

Considerando que, nos termos do n.º 2 do citado artigo 50.º, a extinção da zona de caça só produz efeitos com a publicação da respectiva portaria:

Com fundamento no disposto na alínea *a*) do artigo 40.º e na alínea *d*) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 50.º do Decreto-Lei n.º 202/2004, de 18 de Agosto, com a actual redacção, ouvido o Conselho Cinegético Municipal do Crato:

Manda o Governo, pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, o seguinte:

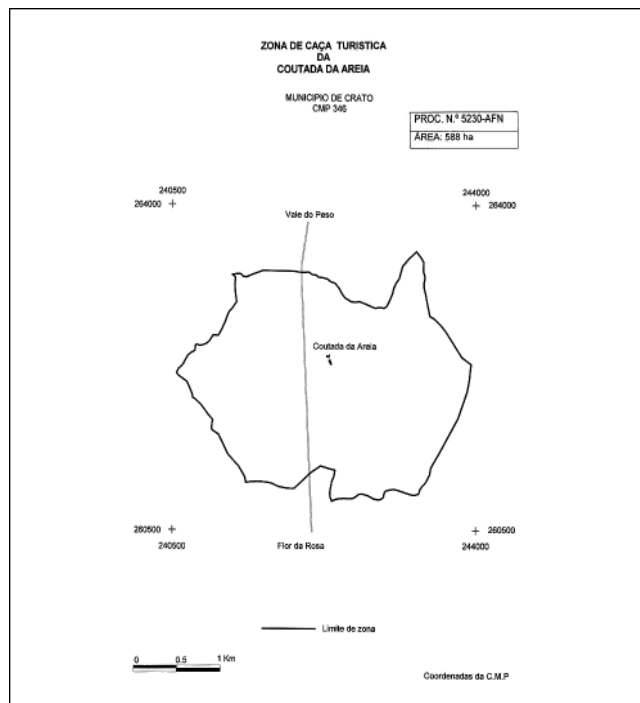
1.º É extinta a zona de caça turística da Coutada da Areia (processo n.º 1452-AFN).

2.º Pela presente portaria é concessionada, pelo período de 12 anos, renovável automaticamente por um único e igual período, à Sociedade Agrícola de Cortiças Flocor, S. A., com o NIF 500412855 e sede social e endereço postal na Rua da Corticeira, 34, 4536-902 Mozelos, a zona de caça turística da Coutada da Areia (processo n.º 5230-AFN), englobando vários prédios rústicos sítos na freguesia de Vale do Peso, município do Crato, com a área de 588 ha, conforme a planta anexa à presente portaria e que dela faz parte integrante.

3.º A zona de caça concessionada pela presente portaria produz efeitos, relativamente a terceiros, com a instalação da respectiva sinalização.

4.º É revogada a Portaria n.º 667-O6/93, de 14 de Julho.

Pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Ascenso Luís Seixas Simões*, Secretário de Estado do Desenvolvimento Rural e das Florestas, em 12 de Maio de 2009.



### Portaria n.º 534/2009

de 18 de Maio

Pela Portaria n.º 681/2008, de 25 de Julho, foi renovada até 30 de Agosto de 2014, a zona de caça municipal de Sabrosa (processo n.º 2912-AFN), situada no município de Sabrosa, e cuja entidade titular é a Associação Zona de Caça Municipal Número Dois de Sabrosa.

Veio entretanto o proprietário de terrenos incluídos na zona de caça acima referida requerer a sua exclusão.

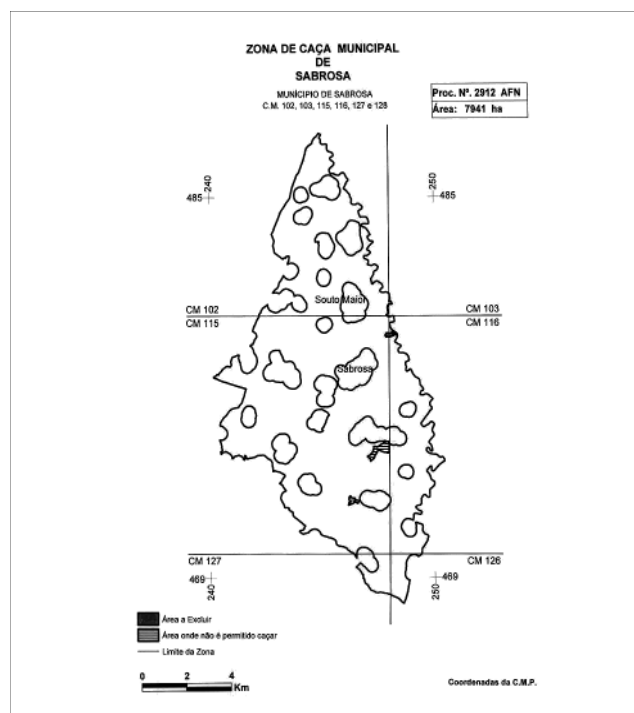
Assim, com fundamento no disposto no n.º 1 do artigo 28.º, em conjugação com o estipulado no n.º 1 do artigo 167.º, do Decreto-Lei n.º 202/2004, de 18 de Agosto, com a actual redacção:

Manda o Governo, pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, o seguinte:

### Artigo único

São excluídos da presente zona de caça vários prédios rústicos, sítos na freguesia e município de Sabrosa, com a área de 7 ha, ficando a mesma com a área de 7941 ha, conforme a planta anexa à presente portaria e que dela faz parte integrante.

Pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Ascenso Luís Seixas Simões*, Secretário de Estado do Desenvolvimento Rural e das Florestas, em 12 de Maio de 2009.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 110/2009

de 18 de Maio

As bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, que definiram o enquadramento da relação contratual entre o Estado e a EP — Estradas de Portugal, S. A., foram aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro.

Decorrido cerca de um ano da vigência das bases da concessão, e após um acompanhamento rigoroso da execução do contrato de concessão que foi realizado pelo Estado, na qualidade de concedente, foram identificadas algumas situações que, tendo em vista a boa execução

daquele, exigem a realização de alguns ajustamentos e clarificações.

Um dos ajustamentos mais relevantes que o presente decreto-lei impõe corresponde à ampliação do objecto da concessão, o qual passa a incluir, também, a noção de disponibilidade. A disponibilidade da rede concessionada fica sujeita a termo inicial que se verifica, para cada uma das vias que a compõem, com a assinatura, entre a concessionária e cada uma das contrapartes do Estado nos contratos de concessão do Estado, de contrato que regule a disponibilidade das vias em causa. A disponibilidade das vias consiste na aferição da qualidade do serviço prestado aos utentes e a aferição dos níveis de sinistralidade e dos níveis de externalidades por elas geradas. O presente decreto-lei vem ainda estabelecer algumas regras que visam definir o regime de disponibilidade, nomeadamente no que concerne aos deveres de informação da concessionária, cálculo de penalidades, manutenção da disponibilidade da via, encerramento dos trabalhos nas vias.

No que respeita às restantes alterações, clarificou-se o regime dos bens adquiridos no âmbito de um processo de expropriação que não venham a integrar o domínio público. Uma vez que cabe à concessionária a condução das expropriações, bem como suportar os custos inerentes, deve ficar claro que as parcelas de terreno que não chegam a ser afectadas ao domínio público integram o património da concessionária.

Por outro lado, define-se com exactidão o momento em que se inicia a produção dos efeitos contabilísticos da concessão. Esta solução visa aclarar que os efeitos contabilísticos da concessão se iniciam, em simultâneo, com a entrada em vigor da Lei n.º 55/2007, de 31 de Agosto, que regula o financiamento da rede rodoviária nacional a cargo da EP — Estradas de Portugal, S. A.

É também alterada a fórmula da actualização tarifária máxima permitida, passando esta a poder ser reportada à totalidade da variação do índice de preços no consumidor (IPC).

Resolveu-se aproveitar para expressamente esclarecer que as áreas de serviços integradas em concessões do Estado apenas passam a fazer parte do estabelecimento da concessão após o termo inicial previsto no n.º 5 da base 2. Tal solução resultava já da aplicação conjugada de diversas normas das bases, muito embora a redacção em causa pudesse criar algumas dúvidas.

Finalmente, é definida uma nova causa de rescisão do contrato de concessão em virtude do incumprimento da concessionária dos contratos de subconcessão ou contratos de concessão EP.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Alteração ao Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de Novembro

O artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de Novembro, passa a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 7.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....

4 — Integram, ainda, o património da EP — Estradas de Portugal, S. A., os bens, ou parte deles, que tenham sido adquiridos por esta no âmbito de um processo expropriativo e que não careçam de integrar o domínio público rodoviário.

5 — Quando os bens expropriados não venham a integrar o domínio público, o disposto no número anterior só se concretiza após a EP — Estradas de Portugal, S. A., ter dado cumprimento às disposições aplicáveis previstas no Código das Expropriações, designadamente as relativas ao exercício dos direitos de reversão e de preferência.»

#### Artigo 2.º

##### Alteração às bases da concessão da rede rodoviária nacional, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro

As bases 2, 3, 5, 6, 7, 10, 12, 22, 33, 60, 61, 66 e 79 das bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, alterado pela Lei n.º 13/2008, de 29 de Fevereiro, passam a ter a seguinte redacção:

«Base 2

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....

6 — A concessionária não pode, enquanto não se verificar o respectivo termo inicial, nos termos definidos no número anterior, onerar as receitas futuras das vias que integram a rede concessionada, salvo no quadro da celebração de contratos de financiamento relevante.

7 — Como forma de obter os direitos sobre os benefícios económicos futuros referentes ao período subsequente à verificação do termo inicial a que se refere o n.º 5, a concessionária realiza os pagamentos que incumbem ao Estado e recebe os montantes a arrecadar por este, na qualidade de concedente, ao abrigo dos contratos de concessão do Estado.

8 — Os pagamentos a efectuar pela concessionária, nos termos do número anterior, abrangem todos os encargos que, nos termos dos contratos de concessão do Estado, sejam devidos pelo concedente, incluindo, entre outros, os encargos regulares relacionados com as portagens virtuais, os encargos que decorram de compensações devidas por via do reequilíbrio financeiro e encargos com expropriações.

9 — De modo a assegurar a continuidade de informação na determinação dos impactes contabilístico-financeiros da atribuição da concessão no património da concessionária, devem ser relevados, no balanço da mesma, direitos de exploração no montante de € 11 499 425 000, bem como subsídios ao investimento, recebidos ou a receber, à data da atribuição da concessão, no montante de € 10 352 362 404,44.

10 — Pela celebração do contrato de concessão, a concessionária paga ao Estado, no ano de 2008, a quantia de € 24 037 150.

Base 3

[...]

- a) .....
- b) .....

c) Os rendimentos de exploração do estabelecimento da concessão e do empreendimento concessionado, obtidos, nomeadamente, através do subconcessão parcial da concessão, bem como outros rendimentos resultantes de actividades desenvolvidas pela concessionária, por si ou através de terceiros, no empreendimento concessionado, desde que devidamente autorizados pelo concedente;

d) Os rendimentos que decorram das operações referidas no n.º 7 da base 7;

e) [Anterior alínea d).]

f) [Anterior alínea e).]

Base 5

[...]

A concessão é estabelecida em regime de exclusivo.

Base 6

[...]

1 — (Anterior corpo da base.)

2 — As vias que constituem a rede concessionada, ainda que se verifique o termo inicial a que se refere o n.º 3 da base 2-A, não integram o estabelecimento da concessão até à verificação do termo inicial previsto no n.º 5 da base 2.

Base 7

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....

7 — A concessionária pode celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efectiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer imóveis, ou parte deles, que tenham sido adquiridos no âmbito de um processo expropriativo e que não careçam de integrar o domínio público rodoviário.

8 — Quando os bens expropriados não venham a integrar o domínio público, o disposto no número anterior só se concretiza após a EP — Estradas de Portugal, S. A., ter dado cumprimento às disposições aplicáveis previstas no Código das Expropriações, designadamente as relativas ao exercício dos direitos de reversão e de preferência.

9 — (Anterior n.º 7.)

10 — (Anterior n.º 8.)

11 — (Anterior n.º 9.)

12 — (Anterior n.º 10.)

13 — (Anterior n.º 11.)

14 — (Anterior n.º 12.)

Base 10

[...]

1 — (Anterior corpo da base.)

2 — Os efeitos contabilísticos da concessão produzem-se, apenas, a partir da data definida no n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro.

Base 12

[...]

.....

1) .....

2) .....

3) .....

a) .....

b) .....

c) Incluir, em anexo ao balanço e demonstração de resultados, informação sobre as rubricas contabilísticas relevantes para cálculo do eventual impacto da actividade da concessionária nas contas públicas e nas contas nacionais.

4) .....

a) .....

b) Incluir, em anexo à informação referida na alínea c) do número anterior, tendo em conta os compromissos assumidos, informação previsional de carácter plurianual, para o período da concessão, sobre a actividade da concessionária, nomeadamente quanto a resultados, necessidades de financiamento, dividendos a pagar ao accionista e impostos sobre resultados;

c) [Anterior alínea b).]

5) .....

6) .....

7) .....

8) .....

9) .....

Base 22

[...]

1 — .....

2 — .....

3 — .....

4 — .....

5 — .....

6 — .....

7 — .....

8 — .....

9 — .....

a) .....

b) .....

i) .....

ii) Parte da remuneração que seria devida à concessionária, nos termos da base 52, em referência à via em causa, no caso de as vias alargadas ou requalificadas pelo concedente serem vias não portajadas onde existam mecanismos de contagem de tráfego, por um prazo e numa percentagem a definir pelo InIR.

- 10 — .....
- 11 — .....
- 12 — .....
- 13 — .....

Base 33

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 5 da base 2, todas as áreas de serviço implantadas, ou que se venham a implantar, nas vias que integram a concessão, fazem parte do estabelecimento da concessão.

2 — As áreas de serviço já existentes nas vias e identificadas no quadro III passam a integrar a concessão a partir da data de entrada em vigor do contrato de concessão ou, nas vias da rede concessionada, a partir da data da verificação do termo inicial, referido no n.º 5 da base 2, passando, nesse momento, os montantes que os exploradores ou licenciados estão obrigados a pagar ao concedente, nessa qualidade e nos termos dos respectivos contratos, alvarás ou licenças, e com exclusão, apenas, das taxas administrativas devidas pela respectiva emissão, a ser por este entregues, no prazo de 10 dias a contar do respectivo recebimento, à concessionária, líquidos de quaisquer impostos ou taxas.

- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....
- 7 — .....
- 8 — .....
- 9 — .....
- 10 — .....

11 — O concedente promove, junto dos exploradores ou licenciados das áreas de serviço identificadas no quadro III que tenham uma relação contratual directa com aquele, a transformação das relações contratuais existentes em relações contratuais directas com a concessionária.

12 — Os termos e condições gerais das relações contratuais a estabelecer entre a concessionária e os exploradores ou licenciados das áreas de serviço, nos termos do número anterior, devem ser previamente fixadas pela concessionária e transmitidas ao InIR, para aprovação deste.

13 — Decorridos cinco anos sobre a data de entrada em vigor do contrato de concessão sem que todas as áreas de serviço referidas no n.º 11 tenham já assinado com a concessionária contratos de subconcessão ou exploração por causa imputável ao concedente, este concedente paga à concessionária, por cada uma daquelas em que tal ocorrer, uma penalidade de 0,01% da remuneração anual da concessionária.

- 14 — .....
- 15 — .....
- 16 — .....

Base 60

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....

$$td(1) = tv(1) * \left[ \frac{IPC(p)}{IPC(p-n)} \right]$$

em que:

*td*(1) = valor máximo admissível para a data da tarifa actualizada por sublanço e para a classe de veículos 1;  
*tv*(1) = valor da tarifa em vigor por sublanço, ou da tarifa de referência no caso dos lanços a construir, para a classe de veículos 1;

*IPC*(*p*) = valor do último IPC;

*p* = mês a que se refere o último índice publicado;

*n* = número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária, ou desde Dezembro de 2006 no caso dos lanços a construir, e a data para a entrada em vigor da nova tarifa;

*IPC*(*p-n*) = valor do IPC, relativo ao mês (*p-n*).

- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....
- 7 — .....

Base 61

[...]

1 — .....

2 — .....

3 — .....

4 — A falta de pagamento de qualquer taxa de portagem é punida com coima nos termos da Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho, ou de qualquer outro diploma que o altere ou substitua.

5 — (Revogado.)

6 — (Revogado.)

7 — (Revogado.)

8 — (Revogado.)

9 — (Revogado.)

- 10 — .....
- 11 — .....

12 — A concessionária faz a entrega mensal, nos cofres do InIR, dos quantitativos das multas cobradas que constituem receita deste.

13 — O incumprimento do projecto de obra ou de qualquer das condições mínimas de circulação, segurança, sinalização e informação, previstas na Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, e no Decreto Regulamentar n.º 12/2008, de 9 de Junho, obriga à restituição, ou não cobrança, ao utente da taxa de portagem referente ao troço ou sublanço em obras, nos termos daqueles diplomas.

14 — (Revogado.)

15 — (Revogado.)

Base 66

[...]

1 — Em Outubro de cada ano, a concessionária indica ao concedente, através do InIR, nos termos do orçamento anual apresentado, o valor dos investimentos em activos fixos relacionados com a rede concessionada e planeados para o exercício seguinte, incluindo o valor dos pagamentos e recebimentos a efectuar ao abrigo dos n.ºs 7 e 8 da base 2.

2 — O InIR deve, no prazo de 30 dias, verificar se o valor apresentado pela concessionária nos termos do número anterior é inferior ao valor de referência indicado

no quadro iv ajustado para o ano em causa nos termos do n.º 10, caso em que é devida pela concessionária ao Estado uma renda, cujo montante é igual à diferença entre aquele valor de referência e o valor dos investimentos a que se refere o número anterior.

3 — O InIR comunica ao concedente e à concessionária o valor da renda apurado nos termos do número anterior.

4 — A renda apurada nos termos dos números anteriores é paga pela concessionária ao Estado em 12 prestações mensais, que se vencem no último dia de cada mês do ano seguinte àquele em que é fixado o seu valor.

5 — O concedente emite, com 30 dias de antecedência, guias de pagamento dirigidas à concessionária, pelo valor da renda que seja devido.

6 — *(Revogado.)*

7 — *(Revogado.)*

8 — *(Revogado.)*

9 — *(Revogado.)*

10 — Caso a concessionária não efectue cada um dos pagamentos da renda nas datas definidas no n.º 4, o Estado pode utilizar a caução prevista na base 68 pelo valor em falta.

11 — .....

12 — .....

13 — O valor de referência indicado no quadro iv é objecto de actualização, em Janeiro de cada ano, pela aplicação do IPC referente ao ano anterior, bem como de ajustamento acordado entre o concedente e a concessionária, em resultado do termo inicial das vias que integram a rede concessionada, tendo em consideração quer os pagamentos e recebimentos realizados na obtenção dos direitos relativos aos benefícios económicos futuros respeitantes às vias envolvidas nesse termo inicial quer o montante estimado desses benefícios.

Base 79

[...]

1 — .....

2 — .....

a) .....

b) .....

c) .....

d) .....

e) .....

f) .....

g) .....

h) .....

i) .....

j) .....

l) .....

m) O incumprimento, por parte da concessionária, dos contratos de concessão da EP ou dos contratos de subconcessão.

3 — .....

4 — .....

5 — .....

6 — .....

7 — .....

8 — .....

9 — .....

10 — Ocorrendo rescisão do contrato de concessão pela concessionária, por motivo imputável ao concedente, este deve indemnizar a concessionária nos termos gerais de direito e é responsável pela assunção de todas as obrigações desta emergentes dos contratos de financiamento, dos contratos de financiamento relevante e dos contratos de subconcessão, com excepção daquelas relativas a incumprimentos verificados antes da ocorrência do motivo de rescisão.»

Artigo 3.º

**Aditamento às bases da concessão da rede rodoviária nacional, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro**

1 — São aditadas as bases 2-A, 7-A, 12-A, 35-A, 41-A e 63-A às bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, alterado pela Lei n.º 13/2008, de 29 de Fevereiro, com a seguinte redacção:

«Base 2-A

**Disponibilidade**

1 — A concessão tem por objecto, para além do disposto na base 2, a disponibilidade da rede concessionada.

2 — Para efeitos das presentes bases, a expressão disponibilidade significa a aferição da qualidade do serviço prestado aos utentes das vias e, bem assim, a aferição dos níveis de sinistralidade e dos níveis de externalidades por elas geradas, nos termos nelas estabelecidos.

3 — A disponibilidade da rede concessionada fica sujeita a termo inicial que se verifica, para cada uma das vias que a compõem, com a assinatura, entre a concessionária e cada uma das contrapartes do Estado nos contratos de concessão do Estado, de contrato que regule a disponibilidade das vias em causa.

4 — A negociação e celebração do contrato que regule a disponibilidade das vias são previamente autorizadas pelo MFAP e pelo MOPTC.

Base 7-A

**Estradas a transferir para as autarquias**

1 — A concessionária deve celebrar protocolos de transferência para a tutela das respectivas autarquias de todas as vias que, no PRN2000, deixaram de integrar a rede rodoviária nacional, tal como ali definida, e que a EP — Estradas de Portugal, S. A., mantinha sob a sua jurisdição.

2 — Os encargos com a requalificação das estradas a que se refere o número anterior, bem como com a manutenção e conservação das mesmas, até ao momento de assinatura do auto de transferência da referida estrada, são custos da concessionária.

Base 12-A

**Obrigações de informação da concessionária quanto à disponibilidade**

Ao longo de todo o período da concessão, sem prejuízo das demais obrigações de informação es-

tabelecidas nas presentes bases ou na lei, e em referência às vias da rede concessionada em que se verifique o termo inicial a que se refere o n.º 3 da base 2-A, a concessionária compromete-se a prestar ao concedente toda a informação que lhe seja solicitada relativamente aos respectivos níveis de disponibilidade.

Base 35-A

#### Manutenção da disponibilidade das vias

1 — A concessionária deve assegurar-se, nos contratos a que se refere o n.º 3 da base 2-A, que as suas contrapartes em tais contratos assumem a obrigação de manter as vias sob sua gestão em boas condições de disponibilidade, nos termos previstos nas presentes bases e com ressalva das excepções nelas expressamente previstas.

2 — O estado de disponibilidade das vias é verificado pelo InIR, competindo à concessionária aplicar às contrapartes referidas no n.º 3 da base 2-A as deduções de disponibilidade previstas nos contratos que com elas tenha outorgado.

Base 41-A

#### Encerramento e trabalhos nas vias

1 — Verificado o termo inicial a que se refere o n.º 3 da base 2-A, e salvo encerramento devido a casos de força maior, à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a faixa de rodagem ou causem risco para a circulação ou à imposição pelas autoridades competentes de restrições à circulação, o encerramento das vias que integram a rede concessionada acarreta, para as contrapartes nos contratos referidos naquela base e número, as penalizações que neles sejam estabelecidas.

2 — O encerramento de vias integrantes da rede concessionada no período compreendido entre as 6 e as 22 horas deve ser especialmente penalizado.

Base 63-A

#### Cálculo das penalidades por disponibilidade

1 — A concessionária deve fazer reflectir nos contratos a que se refere o n.º 3 da base 2-A um regime de penalidades por disponibilidade relativo:

- a) Ao nível de serviço das vias;
- b) Às externalidades ambientais geradas pelas vias; e
- c) À sinistralidade registada nas vias.

2 — O regime previsto no número anterior deve observar os princípios do regime constante do n.º 2 da base 63, da base 64, da base 65 e dos quadros I e II anexos às presentes bases.»

2 — É aditado o quadro IV às bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007,

de 13 de Novembro, alterado pela Lei n.º 13/2008, de 29 de Fevereiro, com a seguinte redacção:

«QUADRO IV

#### Determinação da renda da concessão

Valor de referência anual — € 124 993 750.»

Artigo 4.º

#### Outorga do contrato

Ficam os Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações autorizados, com a faculdade de delegação, a outorgar, em nome e representação do Estado, a alteração do contrato de concessão, cuja minuta é aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

Artigo 5.º

#### Norma revogatória

1 — São revogados os n.ºs 3 e 4 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de Novembro.

2 — São revogados o n.º 3 da base 19, os n.ºs 5, 6, 7, 8, 9, 14 e 15 da base 61 e os n.ºs 6, 7, 8 e 9 da base 66 das bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, alterado pela Lei n.º 13/2008, de 29 de Fevereiro.

Artigo 6.º

#### Republicação

É republicado, em anexo, que faz parte integrante do presente decreto-lei, as bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, com a redacção actual.

Artigo 7.º

#### Entrada em vigor e produção de efeitos

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

2 — As alterações às bases 2, 3, 10 e 66 previstas no artigo 2.º, bem como o aditamento do quadro IV, previsto no n.º 2 do artigo 3.º, ambos do presente decreto-lei, reportam os seus efeitos a 1 de Janeiro de 2008.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Novembro de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Gonçalo André Castilho dos Santos* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 2 de Maio de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 4 de Maio de 2009.

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

## ANEXO

**Republicação das bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional.**

(a que se refere o artigo 6.º)

## CAPÍTULO I

**Disposições gerais**

## Base 1

**Definições e referências legislativas**

1 — Nestas bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os seguintes termos têm os seguintes significados:

*a)* Áreas de Serviço — Instalações marginais às Vias, destinadas à instalação de equipamento de apoio aos utentes;

*b)* Auto-Estradas — Os Itinerários Principais, Itinerários Complementares, Estradas Nacionais ou Estradas Regionais que, nos termos dos Planos Rodoviários, integram a rede de auto-estradas;

*c)* ANSR — Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária;

*d)* Bases da Concessão — Quadro geral da regulamentação da Concessão, aprovado pelo Decreto-Lei de que as presentes Bases são parte integrante;

*e)* Centros de Controlo de Tráfego — Locais a partir dos quais são operados os sistemas de telemática rodoviária, dividindo-se em dois tipos: o Centro Coordenador de Controlo e Informação de Tráfego da EP — Estradas de Portugal, S. A., e as infraestruturas com igual função que integram outras concessões;

*f)* Código das Sociedades Comerciais — O diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de Setembro;

*g)* Código das Expropriações — O diploma aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro;

*h)* Código da Estrada — O diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro;

*i)* Concessão — O conjunto de direitos e obrigações atribuído à Concessionária por intermédio do Contrato de Concessão;

*j)* Contrato de Concessão — O contrato a outorgar entre o Estado e a Concessionária e todos os aditamentos e alterações que o mesmo venha a sofrer;

*l)* Contratos de Concessão da EP — Designa os contratos através dos quais a EP — Estradas de Portugal, S. A., venha a concessionar, a quaisquer terceiros, nos termos do Contrato de Concessão, quaisquer Vias;

*m)* Contratos de Concessão do Estado — Designa os contratos referentes às Concessões SCUT do Algarve, da Beira Interior, das Beiras Litoral e Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Interior Norte e às Concessões de portagem real do Litoral Centro, do Oeste, da Grande Lisboa e Norte, o Contrato de Concessão referente à concessão atribuída à Brisa — Auto-Estradas de Portugal, S. A., e o Contrato de Concessão referente à concessão atribuída à Lusoponte — Concessionária para a Travessia do Tejo, S. A. Designa ainda os contratos de concessão que o Estado venha a outorgar directamente com outras entidades que não a EP — Estradas de Portugal, S. A., nos termos destas Bases;

*n)* Contratos de Financiamento — Os acordos a celebrar entre a Concessionária e os Financiadores em cumprimento da obrigação descrita na Base 15;

*o)* Contratos de Financiamento Relevante — Os Contratos de Financiamento que:

*a)* Se prolonguem por mais de um exercício fiscal; ou

*b)* Signifiquem, por si só ou em conjunto com outros Contratos de Financiamento pré-existent, um aumento do endividamento anual total da Concessionária superior a € 100.000.000 (cem milhões de euros), relativamente ao valor constante do último plano de investimento aprovado.

O valor referido na alínea *b)* é actualizado anualmente de acordo com o IPC;

*p)* Contratos de Projecto — Todos os contratos de empreitada, de subconcessão, de projecto, de operação, de manutenção, de cessão de exploração ou de prestação de serviços de assistência aos utentes das Vias outorgados pela Concessionária com vista ao cumprimento das obrigações para si decorrentes do Contrato de Concessão;

*q)* Contratos de Subconcessão — Designa os Contratos de Concessão do Estado em que a posição jurídica de concedente passe a ser ocupada pela EP — Estradas de Portugal, S. A.;

*r)* Contribuição de Serviço Rodoviário — Designa a contribuição criada através da Lei n.º 55/2007, de 31 de Agosto;

*s)* Declaração de Utilidade Pública — O documento previsto no Código das Expropriações;

*t)* Declaração de Impacte Ambiental ou DIA — O acto administrativo a que se refere a alínea *g)* do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio;

*u)* Empreendimento Concessionado — O conjunto de bens que integram a Concessão, nos termos da Base 7;

*v)* Estabelecimento da Concessão — Tem o conteúdo que se encontra indicado na Base 6;

*x)* Estradas Nacionais — As vias como tal designadas nos Planos Rodoviários;

*z)* Estradas Regionais — As vias como tal designadas nos Planos Rodoviários;

*aa)* Estudo de Impacte Ambiental — Tem o sentido que à expressão é conferido pela alínea *i)* do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio;

*ab)* Financiadores — As instituições de crédito ou quaisquer terceiros que financiem as actividades integradas na Concessão, nos termos dos Contratos de Financiamento;

*ac)* InIR — Designa o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P.;

*ad)* IGF — Inspeção-Geral de Finanças;

*ae)* IPC — Índice de preços no consumidor, sem habitação, para Portugal continental, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística;

*af)* Itinerários Principais — As vias como tal designadas nos Planos Rodoviários;

*ag)* Itinerários Complementares — As vias como tal designadas nos Planos Rodoviários;

*ah)* IVA — Imposto sobre o Valor Acrescentado;

*ai)* Lanço — As secções em que se dividem as Vias;

*aj)* Manual de Operação e Manutenção — Significa o documento elaborado nos termos da Base 40;

*al)* MOPTC — O Ministro responsável pela área das obras públicas;

am) MFAP — O Ministro responsável pela área das finanças;

an) Normas Técnicas — As normas de engenharia, de projecto, de construção, de segurança nos trabalhos, de segurança das vias, de manutenção das Vias, de manutenção de pontes, de manutenção de túneis e outras similares que, dimanadas da antiga Junta Autónoma de Estradas, do antigo Instituto das Estradas de Portugal, I. P., da antiga Estradas de Portugal, E.P.E., do Instituto para a Construção Rodoviária, I. P., do Instituto para a Conservação Rodoviária, I. P., do INIR, I. P., ou, em geral, da Administração Central do Estado, independentemente da sua forma ou da data da sua emissão, sejam ou devam ser aplicadas no projecto, construção, manutenção, exploração e alargamento das Vias;

ao) Plano de Controlo de Qualidade — Significa o documento elaborado nos termos do n.º 1 da Base 40;

ap) Planos Rodoviários — Designa o PRN2000 e todos os diplomas que o venham modificar ou substituir;

aq) PRN 2000 — O Plano Rodoviário Nacional, tal como aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto;

ar) Programa de Trabalhos — Documento fixando a ordem, prazos e ritmos de execução das diversas actividades integradas na Concessão e a executar no ano seguinte à sua aprovação pelo INIR;

as) RECAPE — Designa o relatório referido na parte final do n.º 1 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio;

at) Rede Concessionada — Designa as vias que integram a Rede Rodoviária Nacional e que se encontram, na data de assinatura do Contrato de Concessão, sujeitas a um Contrato de Concessão do Estado ou aquelas que o Estado incluiu em concurso público ainda pendente, na mesma data, com vista ao respectivo concessionamento;

au) Rede Rodoviária Nacional — Designa aqueles dos Itinerários Principais, Itinerários Complementares, Estradas Nacionais e Estradas Regionais, previstos no PRN 2000, que se encontram em serviço ou cuja construção teve já início à data da assinatura do Contrato de Concessão. Considera-se iniciada a construção dos Itinerários Principais, Itinerários Complementares, Estradas Nacionais e Estradas Regionais previstos no PRN 2000 a partir do momento em que se encontrar outorgado pelo Estado, ou pela EP — Estradas de Portugal, S. A., o contrato tendente à sua construção;

av) Rede Rodoviária Nacional Futura — Designa aqueles dos Itinerários Principais, Itinerários Complementares, Estradas Nacionais e Estradas Regionais, previstos no PRN 2000 ou nos diplomas que o venham a modificar ou substituir e que entrem em vigor até 5 (cinco) anos antes do termo de vigência do Contrato de Concessão, que não se encontram construídos à data da assinatura do Contrato de Concessão. Considera-se que não estão construídos os Itinerários Principais, Itinerários Complementares, Estradas Nacionais e Estradas Regionais previstos no PRN 2000 para cuja construção não foi outorgado, pelo Estado ou pela EP — Estradas de Portugal, S. A., à data de assinatura do Contrato de Concessão, o respectivo contrato;

ax) Subconcessionárias — As empresas, agrupamentos de empresas ou outras entidades a quem a EP — Estradas de Portugal, S. A., venha a subconcessionar as Vias;

az) Subconcessão — O conjunto de direitos e obrigações atribuído a cada Subconcessionária por intermédio do respectivo Contrato de Subconcessão;

ba) Sublanço — Troço viário da plena via de uma Auto-Estrada, situado entre dois nós de ligação consecutivos ou entre um nó de ligação e uma estrada ou auto-estrada já construída ou em construção à data de assinatura do Contrato de Concessão;

bb) Termo da Concessão — Extinção do Contrato de Concessão, independentemente do motivo pelo qual a mesma ocorra;

bc) TMDA — Tráfego médio diário anual;

bd) Vias — As estradas que integram a Rede Rodoviária Nacional ou a Rede Rodoviária Nacional Futura;

be) Vias Não Portajadas — Designa as vias integrantes da Rede Rodoviária Nacional ou da Rede Rodoviária Nacional Futura onde não for cobrada directamente aos utilizadores qualquer taxa de portagem;

bf) Vias Portajadas — Designa as vias integrantes da Rede Rodoviária Nacional ou da Rede Rodoviária Nacional Futura onde seja cobrada directamente aos utilizadores uma taxa de portagem;

bg) Vocabulário de Estradas e Aeródromos — Designa a publicação, de 1962, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, com as actualizações que vier a sofrer na vigência do Contrato de Concessão.

2 — Os termos definidos no singular podem ser utilizados no plural e vice-versa, com a correspondente alteração do respectivo significado, salvo se do contexto resultar claramente o inverso.

3 — Salvo tratando-se de referências ao PRN2000 ou a cada um dos diplomas que sucessivamente o venham a alterar, as referências à legislação nacional ou comunitária feitas nas presentes bases devem também ser entendidas como referências à legislação que os substitua ou modifique.

## CAPÍTULO II

### Da concessão

#### Base 2

#### Objecto

1 — A concessão tem por objecto o financiamento, a conservação, a exploração, a requalificação e o alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional.

2 — A concessão tem por objecto, ainda, a concepção, projecto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional Futura.

3 — A concessionária obriga-se a manter em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições aplicáveis das presentes bases, durante a sua vigência e a expensas suas, os bens que integram a concessão, efectuando, em devido tempo, as reparações, renovações, adaptações, requalificações e alargamentos que, de acordo com as mesmas disposições, para o efeito se tornem necessárias.

4 — A concessionária deve:

a) Disponibilizar as vias aos utentes, de acordo com os níveis de serviço estipulados para cada tipo de estrada no quadro 1 anexo às presentes bases;



b) Prosseguir os objectivos de redução da sinistralidade e de sustentabilidade ambiental referidos no quadro II anexo às presentes bases.

5 — O financiamento, exploração, conservação requalificação e alargamento das vias que compõem a Rede Rodoviária Nacional ou a Rede Rodoviária Nacional Futura mas que integrem, igualmente, a rede concessionada ficam sujeitos a termo inicial que se verifica, para cada uma delas, às 24 horas da data em que ocorra o termo, por qualquer motivo, dos contratos de concessão do Estado a que se encontram sujeitas ou em que ocorra a transformação destes em contratos de subconcessão.

6 — A Concessionária não pode, enquanto não se verificar o respectivo termo inicial, nos termos definidos no número anterior, onerar as receitas futuras das vias que integram a Rede Concessionada, salvo no quadro da celebração de Contratos de Financiamento Relevante.

7 — Como forma de obter os direitos sobre os benefícios económicos futuros referentes ao período subsequente à verificação do termo inicial a que se refere o n.º 5, a Concessionária realiza os pagamentos que incumbem ao Estado e recebe os montantes a arrecadar por este, na qualidade de concedente, ao abrigo dos Contratos de concessão do Estado.

8 — Os pagamentos a efectuar pela Concessionária, nos termos do número anterior, abrangem todos os encargos que, nos termos dos Contratos de concessão do Estado sejam devidos pelo concedente, incluindo, entre outros, os encargos regulares relacionados com as portagens virtuais, os encargos que decorram de compensações devidas por via do reequilíbrio financeiro e encargos com expropriações.

9 — De modo a assegurar a continuidade de informação na determinação dos impactos contabilístico-financeiros da atribuição da Concessão no património da Concessionária, devem ser relevados, no Balanço da mesma, direitos de exploração no montante de € 11.499.425.000, bem como subsídios ao investimento, recebidos ou a receber, à data da atribuição da concessão, no montante de € 10.352.362.404,44.

10 — Pela celebração do Contrato de Concessão, a Concessionária paga ao Estado, no ano de 2008, a quantia de € 24.037.150,00.

#### Base 2-A

##### Disponibilidade

1 — A concessão tem por objecto, para além do disposto na Base 2, a Disponibilidade da Rede Concessionada.

2 — Para efeitos das presentes Bases, a expressão Disponibilidade significa a aferição da qualidade do serviço prestado aos utentes das Vias e, bem assim, a aferição dos níveis de sinistralidade e dos níveis de externalidades por elas geradas, nos termos nelas estabelecidos.

3 — A disponibilidade da Rede Concessionada fica sujeita a termo inicial que se verifica, para cada uma das vias que a compõem, com a assinatura, entre a Concessionária e cada uma das contrapartes do Estado nos Contratos de Concessão do Estado, de contrato que regule a Disponibilidade das vias em causa.

4 — A negociação e celebração do contrato que regule a disponibilidade das vias são previamente autorizadas pelo MFAP e pelo MOPTC.

#### Base 3

##### Receitas

A concessionária tem direito a receber:

- a) O valor das taxas de portagem cobradas nas vias portajadas;
- b) O produto da contribuição de serviço rodoviário;
- c) Os rendimentos de exploração do estabelecimento da concessão e do empreendimento concessionado, obtidos, nomeadamente, através do subconcessão parcial da concessão, bem como outros rendimentos resultantes de actividades desenvolvidas pela concessionária, por si ou através de terceiros, no empreendimento concessionado, desde que devidamente autorizados pelo Concedente;
- d) Os rendimentos que decorram das operações referidas no n.º 7 da Base 7;
- e) Outros rendimentos, desde que previstos nas presentes bases ou no contrato de concessão e obtidos no âmbito da concessão; e
- f) Outros montantes, desde que se encontrem previstos na lei.

#### Base 4

##### Serviço público

1 — A concessionária deve desempenhar as actividades concessionadas de acordo com as exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento do serviço público e adoptar, para o efeito, os melhores padrões de qualidade disponíveis em cada momento, nos termos das presentes bases.

2 — A concessionária não pode recusar a utilização das vias a qualquer pessoa ou entidade nem discriminar ou estabelecer diferenças de tratamento entre os utentes das mesmas.

#### Base 5

##### Exclusividade

A concessão é estabelecida em regime de exclusivo.

#### Base 6

##### Estabelecimento da concessão

1 — O estabelecimento da concessão é composto:

- a) Pelas vias;
- b) Pelas áreas de serviço e pelas áreas de repouso;
- c) Pelos centros de assistência, manutenção e outros serviços de apoio aos utentes das vias e nelas situados;
- d) Pelas instalações e equipamentos de cobrança de portagem; e
- e) Pelos centros de controlo de tráfego.

2 — As Vias que constituem a Rede Concessionada, ainda que se verifique o termo inicial a que se refere o n.º 3 da Base 2-A, não integram o Estabelecimento da Concessão até à verificação do termo inicial previsto no n.º 5 da Base 2.

#### Base 7

##### Empreendimento concessionado

1 — Integram a concessão:

- a) O estabelecimento da concessão;
- b) Todas as obras, máquinas, aparelhagens e respectivos acessórios, em especial os utilizados para a exploração e

conservação das vias, das áreas de serviço, dos centros de controlo de tráfego e das áreas de repouso, os equipamentos, designadamente de contagem de veículos e de classificação de tráfego e circuito fechado de TV e, em geral, os bens afectos à exploração e conservação das vias, bem como os terrenos, as casas de guarda e do pessoal da exploração e conservação, os escritórios e outras dependências de serviço utilizadas pela concessionária e que lhe pertençam, bem como quaisquer bens necessários à referida exploração e conservação que pertençam à concessionária, nomeadamente o canal técnico instalado nas vias.

2 — A concessionária elabora e mantém permanentemente actualizado e à disposição do concedente um inventário do património que integra a concessão, que menciona os ónus ou encargos que recaem sobre os bens e direitos nele listados.

3 — Integram o domínio público do concedente:

a) As vias;

b) Os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação, para a construção das vias, das áreas de serviço, dos centros de controlo de tráfego, das áreas de repouso, das instalações de cobrança de portagem ou de assistência aos utentes, bem como as edificações neles construídas.

4 — Para efeitos, exclusivamente, do disposto no número anterior, as vias consideram-se constituídas:

a) Pelo terreno por elas ocupado e pela estrada nele construída, abrangendo a plataforma da secção corrente (faixa de rodagem, separador central, se existir, e bermas), as valetas, taludes, banquetas, valas de crista e de pé de talude, os nós e os ramais de ligação e os terrenos marginais até à vedação, se existir;

b) Pelas obras de arte incorporadas nas vias e pelos terrenos para implantação das praças de portagem, das áreas de serviço, dos centros de controlo de tráfego e das áreas de repouso, incluindo os imóveis que nelas sejam construídos.

5 — A concessionária não pode por qualquer forma celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efectiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer dos bens que integram a concessão ou o domínio público do concedente, salvo, no primeiro caso, mediante autorização do concedente, que se presume ter sido conferida decorridos 60 dias sobre o respectivo pedido.

6 — Os bens referidos no número anterior não podem ser objecto de arrendamento, de promessa de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule ou tenha em vista a ocupação dos respectivos espaços, nem de arresto, penhora ou qualquer providência cautelar.

7 — A concessionária pode celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efectiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer imóveis, ou parte deles, que tenham sido adquiridos no âmbito de um processo expropriativo e que não careçam de integrar o domínio público rodoviário.

8 — Quando os bens expropriados não venham a integrar o domínio público, o disposto no número anterior só se concretiza após a EP — Estradas de Portugal, S. A., ter dado cumprimento às disposições aplicáveis previstas no Código das Expropriações, designadamente as relativas ao exercício dos direitos de reversão e de preferência.

9 — Os bens móveis que se incluam na alínea b) do n.º 1 podem ser onerados em benefício dos financiadores, devendo tal oneração ser autorizada pelo concedente, presumindo-se que o foi decorridos 60 dias sobre o respectivo pedido.

10 — A concessionária apenas pode alienar os bens móveis que se incluam na alínea b) do n.º 1 se proceder à sua imediata substituição por outros com condições de operacionalidade, qualidade e funcionamento idênticas ou superiores, excepto tratando-se de bens que tenham perdido utilidade para a concessão.

11 — Os bens que tenham perdido utilidade para a concessão são abatidos ao inventário referido no n.º 2, mediante prévia autorização do InIR, que se considera concedida se este não se opuser no prazo de 60 dias contados da recepção do pedido de abate.

12 — Nos últimos cinco anos de duração da concessão, os termos dos negócios referidos nos n.ºs 7 e 8 devem ser comunicados pela concessionária ao InIR com uma antecedência mínima de 60 dias, podendo este opor-se à sua concretização nos 30 dias seguintes à recepção daquela comunicação. A oposição do InIR impede a concessionária de realizar, sob pena de nulidade, o negócio em vista.

13 — Revertem automaticamente para o concedente, no termo da concessão, e sem qualquer indemnização, custo ou preço a suportar por este, todos os bens e direitos que integram a concessão.

14 — Os bens e direitos da concessionária não abrangidos nos números anteriores e que sejam utilizados no desenvolvimento das actividades integradas na concessão podem ser livremente alienados, onerados e substituídos pela concessionária.

#### Base 7-A

##### Estradas a transferir para as autarquias

1 — A concessionária deve celebrar protocolos de transferência para a tutela das respectivas autarquias de todas as vias que, no PRN2000, deixaram de integrar a rede rodoviária nacional, tal como ali definida, e que a EP — Estradas de Portugal, S. A., mantinha sob a sua jurisdição.

2 — Os encargos com a requalificação das estradas a que se refere o número anterior, bem como com a manutenção e conservação das mesmas, até ao momento de assinatura do auto de transferência da referida estrada, são custos da concessionária.

### CAPÍTULO III

#### Delimitação física da concessão

##### Base 8

##### Delimitação física da concessão

1 — Os limites da concessão são definidos, em relação às vias que a integram, pelos perfis transversais extremos das mesmas.

2 — Nos nós de ligação em que seja estabelecido enlace com outra concessão ou subconcessão, o limite entre concessões é estabelecido pelo perfil transversal de entrada (ponto de convergência) dos ramos de ligação com a plena via, excepto no que se refere à iluminação, cuja manutenção e custo de funcionamento é assegurado, na totalidade, incluindo a zona das vias de aceleração, pela concessionária que detenha o ramo de ligação.

3 — As obras de arte integradas nos nós de enlace entre concessões ou entre a concessão e subconcessões, quer em secção corrente quer em ramos, ficam afectas à concessão ou à subconcessão cujo tráfego utilize o tabuleiro

da estrutura. No caso de partilha do tabuleiro, fica afectada à concessionária ou à subconcessionária que a construiu.

4 — Quaisquer obras de arte de transposição das vias integram a concessão.

5 — A concessionária deve dispor, no prazo máximo de 12 meses após a assinatura do contrato de concessão, de uma base de dados georreferenciada que identifique a Rede Rodoviária Nacional.

#### Base 9

##### Extensão das vias

A medição das vias é efectuada de acordo com o respectivo eixo de cálculo, sendo os pontos extremos das vias os seguintes:

a) No casos de contacto de plena via com uma estrada ou auto-estrada que não faça parte da concessão, o ponto extremo a considerar é o perfil de contacto do eixo das duas vias;

b) Nos casos de contacto, através de um nó de ligação, com uma estrada ou auto-estrada que não faça parte da concessão, o ponto extremo a considerar é o eixo da obra de arte desse nó;

c) Nos casos de contacto, através de um nó de ligação composto por duas obras de arte, com uma estrada ou auto-estrada que não faça parte da concessão, o ponto extremo a considerar será a média da distância de cada uma dessas obras de arte.

### CAPÍTULO IV

#### Duração da concessão

##### Base 10

##### Prazo e termo da concessão

1 — A duração da concessão tem como limite máximo as 24 horas do dia 31 de Dezembro de 2099.

2 — Os efeitos contabilísticos da concessão produzem-se, apenas, a partir da data definida no n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro de 2007.

### CAPÍTULO V

#### Concessionária

##### Base 11

##### Objecto social, sede e forma

A concessionária tem como objecto social o exercício das actividades que, nos termos das presentes bases, se consideram integradas na concessão, devendo manter, ao longo de toda a vigência da concessão, a sua sede em Portugal e a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, regulada pela lei portuguesa.

### CAPÍTULO VI

#### Deveres de informação

##### Base 12

##### Obrigações de informação da concessionária

Ao longo de todo o período da concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas nas

presentes bases ou na lei, a concessionária compromete-se a, em referência aos seguintes tipos de informação:

##### 1) Informação sobre sinistralidade:

Remeter ao InIR, no 1.º trimestre de cada ano, um relatório respeitante ao ano anterior, no qual é prestada informação circunstanciada, nomeadamente com vista à aplicação do disposto na base 66, sobre os níveis de sinistralidade registados na concessão, cobrindo aspectos como os pontos de acumulação de acidentes e identificação das suas causas e comparação com congéneres nacionais e internacionais, acompanhado por auditoria efectuada por entidade idónea e independente sobre tais níveis de sinistralidade;

##### 2) Litígios e contenciosos:

a) Dar imediato conhecimento ao InIR de todo e qualquer evento de que tenha conhecimento e que possa vir a prejudicar, impedir ou tornar mais oneroso ou difícil o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações para si ou para o concedente emergentes das presentes bases ou do contrato de concessão e ou que possam constituir causa de sequestro da concessão ou de rescisão do contrato de concessão;

b) Dar imediato conhecimento ao InIR da ocorrência de qualquer diferendo ou litígio com qualquer contraparte dos contratos de projecto e prestar-lhe toda a informação relevante relativa à evolução dos mesmos;

c) Dar imediato conhecimento ao InIR da ocorrência de qualquer diferendo ou litígio com qualquer contraparte dos contratos de subconcessão e prestar-lhe toda a informação relevante relativa à evolução dos mesmos;

##### 3) Informação financeira:

a) Remeter ao InIR e à IGF, até ao dia 31 de Maio de cada ano, os documentos de prestação de contas legalmente exigidos, bem como a certificação legal de contas, o parecer do órgão de fiscalização e o relatório dos auditores externos;

b) Remeter ao InIR e à IGF, até ao dia 30 de Setembro de cada ano, o balanço e a conta de exploração relativos ao 1.º semestre do ano em causa, bem como o parecer do órgão de fiscalização e o relatório dos auditores externos;

c) Incluir, em anexo ao balanço e demonstração de resultados, informação sobre as rubricas contabilísticas relevantes para cálculo do eventual impacto da actividade da concessionária nas contas públicas e nas contas nacionais;

##### 4) Informação financeira prospectiva:

a) Preparar e remeter ao InIR e à IGF, até ao dia 30 de Novembro de cada ano, em suporte informático e em papel, informação prospectiva para o ano seguinte, incluindo memória descritiva do plano de exploração e de investimento e respectivos mapas financeiros, balanço, demonstração de resultados, demonstração de fluxos de caixa e variações de capitais próprios e respectivas notas, em formato a definir pelo InIR acompanhados do relatório dos auditores externos;

b) Incluir, em anexo à informação referida na alínea c) do número anterior, tendo em conta os compromissos assumidos, informação previsional de carácter plurianual, para o período da concessão, sobre a actividade da concessionária, nomeadamente quanto a resultados, necessidades de financiamento, dividendos a pagar ao accionista e impostos sobre resultados;

c) Preparar e remeter ao InIR e à IGF, sempre que estes lho solicitem, em suporte informático e em papel, toda e qualquer informação operacional e financeira referente à actividade da EP e ao seu desempenho do disposto nas presentes bases;

5) Informação financeira regulatória:

Remeter ao InIR, no 1.º trimestre de cada ano, um relatório respeitante ao ano anterior, em formato a definir pelo InIR, com a informação financeira regulatória que permita avaliar o desempenho da exploração e do investimento na perspectiva de cumprimento com os objectivos e perspectivas definidas nas presentes bases, acompanhados do relatório dos auditores externos;

6) Desempenho operacional:

a) Dar imediato conhecimento ao InIR de toda e qualquer situação que, quer em construção quer em exploração, corresponda a acontecimentos que alterem ou possam alterar significativamente o normal desenvolvimento dos trabalhos ou do regime da exploração, bem como a verificação de anomalias estruturais ou significativas no empreendimento concessionado;

b) Fornecer ao InIR, por escrito e no menor prazo possível, relatório circunstanciado e fundamentado das situações indicadas na alínea anterior, integrando, se aplicável, a contribuição de entidades exteriores à concessionária e de reconhecida competência, com indicação das medidas tomadas ou a implementar para a superação daquelas situações;

7) Desempenho de investimento:

Remeter ao InIR, semestralmente, um relatório no qual é prestada informação circunstanciada sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento das vias, comparativamente ao plano e objectivos definidos nas presentes bases;

8) Estatística:

Remeter ao InIR, trimestralmente, relatório com informação detalhada das estatísticas de tráfego, de acordo com especificações a definir;

9) Outra informação:

a) Apresentar ao InIR um relatório mensal, em formato a definir por este, contendo:

i) Informação sobre o cumprimento do estipulado nas presentes bases;

ii) Informação sobre o progresso das obras a cargo da concessionária ou por esta subcontratadas, incluindo previsões sobre as datas de entrada em serviço;

iii) Informação sobre a qualidade de serviço, estatísticas de reclamações e sinistralidade;

b) Apresentar, prontamente, as informações complementares ou adicionais que lhe sejam solicitadas pelo concedente.

Base 12-A

**Obrigações de informação da concessionária quanto à Disponibilidade**

Ao longo de todo o período da Concessão, sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas nas presentes bases ou na lei, e em referência às Vias da Rede

Concessionada em que se verifique o termo inicial a que se refere o n.º 3 da Base 2-A, a Concessionária compromete-se a prestar ao Concedente toda a informação que lhe seja solicitada relativamente aos respectivos níveis de Disponibilidade.

Base 13

**Obtenção de licenças**

1 — Compete à concessionária requerer, custear, obter e manter todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das actividades integradas na concessão, observando todos os requisitos que a tal sejam necessários.

2 — A concessionária deve informar, de imediato, o InIR no caso de qualquer das licenças a que se refere o número anterior lhe serem retiradas, caducarem, serem revogadas ou por qualquer motivo deixarem de operar os seus efeitos, indicando, desde logo, que medidas tomou e ou vai tomar para repor tais licenças em vigor.

Base 14

**Regime fiscal**

A concessionária fica sujeita ao regime fiscal aplicável às sociedades comerciais.

CAPÍTULO VII

**Financiamento**

Base 15

**Responsabilidade da concessionária**

1 — A concessionária é responsável única pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as actividades que integram o objecto da concessão de forma que possa cumprir, cabal e atempadamente, todas as obrigações que decorram das presentes bases e as que assume no contrato de concessão.

2 — Com vista à obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento das actividades que integram o objecto da concessão, a concessionária pode celebrar com financiadores os contratos de financiamento que julgar convenientes, nos termos das presentes bases e da legislação aplicável.

Base 16

**Obrigações do concedente**

O concedente não está sujeito a qualquer obrigação nem assume qualquer responsabilidade ou risco no que respeita ao financiamento necessário ao desenvolvimento das actividades integradas na concessão, não lhe sendo oponíveis quaisquer excepções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas pela concessionária nos termos do disposto no n.º 2 da base anterior.

CAPÍTULO VIII

**Expropriações**

Base 17

**Disposições aplicáveis**

Às expropriações efectuadas por causa, directa ou indirecta, da concessão são aplicáveis as disposições da legislação nacional em vigor.

## Base 18

**Declaração de utilidade pública com carácter de urgência**

1 — São de utilidade pública, com carácter de urgência, todas as expropriações referidas na base anterior.

2 — Compete à concessionária:

a) A prática dos actos que individualizem, caracterizem e identifiquem os bens a expropriar;

b) Apresentar ao concedente todos os elementos e documentos necessários à emissão das declarações de utilidade pública.

3 — O concedente procede à emissão e publicação das declarações de utilidade pública dos terrenos a expropriar.

4 — Sempre que se torne necessário realizar expropriações para manter direitos de terceiros no estabelecimento ou restabelecimento de redes, vias de qualquer tipo ou serviços afectados, são estas de utilidade pública e com carácter de urgência, sendo aplicáveis todas as disposições que regem a concessão.

## Base 19

**Condução, controlo e custos dos processos expropriativos**

1 — A condução e realização dos processos expropriativos dos bens ou direitos necessários ao estabelecimento da concessão compete à concessionária, como entidade expropriante em nome do concedente, cabendo-lhe, também, suportar todos os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e, bem assim, o pagamento de indemnizações ou outras compensações decorrentes das expropriações ou da imposição de servidões ou outros ónus ou encargos que delas sejam consequência.

2 — Compete à concessionária prestar ao InIR, a todo o tempo, e nomeadamente no âmbito dos estudos e projectos por si realizados, toda a informação relativa aos processos expropriativos em curso, incluindo, designadamente, a apresentação de relatórios semestrais das expropriações realizadas, contendo a identificação das parcelas expropriadas e respectivos valores de aquisição ou indemnização, bem como daquelas em que foram accionados os mecanismos de posse administrativa.

3 — *(Revogado.)*

## CAPÍTULO IX

**Concepção, projecto, construção, requalificação e alargamento das vias**

## Base 20

**Concepção, projecto, construção, requalificação e alargamento**

A concessionária é responsável pela concepção, projecto, construção, requalificação e alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional Futura e pelo alargamento ou requalificação, nas condições previstas no contrato de concessão, das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional.

## Base 21

**Calendarização da execução da Rede Rodoviária Nacional Futura**

As vias que integram a Rede Rodoviária Nacional Futura e que se encontram previstas no PRN2000 devem

estar todas em serviço na data que seja determinada pelo Governo e segundo calendarização a aprovar até 31 de Dezembro de 2009.

## Base 22

**Programa de execução da Rede Rodoviária Nacional Futura**

1 — O incumprimento, por facto imputável à concessionária, da calendarização referida na base anterior é exclusivamente sancionado, por um período máximo de 12 meses, com a aplicação do regime de multas previsto no n.º 5 da base 75.

2 — Até ao termo do segundo ano anterior àquele a que se reporta, o concedente indica à concessionária quais das vias devem ser:

a) Projectadas;

b) Construídas;

c) Concluída a respectiva construção de forma a entrem em serviço;

d) Alargadas; ou

e) Requalificadas.

3 — Para o ano de 2008, a indicação a que se refere o número anterior é transmitida pelo concedente à concessionária 30 dias após a assinatura do contrato de concessão.

4 — Para os anos de 2009 e de 2010, a indicação a que se refere o n.º 3 é transmitida pelo concedente à concessionária até 31 de Dezembro de 2008.

5 — A concessionária pode, com justa causa, incumprir, no todo ou em parte, o conteúdo da comunicação que lhe seja feita nos termos dos n.ºs 2 a 4 desde que demonstre, fundamentadamente, que:

a) O cumprimento de tal notificação se encontra vedado por disposição de qualquer contrato anteriormente por ela outorgado, nomeadamente por disposição de qualquer contrato de financiamento; ou que

b) O cumprimento de tal notificação não é tecnicamente viável.

6 — A demonstração da causa ou causas justificativas da impossibilidade do cumprimento a que se refere o número anterior deve ser efectuada até dois meses após o recebimento da notificação referida nos n.ºs 2 a 4.

7 — Aceite pelo concedente, com prévio parecer consultivo do InIR, a justificação apresentada pela concessionária a que se referem os números anteriores:

a) A via ou vias em causa deixam de integrar a concessão, salvo o disposto no n.º 8;

b) O concedente pode executar, directamente ou através de qualquer terceiro, a obrigação que, em consequência de tal aceitação, deixou de ser exigível à concessionária.

8 — No caso de a oposição da concessionária se referir ao alargamento ou requalificação de quaisquer vias, estas permanecem integradas na concessão, podendo o concedente realizar ou mandar realizar, por qualquer terceiro, tal alargamento.

9 — Fazendo o concedente uso da faculdade referida no número anterior:

a) A concessionária não tem direito a qualquer indemnização ou compensação por qualquer eventual diminuição de tráfego que seja consequência dos trabalhos de alargamento ou requalificação; e

b) A concessionária deve entregar ao concedente, conforme aplicável:

i) Parte da receita de portagem cobrada no troço alargado ou requalificado, no caso de as vias alargadas ou requalificadas pelo concedente serem vias portajadas, por um prazo e numa percentagem a definir pelo InIR;

ii) Parte da remuneração que seria devida à concessionária, nos termos da base 52, em referência à via em causa, no caso de as vias alargadas ou requalificadas pelo concedente serem vias não portajadas onde existam mecanismos de contagem de tráfego, por um prazo e numa percentagem a definir pelo InIR.

10 — Na fixação do prazo e da percentagem a que aludem as subalíneas i) e ii) da alínea b) do número anterior, deve o InIR ter em conta o aumento de tráfego causado pelo alargamento ou pela requalificação e o preço, incluindo os custos financeiros, dos trabalhos levados a cabo pelo concedente.

11 — Não obstante o disposto na alínea a) do n.º 7, o concedente e a concessionária podem acordar, com parecer prévio do InIR, e nos termos que então sejam estabelecidos, na reintegração das vias ali referidas na concessão, após a conclusão dos trabalhos.

12 — Na determinação das vias que devem ser alargadas ou requalificadas, deve o concedente observar as regras fixadas nos planos rodoviários quanto ao nível de serviço destas.

13 — No caso de as vias a alargar serem auto-estradas, o alargamento deve entrar em serviço no terceiro ano seguinte àquele em que:

a) Nos troços com quatro vias, seja atingido um TMDA igual a 35 000 veículos, devendo, nesse caso, ser construída mais uma via em cada sentido;

b) Nos troços com seis vias, seja atingido um TMDA igual a 60 000 veículos. Devendo, nesse caso, ser construída mais uma via em cada sentido, salvo instrução expressa e fundamentada do concedente em sentido contrário, sob parecer do InIR.

### Base 23

#### Disposições gerais relativas a estudos e projectos

1 — A concessionária promove, por sua conta e inteira responsabilidade, a realização dos estudos e projectos relativos às vias e aos bens que integram o estabelecimento da concessão que deva construir, os quais devem:

a) Satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor, e, bem assim, as normas comunitárias aplicáveis; e

b) Satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, segurança, comodidade e economia dos utentes das vias, sem descuidar os aspectos de integração ambiental e enquadramento adaptado à região que atravessam.

2 — A nomenclatura a adoptar nos diversos estudos e projectos deve estar de acordo com o Vocabulário de Estradas e Aeródromos, sem prejuízo da aplicação das normas técnicas.

3 — O traçado das vias, a localização dos respectivos nós de ligação, áreas de serviço, centros de controlo de tráfego, praças de portagem, áreas de repouso e sistemas de contagem e classificação de tráfego devem ser objecto de pormenorizada justificação nos estudos e projectos a re-

alizer pela concessionária, os quais devem incluir, quando aplicável, um plano de emergência e ter em conta os estudos de carácter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões abrangidas nas zonas em que esse traçado se desenvolva e, nomeadamente, os planos regionais de ordenamento do território, os planos directores municipais, os planos de pormenor, os estudos de impacte ambiental e as declarações de impacte ambiental, e as normas regulamentares da Autoridade Nacional de Protecção Civil.

4 — As normas a considerar na elaboração dos projectos e que não sejam taxativamente indicadas nas presentes bases nem stem de disposições legais ou regulamentares em vigor devem ser as que correspondam à melhor técnica rodoviária à data da execução dos trabalhos.

5 — Os estudos e projectos preparados pela concessionária devem ser elaborados de forma a permitir o cumprimento da data de abertura ao tráfego das vias que se encontra fixada na Base 21.

### Base 24

#### Crítérios de projecto

1 — Na elaboração dos projectos deve a concessionária respeitar as normas técnicas.

2 — O dimensionamento do perfil transversal das vias (secção corrente) deve ser baseado nos volumes horários de projecto previstos para o ano horizonte, considerado como o 20.º ano após a respectiva abertura ao tráfego.

### Base 25

#### Execução das obras

1 — A execução de qualquer obra, pela concessionária, decorre de acordo com o projecto aprovado.

2 — As obras a realizar pela concessionária devem ser realizadas com emprego de materiais de boa qualidade e na devida perfeição, segundo as melhores regras da arte, de harmonia com as disposições legais e regulamentares em vigor, e com as características habituais em obras do tipo das que constituem objecto da concessão.

3 — Constitui especial obrigação da concessionária cumprir e implementar e exigir de todas as entidades que venham a ser contratadas para o desenvolvimento de actividades integradas na concessão que cumpram e implementem todas as regras de boa condução das obras ou trabalhos em causa e as medidas de salvaguarda da integridade física do público e de todo o pessoal afecto às mesmas.

4 — A concessionária é responsável perante o concedente por que apenas sejam contratadas para desenvolver actividades integradas na concessão entidades que se encontrem devidamente licenciadas e autorizadas e que detenham capacidade técnica e profissional adequada para o efeito.

### Base 26

#### Património histórico e achados arqueológicos

Qualquer património histórico ou arqueológico que seja identificado ou descoberto no decurso das obras de construção das vias é pertença exclusiva do concedente, devendo a concessionária notificar o InIR imediatamente da sua descoberta, não podendo efectuar quaisquer trabalhos que o possam afectar ou pôr em perigo sem obter indicações do concedente relativamente à sua forma de preservação, se aconselhável.

## Base 27

**Vias de comunicação e serviços afectados**

1 — Compete à concessionária suportar os custos e encargos relativos à reparação dos danos que se verifique terem sido causados em quaisquer vias de comunicação em consequência das obras a seu cargo, bem como os relativos ao restabelecimento das vias de comunicação existentes e interrompidas pela construção das vias.

2 — O restabelecimento de vias de comunicação a que se refere a parte final do número anterior é efectuado com um perfil transversal que atenda às normas em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamentos de segurança e separador, quando exista, da via onde se inserem e apresentar, exteriormente, de um e outro lado, passeios de largura dependente das características dessas vias. O traçado e as características técnicas destes restabelecimentos devem garantir a comodidade e a segurança de circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as mesmas ou tendo em conta o seu enquadramento viário existente ou projectado.

3 — Compete ainda à concessionária construir as obras de arte necessárias ao estabelecimento das vias de comunicação constantes de planeamentos ou projectos oficiais, aprovados pelas entidades competentes à data dos projectos de execução das vias em causa.

4 — A concessionária é responsável por deficiências ou vícios de construção que venham a ser detectados nos restabelecimentos referidos no n.º 2 até 10 anos após a data da respectiva conclusão.

5 — A concessionária é responsável pela reparação ou indemnização de todos e quaisquer danos causados em condutas de água, esgotos, redes de electricidade, gás, telecomunicações e respectivos equipamentos e em quaisquer outros bens de terceiros, em resultado da execução das obras da sua responsabilidade.

6 — A reposição, nos termos do número anterior, de bens e serviços danificados ou afectados pela construção das vias é efectuada de acordo com as imposições das entidades que neles superintenderem, não podendo, contudo, ser exigido que a mesma se faça em condições substancialmente diferentes das previamente existentes.

## Base 28

**Responsabilidade da concessionária pela qualidade das vias**

1 — A concessionária garante ao concedente a qualidade da concepção, do projecto e da execução das obras de construção, conservação, requalificação e alargamento das vias, responsabilizando-se pela sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e operacionalidade, ao longo de todo o período da concessão.

2 — A concessionária responde, perante o concedente e perante terceiros, nos termos gerais da lei, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na concepção, no projecto ou na execução das obras de construção, requalificação e alargamento e na conservação das vias.

## Base 29

**Entrada em serviço**

1 — A concessionária deve solicitar, após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada

via que integre a Rede Rodoviária Nacional Futura ou que, integrando a Rede Rodoviária Nacional, sofra obras de requalificação ou alargamento que determinem o seu total encerramento ao tráfego (nesta base em conjunto designadas por «vias novas»), com um pré-aviso de 15 dias, a realização da respectiva vistoria, a efectuar, conjuntamente, pelo InIR, que, para o efeito, deve incluir na equipa de vistoria representantes da ANSR, e por representantes da concessionária.

2 — Para o efeito previsto no número anterior, consideram-se trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada via nova os respeitantes à pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, equipamento de liquidação e cobrança e equipamento de contagem e de classificação de tráfego, se aplicável, bem como o equipamento previsto no âmbito da protecção do ambiente, nomeadamente nas componentes acústica, hídrica e de fauna, ensaios de controlo de qualidade, bem como os trabalhos que obriguem à permanência de viaturas de serviço na faixa de rodagem.

3 — Da vistoria a que se refere o n.º 1 é lavrado auto assinado por representantes do InIR e por representantes da concessionária.

4 — A abertura ao tráfego de cada via nova só pode ter lugar quando o auto referido no número anterior seja favorável à sua entrada em serviço e caso se encontrem asseguradas as condições de acessibilidade à rede existente, previstas no projecto da obra ou determinadas pelo InIR e que sejam imprescindíveis ao seu normal funcionamento.

5 — No caso de, não obstante ter sido autorizada a abertura ao tráfego de uma via nova, haver lugar à realização, nela, de trabalhos de acabamento ou melhoria, serão tais trabalhos realizados prontamente pela concessionária, realizando-se, após a sua conclusão, nova vistoria, de que é lavrado o respectivo auto, realizada nos termos que se descrevem no n.º 3.

6 — Os trabalhos de acabamento ou melhoria referidos no número anterior devem ter sido especificadamente indicados no primeiro auto de vistoria e devem ser executados no prazo no mesmo fixado.

7 — A autorização para a abertura ao tráfego de uma via nova não envolve qualquer responsabilidade do concedente relativamente às respectivas condições de segurança ou de qualidade nem exonera a concessionária do cumprimento das obrigações resultantes das presentes bases.

8 — No prazo máximo de um ano a contar da última vistoria de uma via nova, a concessionária fornece ao concedente um exemplar das peças escritas e desenhadas definitivas do projecto das obras executadas, em material reproduzível e em suporte informático.

## Base 30

**Demarcação dos terrenos e respectiva planta cadastral**

1 — A concessionária procede, à sua custa, com os proprietários vizinhos, à demarcação dos terrenos que, afectados pela construção das vias, façam parte integrante da concessão, procedendo, em seguida, ao levantamento da respectiva planta, em fundo cadastral e a escala não inferior a 1:2000, que identifique esses terrenos, as áreas sobrantes e os restantes terrenos.

2 — A demarcação a que se refere o número anterior e a respectiva planta têm de estar concluídas no prazo de um ano a contar da autorização para a entrada em serviço de cada via.

3 — O cadastro referido nos números anteriores é rectificado, nos mesmos termos, sempre que os terrenos ou dependências sofram alterações, dentro do prazo que, para cada caso, for fixado pelo InIR.

4 — A concessionária deve fornecer anualmente ao MFAP os elementos relativos aos bens imóveis do domínio público que integram a concessão, para efeitos de actualização do inventário geral dos bens imóveis do Estado.

## CAPÍTULO X

### Subcontratação

#### Base 31

##### Responsabilidade única da concessionária

1 — A concessionária é a única responsável, perante o concedente, pelo desenvolvimento de todas as actividades concessionadas e pelo cabal cumprimento das presentes bases, independentemente da contratação dessas actividades, por qualquer forma, no todo ou em parte, com terceiros e sem prejuízo das obrigações e responsabilidades directamente assumidas perante o concedente pelas contrapartes nesses contratos.

2 — Sempre que, nos termos dos contratos a que se refere o número anterior, seja ao concedente permitido o exercício directo de direitos perante os terceiros que deles são partes, pode este optar, livremente, por exercer tais direitos directamente sobre esses terceiros ou sobre a concessionária, que, neste caso, apenas lhe pode opor os meios de defesa que nesses contratos estejam previstos, ou deles resultem, na medida em que o seu uso ou os seus efeitos não impeçam, procrastinem ou tornem difícil ou excessivamente oneroso, para o concedente, o exercício dos poderes que para este decorrem das presentes bases ou da lei.

3 — Não são oponíveis ao concedente quaisquer excepções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas pela concessionária com quaisquer terceiros.

4 — No termo da concessão caducará automaticamente, e em razão daquele termo, quaisquer contratos celebrados pela concessionária com quaisquer terceiros ao abrigo do disposto neste número, sendo esta única responsável pelas consequências legais e contratuais dessa caducidade.

5 — Não obstante o disposto no número anterior, o concedente pode exigir à concessionária, antes do termo da concessão, que esta lhe ceda, gratuitamente e com efeitos reportados a tal termo, a posição contratual para si emergente de algum ou alguns dos contratos ali referidos.

6 — Em caso de rescisão, pela concessionária, ou resgate da concessão, o concedente assume os direitos e obrigações emergentes dos contratos referidos no n.º 1 da base 32 que estejam, à data da rescisão ou do resgate, em vigor, com excepção das reclamações que contra a concessionária estejam pendentes, ou daquelas que, embora apresentadas após a rescisão ou o resgate, se refiram a factos que lhes sejam anteriores.

7 — Os contratos a que se refere o n.º 1 da base 32 devem conter cláusula que contenha a expressa anuência dos terceiros em causa à cessação da posição contratual prevista no n.º 5 e, bem assim, o reconhecimento do efeito que, nesses contratos, terá o resgate ou rescisão da concessão.

#### Base 32

##### Subconcessionamento

1 — A concessionária deve privilegiar, como forma de execução do objecto das presentes bases, as parcerias público-privadas.

2 — A concessionária deve comunicar ao InIR, até 31 de Março e até 30 de Setembro de cada ano, os concursos para a atribuição de subconcessões em regime de parceria público-privada que lançará no decurso do semestre natural seguinte.

3 — A concessionária deverá manter o InIR informado sobre o decurso dos concursos a que se refere o número anterior.

4 — A concessionária deve submeter à prévia aprovação do InIR, que se considera tacitamente concedida no prazo de 30 dias depois de ser solicitada, os contratos, incluindo a totalidade dos respectivos anexos, que deverão incluir um modelo financeiro detalhado, que, celebrados ao abrigo do disposto nos números anteriores, revistam a forma de contratos de subconcessão ou representem um encargo superior a 15 % do seu orçamento anual de investimento.

5 — A concessionária deve assegurar-se que os seus subconcessionários aceitam, sem reserva ou qualificação, remeter ao InIR, com periodicidade pelo menos anual, as actualizações dos respectivos modelos financeiros que resultem, nomeadamente, da evolução real das suas subconcessões.

## CAPÍTULO XI

### Áreas de serviço

#### Base 33

##### Requisitos

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 5 da Base 2, todas as áreas de serviço implantadas, ou que se venham a implantar, nas vias que integram a concessão, fazem parte do estabelecimento da concessão.

2 — As áreas de serviço já existentes nas vias e identificadas no quadro III passam a integrar a concessão a partir da data de entrada em vigor do contrato de concessão ou, nas vias da Rede concessionada, a partir da data da verificação do termo inicial, referido no n.º 5 da Base 2, passando, nesse momento, os montantes que os exploradores ou licenciados estão obrigados a pagar ao concedente, nessa qualidade e nos termos dos respectivos contratos, alvarás ou licenças, e com exclusão, apenas, das taxas administrativas devidas pela respectiva emissão, a ser por este entregues, no prazo de 10 dias a contar do respectivo recebimento, à concessionária, líquidos de quaisquer impostos ou taxas.

3 — A concessionária pode propor ao InIR, a qualquer momento, a instalação de novas áreas de serviço nas vias.

4 — Os estudos para a localização de áreas de serviço e áreas de repouso devem constar dos respectivos projectos e ser devidamente justificados, de acordo com o PRN 2000.

5 — A proposta referida no número anterior deve conter a seguinte informação mínima:

- a) Localização, incluindo plantas e estudos justificativos;
- b) Estudo de incidências ambientais;
- c) Estudo preliminar;
- d) Planta geral com *layout* da área de serviço;
- e) Parecer do município, nos termos do Decreto-Lei n.º 261/2002, de 23 de Novembro.



6 — As propostas de implantação de novas áreas de serviço consideram-se tacitamente deferidas se o InIR se lhes não opuser no prazo de 90 dias a contar da respectiva recepção.

7 — Cabe ao concedente licenciar, nos termos da lei, as áreas de serviço propostas pela concessionária e aprovadas pelo InIR, nos termos das presentes bases.

8 — Quaisquer montantes que os exploradores ou licenciados das áreas de serviço a que se refere o número anterior fiquem obrigados a pagar, nessa qualidade e nos termos dos respectivos contratos, alvarás ou licenças, para além, apenas, das taxas administrativas devidas pela respectiva emissão, serão receitas próprias da concessionária.

9 — As áreas de serviço são construídas de acordo com os respectivos projectos, que devem prever e justificar todas as infra-estruturas e instalações que as integram.

10 — As áreas de serviço a estabelecer ao longo das vias devem:

a) Dar inteira satisfação aos aspectos de segurança, higiene e salubridade, bem como à sua integração cuidada na paisagem em que se situam, quer através da volumetria e partido arquitectónico das construções quer da vegetação utilizada, devendo proporcionar aos utentes um serviço de qualidade, cómodo, seguro, rápido e eficiente;

b) Incluir, quando se situem em auto-estradas, em itinerários principais ou em itinerários complementares, zonas de repouso destinadas a proporcionar aos utentes locais de descanso agradáveis, bem como postos de abastecimento de combustíveis e lubrificantes, salvo autorização em contrário do concedente;

c) Respeitar a legislação e regulamentação vigente que lhes seja aplicável ou que seja aplicável a algum ou alguns dos seus elementos, nomeadamente o disposto na Portaria n.º 75-A/94, de 14 de Maio.

11 — O concedente promove, junto dos exploradores ou licenciados das áreas de serviço identificadas no quadro III que tenham uma relação contratual directa com aquele, a transformação das relações contratuais existentes em relações contratuais directas com a concessionária.

12 — Os termos e condições gerais das relações contratuais a estabelecer entre a concessionária e os exploradores ou licenciados das áreas de serviço, nos termos do número anterior, devem ser previamente fixadas pela concessionária e transmitidas ao InIR, para aprovação deste.

13 — Decorridos cinco anos sobre a data de entrada em vigor do contrato de concessão sem que todas as áreas de serviço referidas no n.º 11 tenham já assinado com a concessionária contratos de subconcessão ou exploração por causa imputável ao concedente, este concedente paga à concessionária, por cada uma daquelas em que tal ocorrer, uma penalidade de 0,01 % da remuneração anual da concessionária.

14 — A penalidade a que se refere o número anterior não é aplicável no caso de o concedente ter comprovadamente utilizado os seus melhores esforços na promoção da contratação directa com a concessionária.

15 — A rede de áreas de serviço a instalar ao longo das vias deve cumprir os requisitos estabelecidos nas normas técnicas.

#### Base 34

##### Exploração de áreas de serviço

1 — Em caso de incumprimento das obrigações decorrentes, neste âmbito, das presentes bases, o InIR

pode notificar a concessionária e o terceiro que explore a área de serviço, ou parte dela, para, no prazo fixado para cada circunstância e que não pode ultrapassar seis meses, cessar o incumprimento e reparar as respectivas consequências, com a expressa indicação de que a sua manutenção, ou das suas consequências, pode originar a rescisão do respectivo contrato, nos termos dos números seguintes.

2 — Decorrido o prazo fixado nos termos do número anterior, e caso se mantenha a situação de incumprimento ou não sejam reparadas as suas consequências, o InIR pode instruir a concessionária para que rescinda o contrato em causa.

3 — Se a concessionária não proceder, no prazo máximo de 30 dias a contar da notificação que lhe tenha sido dirigida nos termos do número anterior, à rescisão aí referida, pode o concedente, a proposta do InIR, pôr imediatamente termo ao contrato em causa.

4 — O regime estabelecido nos n.ºs 1 a 3 deve ser expressamente aceite por todas as partes nos contratos relativos à exploração das áreas de serviço, ou de parte delas.

## CAPÍTULO XII

### Exploração e conservação das vias

#### Base 35

##### Manutenção das vias

1 — A concessionária deve manter as vias em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização e, após a sua abertura ao tráfego, em funcionamento ininterrupto e permanente, salvo nos casos expressamente previstos nestas bases, realizando os trabalhos necessários para que as mesmas satisfaçam, cabal e permanentemente, o fim a que se destinam.

2 — A concessionária é responsável pela manutenção, em bom estado de conservação e perfeitas condições de funcionamento, do equipamento de monitorização ambiental, dos dispositivos de conservação da natureza e dos sistemas de protecção contra o ruído.

3 — Constitui, também, responsabilidade da concessionária a conservação e manutenção dos sistemas de liquidação e cobrança, dos sistemas de contagem e classificação de tráfego, incluindo o respectivo centro de controlo, dos centros de controlo de tráfego e, ainda, dos sistemas de iluminação, de sinalização e de segurança existentes ou a instalar nas vias.

4 — A concessionária deve respeitar os padrões de qualidade, designadamente para a regularidade e aderência do pavimento, conservação da sinalização e do equipamento de segurança e apoio aos utentes, fixados no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade.

5 — O estado de conservação e as condições de exploração das vias são verificados pelo InIR, competindo à concessionária proceder, nos prazos que lhe sejam fixados, às reparações e beneficiações necessárias à manutenção dos padrões de qualidade previstos nestas bases.

#### Base 35-A

##### Manutenção da Disponibilidade das vias

1 — A Concessionária deve assegurar-se, nos contratos a que se refere o n.º 3 da Base 2-A, que as suas contrapartes

em tais contratos assumem a obrigação de manter as vias sob sua gestão em boas condições de Disponibilidade, nos termos previstos nas presentes Bases e com ressalva das excepções nelas expressamente previstas.

2 — O estado de Disponibilidade das vias é verificado pelo InIR, competindo à Concessionária aplicar às contrapartes referidas no n.º 3 da Base 2-A as deduções de disponibilidade previstas nos contratos que com elas tenha outorgado.

#### Base 36

##### Transferência da exploração e conservação da Rede Rodoviária Nacional

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 5 da base 2, a Rede Rodoviária Nacional bem como os equipamentos e instalações a eles afectos transferem-se para a concessionária, para os efeitos previstos nas presentes bases, às 24 horas da data da assinatura do contrato de concessão, tornando-se a respectiva exploração e conservação da responsabilidade exclusiva da concessionária a partir desse momento.

2 — A concessionária declara, no contrato de concessão, ter pleno conhecimento do estado de conservação da Rede Rodoviária Nacional, bem como das instalações e equipamentos a eles afectos ou que neles se integram, bem como que aceita a respectiva transferência, sem reservas, para os efeitos previstos no contrato de concessão e nas presentes bases.

#### Base 37

##### Instalações de portagem

As instalações de portagem que sejam instaladas nas vias devem integrar, designadamente, para além dos equipamentos necessários à liquidação e cobrança, instalações sociais para o pessoal, locais onde os utentes possam apresentar reclamações e ser dotadas, tal como os respectivos acessos, dos meios de segurança adequados, salvo autorização em contrário do concedente, sob parecer do InIR.

#### Base 38

##### Instalações e equipamentos de contagem e classificação de tráfego

1 — A concessionária tem a obrigação de assegurar a instalação de sistemas de telemática rodoviária em cada uma das auto-estradas que integram a concessão de forma a assegurar ao concedente o controlo efectivo, e em tempo real, dos veículos que nelas circulam e a permitir a monitorização, contagem e classificação de tráfego, bem como a prestação de informação ao utente das condições de circulação rodoviária que irá encontrar.

2 — Por acordo entre o InIR e a concessionária, as obrigações a que se refere o número anterior podem ser aplicadas a outras vias que não sejam auto-estradas.

3 — Para os efeitos descritos no n.º 1, a concessionária deve assegurar a instalação dos equipamentos adequados, nomeadamente:

- a) À contagem, classificação, pesagem de veículos, medição de velocidades de circulação, vigilância e monitorização das condições do tráfego;
- b) À recolha de dados de meteorologia;
- c) À sinalização de mensagem variável e de controlo de via;
- d) À identificação de veículos e à cobrança de taxas pela utilização da infra-estrutura rodoviária;
- e) À prestação de apoio ao utente em caso de emergência.

4 — A localização dos equipamentos referidos no n.º 1 deve permitir a contagem, a classificação e a visualização do tráfego em todos os sublanços ou nas vias em que, nos termos do n.º 2, venham a ser também instalados.

5 — O equipamento de monitorização automática de dados a instalar deve garantir, no mínimo:

- a) A classificação dos veículos, de acordo com as categorias definidas pelo InIR e descritas na base 39;
- b) O envio de dados e imagens, em tempo real, para os sistemas de controlo e informação de tráfego;
- c) O apuramento, em tempo real, das variáveis de velocidade, volume de tráfego, classificação de veículos, densidade, separação entre veículos e intensidade;
- d) O registo, veículo a veículo, por via e por faixa, do número de eixos, distância entre eixos, comprimento e velocidade instantânea.

6 — Os equipamentos de monitorização automática de tráfego e o sistema que os integra devem:

- a) Processar toda a informação recolhida (entre outros, dados de tráfego e imagens) em tempo real;
- b) Ser compatíveis com a rede de equipamentos de contagem, classificação automática de veículos e sistemas de pesagem dinâmica de eixos instalado na Rede Rodoviária Nacional;
- c) Ser compatível com o sistema de controlo e informação de tráfego instalado na Rede Rodoviária Nacional.

7 — A cada equipamento de classificação e contagem de veículos que seja instalado numa auto-estrada deve estar associada, no mínimo, uma câmara de vídeo.

8 — O sistema de monitorização de tráfego envia todos os dados de todos os equipamentos que venham a estar instalados (entre outros, sensores, câmaras e painéis de mensagens variáveis) ao sistema de controlo e informação de tráfego instalado na Rede Rodoviária Nacional, através de uma solução de telecomunicações que garanta a melhor qualidade e fiabilidade na transmissão e recepção dos dados, utilizando fibra óptica ou solução equivalente a validar por este.

9 — O sistema de monitorização de tráfego e os equipamentos que o integram devem ser concebidos de forma a constituírem um sistema aberto de medição de tráfego, proporcionando as inovações tecnológicas mais recentes, de acordo com padrões operacionais reconhecidos.

10 — Ficam a cargo da concessionária todos os custos relativos ao fornecimento, instalação, conservação e exploração dos equipamentos de monitorização do tráfego, responsáveis pela contagem, classificação e visualização do tráfego, bem como os custos da transmissão para o concedente, em tempo real, de todos os dados de todos os equipamentos de monitorização de tráfego referidos nesta base.

11 — O concedente e o InIR podem utilizar livremente os dados de tráfego recebidos, através das diferentes plataformas de divulgação que estejam a utilizar, no âmbito das suas obrigações nacionais e internacionais relativas à disponibilização de informação ao público das condições de circulação rodoviária.

12 — O sistema de controlo e gestão de tráfego entra em funcionamento, em relação a cada via:

- a) Na data de abertura ao tráfego de qualquer auto-estrada;
- b) No prazo de 36 meses, no caso de equipamentos a instalar em auto-estradas que deles ainda não disponham;
- c) Na data fixada por acordo entre o concedente e a concessionária, no caso dos equipamentos a que se refere o n.º 2.

## Base 39

## Classificação de veículos

1 — As classes de veículos que os equipamentos descritos no número anterior devem permitir classificar são as seguintes:

Classe	Designação	Características	Características físicas que individualizam cada classe e tornam possível uma classificação efectuada por equipamentos
A	Motociclos	Motociclos com ou sem <i>side-car</i> , incluindo ciclomotores, triciclos e quadriciclos a motor, com e sem reboque.	Veículos com comprimento $\leq 2,5\text{m}$
B	Ligeiros de passageiros e de mercadorias	Automóveis ligeiros de passageiros e de mercadorias, com não mais de 9 lugares incluindo o condutor e com peso máximo permitido inferior ou igual a 3,5 toneladas. Inclui os veículos ligeiros de passageiros e de mercadorias, com ou sem reboque.	Veículos com comprimento $> 2,5\text{m}$ e $\leq 7,0\text{m}$ (este comprimento refere-se exclusivamente ao veículo e não ao conjunto veículo + reboque)
C	Pesados de mercadorias	Automóveis de mercadorias com um peso mínimo superior a 3,5 toneladas, sem atrelado ou com um ou mais atrelados, veículos tractores, veículos tractores com um ou mais atrelados e veículos especiais (tractores agrícolas, <i>bulldozers</i> e todos os outros veículos motorizados que utilizem a estrada e que não sejam integrados noutra classe)	Veículos com comprimento $> 7,0\text{m}$ , sem reboque, com um ou mais reboques e todos os demais veículos não classificados nas demais classes
D	Pesados de passageiros	Autocarros	Veículos com comprimento $> 7,0\text{m}$ , com um ou mais reboques

As classes A e B desta tabela integram a categoria de veículos ligeiros e as classes C e D a categoria de veículos pesados.

2 — Para efeitos da aplicação das tarifas e taxas de portagem, as classes de veículos são as constantes do n.º 1 da base 59.

## Base 40

## Operação e manutenção

1 — A concessionária deve elaborar e respeitar um manual de operação e manutenção e um plano de controlo de qualidade, que submete à aprovação do InIR no prazo de seis meses a contar da data de assinatura do contrato de concessão.

2 — No manual de operação e manutenção são estabelecidas as regras, princípios e procedimentos a observar em matéria de operação e manutenção do empreendimento concessionado e, designadamente:

- a) Funcionamento do equipamento de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;
- b) Funcionamento dos sistemas de liquidação e cobrança;
- c) Informação e normas de comportamento para com os utentes;
- d) Normas de actuação no caso de restrições de circulação nas vias;
- e) Segurança dos utentes e das instalações;
- f) Funcionamento dos serviços de vigilância e apoio, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de actualização;
- g) Monitorização e controlo ambiental;
- h) Estatísticas;
- i) Áreas de serviço.

3 — No plano de controlo de qualidade são estabelecidos os critérios a verificar, a respectiva periodicidade de verificação, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nos seguintes componentes:

- a) Pavimentos (flexível, rígido e semi-rígido);
- b) Obras de arte correntes;

- c) Obras de arte especiais;
- d) Túneis;
- e) Drenagem;
- f) Equipamentos de segurança;
- g) Sinalização;
- h) Integração paisagística e ambiental;
- i) Iluminação;
- j) Telecomunicações.

4 — No caso de o manual de operação e manutenção ou de o plano de controlo de qualidade serem reprovados pelo InIR, pode este fixar o respectivo conteúdo.

5 — O manual de operação e manutenção e o plano de controlo de qualidade apenas podem ser alterados mediante autorização do InIR.

## Base 41

## Encerramento e trabalhos nas estradas

1 — Os utentes têm o direito de serem informados, com a devida antecedência, pela concessionária, sobre a realização de obras que afectem as normais condições de circulação nas vias, designadamente as que impliquem a redução do número de vias em serviço ou as que obriguem a desvios de faixa de rodagem. A informação a que se refere este número deve ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária, em locais apropriados e, se o volume das obras em causa e o seu impacto na circulação assim o recomendar, através de anúncios publicados em dois jornais de circulação nacional, com a antecedência e o destaque convenientes.

2 — Após a entrada em serviço de cada via portajada, e salvo encerramento devido a casos de força maior, à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a faixa de rodagem ou causem risco para a circulação ou à imposição pelas autoridades competentes de restrições à circulação, apenas é permitido o encerramento de vias portajadas até ao limite de 3500 via x quilómetro x hora por ano.

3 — Não podem ser encerradas vias no período compreendido entre as 6 e as 22 horas.

4 — Por cada fracção inteira de 1000 via x quilómetro x hora por ano, que os limites anuais de encerramento de vias, estabelecidos no número anterior sejam ultrapassados, é aplicada à concessionária uma penalização de (euro) 10 000. Os valores das penalidades são actualizados, em Janeiro de cada ano, de acordo com o último IPC conhecido.

#### Base 41-A

##### Encerramento e trabalhos nas vias

1 — Verificado o termo inicial a que se refere o n.º 3 da Base 2-A, e salvo encerramento devido a casos de força maior, à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a faixa de rodagem ou causem risco para a circulação ou à imposição pelas autoridades competentes de restrições à circulação, o encerramento das vias que integram a Rede Concessionada acarreta, para as contrapartes nos contratos referidos naquela Base e número, as penalizações que sejam estabelecidas nos contratos que aceitem firmar com a Concessionária.

2 — O encerramento de vias integrantes da Rede Concessionada no período compreendido entre as 6 e as 22 horas deve ser especialmente penalizado.

#### Base 42

##### Sinistralidade

1 — A concessionária deve manter um contínuo controlo dos níveis de sinistralidade registados na concessão e promover a realização de auditorias anuais aos mesmos.

2 — A concessionária deve propor ao InIR, em consequência dos resultados das auditorias anuais a que se refere o número anterior, medidas tendentes à redução dos níveis de sinistralidade, propondo, do mesmo modo, o regime de eventual comparticipação do concedente na respectiva implementação, sem prejuízo das demais especificações legais na matéria.

#### Base 43

##### Manutenção e disciplina de tráfego

1 — A circulação nas vias deve obedecer ao determinado no Código da Estrada e demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — A concessionária está obrigada, sem direito a qualquer indemnização ou à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, a respeitar e a transmitir aos utentes todas as medidas adoptadas pelas autoridades com poderes de disciplina de tráfego e está obrigada, salvo caso de força maior, a garantir a circulação permanente nas vias em boas condições de segurança e comodidade, colaborando activamente com tais autoridades, designadamente em situações de tráfego excepcionalmente intenso, com o fim de obter o melhor aproveitamento do conjunto da Rede Rodoviária Nacional e da Rede Rodoviária Nacional Futura.

#### Base 44

##### Assistência aos utentes

1 — A concessionária é obrigada a assegurar assistência aos utentes das auto-estradas, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes, salvo

autorização em contrário do concedente, sob proposta do InIR.

2 — A assistência a prestar aos utentes, nos termos do número anterior, inclui, também, auxílio sanitário e mecânico, devendo a concessionária instalar, para o efeito, uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado das auto-estradas, organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e promover a prestação de assistência mecânica.

3 — O regime fixado nos números anteriores pode ser aplicado, por acordo entre o concedente e a concessionária, a vias que não sejam auto-estradas.

4 — O serviço referido nos n.ºs 1 e 2 funciona nos centros de assistência e manutenção que a concessionária deve criar e que compreendam, também, as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento das auto-estradas e das vias a que se refere o número anterior, se aplicável.

5 — Pela prestação do serviço de assistência e auxílio sanitário e mecânico a concessionária pode cobrar, dos respectivos utentes, taxas cujo montante e critério de actualização deve constar do manual de operação e manutenção a que se refere a base 40.

6 — O funcionamento dos serviços de socorro obedece a regulamento a aprovar pelo InIR, sob proposta da concessionária, ouvida previamente a Autoridade Nacional de Protecção Civil.

#### Base 45

##### Reclamações dos utentes

1 — A concessionária tem à disposição dos utentes do empreendimento concessionado, nas áreas de serviço e nas instalações de cobrança de portagem, sistemas destinados ao registo de reclamações, os quais devem ser visados periodicamente pelo InIR.

2 — A concessionária envia, trimestralmente, ao InIR as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações e demais providências que porventura tenham sido tomadas.

#### Base 46

##### Estatísticas do tráfego

1 — A concessionária organiza uma rigorosa estatística diária do tráfego nas vias e para as áreas de serviço onde se encontrem instalados equipamentos de contagem de tráfego, adoptando, para o efeito, formulário a estabelecer no manual de operação e manutenção.

2 — Os dados obtidos são mantidos, sem quaisquer restrições, à disposição do InIR, que tem livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de registo e controlo.

#### Base 47

##### Participações às autoridades públicas

A concessionária participa às autoridades públicas competentes quaisquer actos ou factos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento, no âmbito das actividades objecto da concessão.

## CAPÍTULO XIII

**Outros direitos do concedente**

## Base 48

**Contratos de concessão da EP**

1 — Carecem de aprovação prévia do InIR a contratação, substituição, suspensão, modificação, cancelamento ou rescisão dos contratos de concessão da EP, bem como a celebração, pela concessionária, de qualquer negócio jurídico que tenha por objecto as matérias neles reguladas.

2 — Carecem de aprovação prévia do MFAP e do MOPTC a outorga, substituição, suspensão, modificação, cancelamento ou rescisão de contratos de financiamento relevante, bem como a celebração, pela concessionária, de qualquer negócio jurídico que tenha por objecto as matérias neles reguladas.

3 — A decisão do InIR ou do MFAP, conforme o caso, e do MOPTC sobre pedido que lhes tenha sido dirigido em cumprimento do disposto nos números anteriores deve ocorrer no prazo de 60 dias, findo o qual se considera tacitamente concedida a aprovação solicitada.

4 — O termo da concessão importa a extinção imediata dos contratos de projecto e dos contratos de financiamento, sem prejuízo do disposto nas presentes bases e dos acordos que o concedente tenha estabelecido ou venha a estabelecer directamente com as respectivas contrapartes.

5 — O disposto no número anterior em nada prejudica a vigência dos contratos de financiamento no que se refere, exclusivamente, às relações jurídicas entre os financiadores e a concessionária.

## Base 49

**Outras autorizações do concedente**

1 — Carecem de autorização expressa do concedente a suspensão, substituição, modificação, cancelamento ou rescisão:

- a) Das garantias prestadas a favor do concedente;
- b) Das apólices de seguro referidas na base 70.

2 — A concessionária assegura que os contratos e documentos a que se refere o número anterior contenham cláusula que exprima o assentimento das respectivas contrapartes ou emitentes ao efeito jurídico aí descrito.

3 — A decisão do concedente sobre pedido que lhe tenha sido dirigido em cumprimento do disposto no n.º 1 deve ocorrer no prazo de 90 dias, findo o qual se considera tacitamente concedida a aprovação solicitada.

## CAPÍTULO XIV

**Autorizações e aprovações do concedente e do InIR**

## Base 50

**Autorizações e aprovações do concedente e do InIR**

1 — A aprovação ou a não aprovação de estudos e projectos e a emissão ou recusa de emissão de autorizações ou aprovações, pelo concedente ou pelo InIR, não acarreta qualquer responsabilidade para estes nem exonera a concessionária do cumprimento das presentes bases ou da responsabilidade que porventura lhe adve-

nha da imperfeição daqueles, das concepções previstas ou da execução das obras, excepto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo concedente, relativamente às quais a concessionária tenha manifestado, por escrito, reservas referentes à segurança, qualidade ou durabilidade das mesmas e a responsabilidade concreta que seja invocada pelo concedente ou por terceiro lesado ou o vício de que as obras venham a padecer decorram directamente de factos incluídos em tais reservas.

2 — Sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases, os prazos de emissão, pelo concedente ou pelo InIR, de autorizações ou aprovações previstas no contrato de concessão contam-se da submissão do respectivo pedido desde que este se mostre instruído com toda a documentação que o deva acompanhar e suspendem-se com o pedido, pelo concedente ou pelo InIR, conforme aplicável, de esclarecimentos ou documentos adicionais, e até que estes sejam prestados ou entregues.

3 — A falta de autorização ou aprovação do concedente ou do InIR, quando esta seja, nos termos do contrato de concessão, necessária, torna nulos os actos ou contratos a elas sujeitos.

## CAPÍTULO XV

**Instalações de terceiros**

## Base 51

**Instalações de terceiros**

1 — Quando, ao longo do período da concessão, se venha a mostrar necessária a passagem pelas vias de quaisquer instalações ou redes de serviço público não previstas anteriormente, a concessionária deve permitir a sua instalação e manutenção, as quais têm, porém, de ser levadas a cabo de forma a causar a menor perturbação possível à circulação.

2 — A forma e os meios de realização e conservação das instalações a que se refere o número anterior devem ser estabelecidos em contratos a celebrar entre a concessionária e as entidades responsáveis pela gestão dos serviços em causa, as quais devem suportar os custos da sua realização e a compensação eventualmente devida à concessionária pela respectiva conservação ou pela utilização dos terrenos, do espaço aéreo, do subsolo ou das infra-estruturas da concessão.

## CAPÍTULO XVI

**Receitas da concessionária**

## SECÇÃO I

**Receitas directamente relacionadas com o uso da infra-estrutura**

## Base 52

**Contribuição de serviço rodoviário**

Como contrapartida pela utilização da rede rodoviária nacional, a concessionária tem direito a receber, a título de receita própria, o produto da contribuição de serviço rodoviário, nos termos da lei aplicável.

## Base 53

**Portagem real**

A concessionária tem direito a cobrar taxas de portagem aos utentes, nas vias portajadas, nos termos das presentes bases e da lei.

## SECÇÃO II

**Entrega do produto da contribuição de serviço rodoviário**

## Base 54

**Valor da contribuição de serviço rodoviário**

O concedente indica à concessionária, todos os meses, e com referência ao segundo mês anterior, o produto da contribuição de serviço rodoviário, incluindo o valor cobrado judicialmente.

## Base 55

**Entrega do valor da contribuição de serviço rodoviário**

Nos 10 dias seguintes à comunicação a que se refere o número anterior, o concedente entrega à concessionária o valor indicado.

## Base 56

**Acesso à informação**

O concedente coloca à disposição da concessionária os elementos de informação e registo que se revelem necessários à verificação periódica dos cálculos por si efectuados quanto ao produto da contribuição de serviço rodoviário.

## Base 57

**Encargos de liquidação e cobrança**

1 — A concessionária paga ao concedente, através da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, os encargos por este incorridos com a liquidação e cobrança da contribuição de serviço rodoviário, no valor de 1% do respectivo produto.

2 — O valor referido no número anterior é objecto de retenção pelo concedente sobre os montantes a transferir para a concessionária a título de produto da contribuição de serviço rodoviário.

## SECÇÃO III

**Portagem real**

## Base 58

**Vias portajadas**

1 — A cobrança de portagens reais nas vias portajadas constitui a única contrapartida devida à concessionária, pelo concedente, pela totalidade dos serviços compreendidos no objecto da concessão com referência a tais vias.

2 — O concedente determina as vias da Rede Rodoviária Nacional e da Rede Rodoviária Nacional Futura onde se aplica o sistema de portagem real, mediante comunicação dirigida à concessionária com uma antecedência mínima de três meses relativamente à entrada em vigor deste sistema de cobrança.

3 — Sempre que se verificar o termo inicial previsto no n.º 5 da base 2 em relação a algum dos contratos de concessão que integrem a rede concessionada e que prevejam a cobrança de portagens reais aos utentes, o concedente deve estabelecer o valor da tarifa de portagem real que passa a ser aplicável à respectiva via.

## Base 59

**Taxas de portagem real**

1 — Para efeito da aplicação das tarifas de portagem real nas vias portajadas, as classes de veículos são, por ordem crescente do respectivo valor tarifário, as seguintes:

Classes	Designação
1	Motociclos e veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,1m, com ou sem reboque.
2	Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1m.

2 — A relação entre o valor das tarifas de portagem das classes 2, 3 e 4 e a tarifa da classe 1 não pode ser superior a, respectivamente, 1,75, 2,25 e 2,5.

3 — As taxas de portagem para as classes de veículos definidas no n.º 1 são o produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efectivo de cada troço onde seja aplicada, arredondado ao hectómetro, acrescido do IVA que seja aplicável à taxa em vigor.

4 — As taxas são arredondadas para o múltiplo de (euro) 0,05 mais próximo ou outro que, por acordo entre o concedente e a concessionária, melhor se adequa ao sistema monetário em vigor.

5 — Por acordo entre o concedente e a concessionária, as taxas podem variar, tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público, consoante a hora do dia em que sejam cobradas ou ser adaptadas em zonas especiais ou a passagens regulares e frequentes do mesmo veículo ou a outras circunstâncias a definir.

6 — As taxas máximas de portagem que a concessionária está autorizada a praticar têm como base a tarifa para a classe 1, calculada de acordo com a fórmula indicada no n.º 2 da base 60.

7 — Para efeitos do número anterior, a tarifa de referência prevista na fórmula indicada no n.º 2 da base 60, reportada a Dezembro de 2006, é de (euro) 0,066 71, não incluindo IVA.

## Base 60

**Actualização das taxas de portagem real**

1 — A concessionária pode actualizar, anualmente, as taxas de portagem real, no mês de Janeiro de cada ano civil.

2 — A actualização tarifária máxima permitida é calculada de acordo com a expressão seguinte:

$$td(1) = tv(1) * \left[ \frac{IPC(p)}{IPC(p-n)} \right]$$

em que:

$td(1)$  = valor máximo admissível para a data  $d$  da tarifa actualizada por Sublanço e para a classe de veículos 1;

$tv(1)$  = valor da tarifa em vigor por Sublanço, ou da tarifa de referência no caso dos Lanços a construir, para a classe de veículos 1;

$IPC(p)$  = valor do último IPC;

$p$  = mês a que se refere o último índice publicado;

$n$  = número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária, ou desde Dezembro de 2006 no caso dos Lanços a construir, e a data para a entrada em vigor da nova tarifa;

$IPC(p-n)$  = valor do IPC, relativo ao mês  $(p-n)$ .

3 — Até ao dia 15 de Novembro de cada ano, a concessionária comunica ao InIR os valores das taxas de portagem que deseja que vigorem no ano seguinte, bem como os cálculos que os justificam.

4 — Sempre que se trate de comunicação referente a taxas de portagem a aplicar a troço portajado que entra pela primeira vez em serviço, a comunicação referida no número anterior deve ser remetida com a antecedência mínima de 60 dias relativamente à data da respectiva entrada em serviço.

5 — Caso as taxas de portagem comunicadas nos termos dos números anteriores não traduzam uma correcta aplicação da fórmula indicada no n.º 2, o InIR, no prazo de 30 dias a contar da recepção da comunicação, informa a concessionária desse facto, indicando os valores máximos das taxas de portagem que podem ser aplicados.

6 — Caso a concessionária não concorde com os valores indicados pelo InIR, nos termos do número anterior, pode formular por escrito a sua reserva, indicando, de forma fundamentada, os valores que considera correctos, no prazo de sete dias a contar da data de recepção da comunicação deste e podendo, caso assim o entenda, recorrer ao processo de resolução de diferendos previsto nas presentes bases, sem prejuízo de, na pendência do processo de arbitragem, se aplicarem os valores indicados pelo InIR.

7 — As taxas de portagem a aplicar em cada momento devem ser devidamente publicitadas, a expensas da concessionária.

#### Base 61

##### Pagamento das portagens reais

1 — As formas de pagamento das portagens reais incluem o sistema manual, automático e por cartão de débito e ou de crédito.

2 — Qualquer alteração das formas de pagamento referidas no número anterior depende de prévia e expressa aprovação do InIR.

3 — As sanções pelo não pagamento ou pagamento viciado de portagens são aplicadas aos utentes prevaricadores nos termos de legislação em vigor.

4 — A falta de pagamento de qualquer taxa de portagem é punida com coima nos termos da Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho, ou de qualquer outro diploma que o altere ou substitua.

5 — *(Revogado.)*

6 — *(Revogado.)*

7 — *(Revogado.)*

8 — *(Revogado.)*

9 — *(Revogado.)*

10 — A concessionária poderá, a partir do registo da matrícula dos veículos, solicitar directamente ao Instituto dos Registos e do Notariado, à Polícia de Segurança Pública

(PSP) ou à Guarda Nacional Republicana (GNR) a identificação do respectivo proprietário, adquirente, usufrutuário ou locatário em regime de locação financeira, com base no terminal informático da Conservatória do Registo Automóvel.

11 — O produto das coimas aplicadas aos utentes nos termos da presente base é distribuído nos termos do artigo 17.º da Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho, entendendo-se que a empresa exploradora do serviço, aí referida, é a concessionária ou, no caso de contratos de concessão da EP, a concessionária nesses contratos.

12 — A concessionária faz a entrega mensal, nos cofres do InIR, dos quantitativos das multas cobradas que constituem receita deste.

13 — O incumprimento do projecto de obra ou de qualquer das condições mínimas de circulação, segurança, sinalização e informação, previstas na Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho e no Decreto Regulamentar n.º 12/2008, de 9 de Junho, obriga à restituição, ou não cobrança, ao utente da taxa de portagem referente ao troço ou sublanço em obras, nos termos daqueles diplomas.

14 — *(Revogado.)*

15 — *(Revogado.)*

#### Base 62

##### Isenções de portagens reais

1 — Estão isentos do pagamento de portagem real os veículos afectos às seguintes entidades ou organismos:

- a) Presidente da República;
- b) Presidente da Assembleia da República;
- c) Presidentes do Tribunal Constitucional, do Supremo Tribunal de Justiça, do Supremo Tribunal Administrativo e do Tribunal de Contas;
- d) Membros do Governo;
- e) Procurador-Geral da República;
- f) Veículos afectos ao Comando da GNR ou da PSP e veículos da Brigada de Trânsito da GNR;
- g) Veículos de protecção civil, bombeiros, ambulâncias e outros veículos de emergência a estes equiparáveis, quando devidamente identificados;
- h) Veículos militares ou das forças de segurança, quando em coluna;
- i) Veículos da concessionária ou ao seu serviço;
- j) Veículos afectos ao concedente e à ANSR e no âmbito das suas funções de fiscalização a veículos afectos ao InIR.

2 — Os veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos indicados nas alíneas g) e h), devem circular munidos dos respectivos títulos de isenção, a requerer à concessionária e a emitir por esta.

3 — Os títulos de isenção têm um período de validade de dois anos, renovável.

#### SECÇÃO IV

##### Penalidades

#### Base 63

##### Cálculo das penalidades

1 — A concessionária encontra-se sujeita a um regime de penalidades específico relativo:

- a) Ao nível de serviço das vias;
- b) Às externalidades ambientais; e
- c) À sinistralidade registada nas vias.

2 — O montante total das penalidades a que se refere o número anterior é calculado de acordo com a fórmula seguinte:

$$Pen_t = \sum F(64)_t + \sum F(65)_t$$

em que:

$Pen_t$  = Somas das penalidades a aplicar em cada ano t;  
 $F(64)_t$  = Montante correspondente à penalidade resultante do nível de serviço das Vias, das externalidades e da sinistralidade, calculada nos termos da Base 64, no ano t;  
 $F(65)_t$  = Montante correspondente à penalidade resultante da evolução dos índices de sinistralidade nas Vias a que se refere a Base 65, calculada nos termos dessa Base, no ano t.

#### Base 63-A

##### Cálculo das penalidades por disponibilidade

1 — A Concessionária deve fazer reflectir nos contratos a que se refere o n.º 3 da Base 2-A, um regime de penalidades por disponibilidade relativo:

- Ao nível de serviço das vias;
- Às externalidades ambientais geradas pelas vias; e
- À sinistralidade registada nas vias.

2 — O regime previsto no número anterior deve observar os princípios do regime constante do n.º 2 da Base 63, da Base 64, da Base 65 e dos Quadros I e II anexos às presentes Bases.

#### Base 64

##### Penalidade relativa ao nível de serviço, às externalidades e à sinistralidade

1 — O montante relativo à penalidade relativa ao nível de serviço das vias, às externalidades e à sinistralidade é calculado de acordo com a fórmula seguinte:

$$F(64)_t = Ppen_t \times Puni_t$$

em que:

$F(64)_t$  = Componente correspondente à penalidade relativa do nível de serviço das Vias, às externalidades e à sinistralidade, no ano t;

$Ppen_t$  = Pontos de penalização incorridos no ano t, calculados de acordo com o disposto no Quadro I e no Quadro II, Partes I e II;

$Puni_t$ : Valor unitário da penalidade a impor por cada ponto de penalização incorrido. Este valor será fixado pelo InIR entre € 10.000 e € 100.000, a preços de 2007, e será actualizado anualmente de acordo com o IPC. A metade superior do intervalo será aplicável após o termo inicial das Vias que integram a Rede Concessionada, nos termos do n.º 5 da Base 2.

2 — Os montantes do prémio ou da multa, calculados nos termos do número anterior, são pagos pelo concedente ou pela concessionária, conforme aplicável, até 31 de Maio do ano seguinte àquele a que dizem respeito.

3 — Para os efeitos previstos nos números anteriores, são considerados períodos anuais correndo entre Janeiro e Dezembro, sendo desconsiderados quaisquer períodos menores que ocorram no início ou no termo da concessão.

4 — A aplicação das multas previstas na presente base não prejudica a aplicabilidade de outras sanções contratuais, ou de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a concessionária da responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que possa incorrer.

#### Base 65

##### Outras penalidades relativas à sinistralidade

1 — A concessionária está sujeita, no caso das vias integradas em contratos de subconcessão da EP que estabeleçam mecanismo de penalização e prémios relativos à sinistralidade semelhante ao previsto nesta base 65 (nesta base referidas como «vias consideradas»), ao pagamento de multas ou ao recebimento de prémios calculados de acordo com as fórmulas seguintes:

$$IS_t(VP) = \frac{N_t \times 10^8}{L_t \times TMDA_t \times 365}$$

em que:

$IS_t(VP)$  = Índice de sinistralidade registado nas Vias Consideradas para o ano t;

$N_t$  = Número de acidentes no ano t, com vítimas (mortos e ou feridos), registados nas Vias Consideradas pela ANSR;

$L_t$  = Extensão total, em quilómetros, das Vias Consideradas em serviço no ano t;

$TMDA_t$  = TMDA registado na extensão L no ano t;

$$IS_{t-1}(VP) = \frac{N_{t-1} \times 10^8}{L_{t-1} \times TMDA_{t-1} \times 365}$$

em que:

$IS_{t-1}(VP)$  = Índice de sinistralidade registado nas Vias Consideradas para o ano t-1;

$N_{t-1}$  = Número de acidentes no ano t-1, com vítimas (mortos e ou feridos), registados nas Vias Consideradas pela ANSR;

$L_{t-1}$  = Extensão total, em quilómetros, das Vias Consideradas em serviço no ano t-1;

$TMDA_{t-1}$  = TMDA registado na extensão L no ano t-1.

2 — Sempre que se verifique:

$$IS_t < IS_{t-1}$$

o concedente paga um prémio à concessionária.

3 — Sempre que se verifique:

$$IS_t > IS_{t-1}$$

a concessionária paga uma multa ao concedente.

4 — Os prémios e multas referidos no número anterior são calculados da seguinte forma:

a) Prémio:

$$2\% \times P_t \times L_t \times \frac{IS_{t-1}(VP) - IS_t(VP)}{IS_t(VP)}$$

em que:

$P_t$  = Valor das taxas de portagem real cobradas em referência às Vias Consideradas nas extensões L do ano t, líquidas de IVA;



$L_t$  = Extensão total, em quilómetros, das Vias Consideradas em serviço, no ano  $t$ ;

$IS_{t-1}(VP)$  = Índice de sinistralidade registado nas Vias Consideradas para o ano  $t-1$ ;

$IS_t(VP)$  = Índice de sinistralidade registado nas Vias Consideradas para o ano  $t$ .

b) Multa:

$$2\% \times P_t \times L_t \times \frac{IS_t(VP) - IS_{t-1}(VP)}{IS_t(VP)}$$

em que:

$P_t$  = Valor das taxas de portagem real ou, em referência às Vias Consideradas, nas extensões  $L$  do ano  $t$ , líquidas de IVA;

$L_t$  = Extensão total, em quilómetros, das Vias Consideradas em serviço, no ano  $t$ ;

$IS_{t-1}(VP)$  = Índice de sinistralidade registado nas Vias Consideradas no ano  $t-1$ ;

$IS_t(VP)$  = Índice de sinistralidade registado nas Vias Consideradas no ano  $t$ .

5 — Os montantes do prémio ou da multa, calculados nos termos dos números anteriores, são pagos pelo concedente ou pela concessionária, conforme aplicável, até 31 de Maio do ano seguinte àquele a que dizem respeito.

6 — Para os efeitos previstos nos números anteriores, são considerados períodos anuais correndo entre Janeiro e Dezembro, sendo desconsiderados quaisquer períodos menores que ocorram no início ou no termo da concessão.

7 — Para os efeitos previstos nos números anteriores, são considerados mortos ou feridos relacionados com acidentes ocorridos nas vias consideradas os registados pela ANSR.

8 — A aplicação das multas previstas na presente base não prejudica a aplicabilidade de outras sanções contratuais, ou de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a concessionária da responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que possa incorrer.

## CAPÍTULO XVII

### Renda da concessão

#### Base 66

##### Renda da concessão

1 — Em Outubro de cada ano, a Concessionária indica ao Concedente, através do InIR, nos termos do orçamento anual apresentado, o valor dos investimentos em activos fixos relacionados com a Rede concessionada e planeados para o exercício seguinte, incluindo o valor dos pagamentos e recebimentos a efectuar ao abrigo dos n.ºs 7 e 8 da Base 2.

2 — O InIR deve, no prazo de 30 dias, verificar se o valor apresentado pela Concessionária nos termos do número anterior é inferior ao valor de referência indicado no Quadro IV ajustado para o ano em causa nos termos do n.º 10, caso em que é devida pela Concessionária ao Estado uma renda, cujo montante é igual à diferença entre aquele valor de referência e o valor dos investimentos a que se refere o número anterior.

3 — O InIR comunica ao Concedente e à Concessionária o valor da renda apurado nos termos do número anterior.

4 — A renda apurada nos termos dos números anteriores é paga pela Concessionária ao Estado em 12 prestações mensais, que se vencem no último dia de cada mês do ano seguinte àquele em que é fixado o seu valor.

5 — O Concedente emite, com 30 dias de antecedência, guias de pagamento dirigidas à Concessionária, pelo valor da renda que seja devido.

6 — (Revogado.)

7 — (Revogado.)

8 — (Revogado.)

9 — (Revogado.)

10 — Caso a Concessionária não efectue cada um dos pagamentos da renda nas datas definidas no n.º 4, o Estado pode utilizar a caução prevista na Base 68 pelo valor em falta.

11 — O Estado pode ceder a quaisquer terceiros os créditos que sobre a concessionária detém em virtude do contrato de concessão. A esta cessão não obsta o facto de os créditos não serem líquidos.

12 — Em caso de mora, superior a 30 dias, relativamente às datas previstas na presente base para o pagamento da renda, há lugar à aplicação de juros, calculados à taxa EURIBOR para operações a três meses acrescida de 1%.

13 — O valor de referência indicado no Quadro IV é objecto de actualização, em Janeiro de cada ano, pela aplicação do IPC referente ao ano anterior, bem como de ajustamento acordado entre o Concedente e a Concessionária, em resultado do termo inicial das vias que integram a rede Concessionada, tendo em consideração quer os pagamentos e recebimentos realizados na obtenção dos direitos relativos aos benefícios económicos futuros respeitantes às vias envolvidas nesse termo inicial, quer o montante estimado desses benefícios.

## CAPÍTULO XVIII

### Modificações subjectivas na concessão

#### Base 67

##### Cedência, oneração e alienação

1 — Sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases, é interdito à concessionária trespassar, ceder, alienar ou por qualquer modo onerar, no todo ou em parte, a concessão ou realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indirecto, idênticos resultados.

2 — Os actos praticados em violação do disposto no número anterior são nulos, sem prejuízo de outras sanções aplicáveis.

## CAPÍTULO XIX

### Garantias do cumprimento das obrigações da concessionária

#### Base 68

##### Caução

1 — O cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária no contrato de concessão é garantido através de caução, estabelecida a favor do concedente, nos montantes estipulados no n.º 3.

2 — O original da caução é entregue ao concedente na data de assinatura do contrato de concessão e mantêm-se em vigor até um ano após o termo da concessão.

3 — O valor da caução é igual à soma dos seguintes valores:

a) O valor correspondente a 1 % do orçamento das obras a realizar nesse ano pela concessionária;

b) Na data da entrada em serviço de cada uma das vias, o montante da caução que lhe corresponde é reduzido a 0,02 % do somatório dos valores da renda anual fixada no contrato de concessão, que ainda não tenham sido pagos.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a caução tem um valor mínimo de (euro) 2.000.000, o qual é actualizado em Janeiro de cada ano, de acordo com o IPC publicado para o ano anterior àquele em que a actualização ocorre.

5 — O concedente pode utilizar a caução, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral sobre a matéria em causa, sempre que a concessionária não cumpra qualquer obrigação assumida no contrato de concessão, nomeadamente quando não proceda ao pagamento das multas contratuais ou dos prémios de seguro ou sempre que tal se revele necessário em virtude da aplicação de qualquer disposição contratual.

6 — Sempre que o concedente utilize a caução, a concessionária deve proceder à reposição do seu montante integral no prazo de 30 dias a contar da data daquela utilização.

7 — Todas as despesas e obrigações relativas à prestação da caução são da responsabilidade da concessionária.

#### Base 69

##### Constituição da caução

1 — A caução poderá ser constituída, consoante opção da concessionária, por uma das seguintes modalidades:

a) Depósito em numerário, constituído à ordem do concedente;

b) Títulos emitidos ou garantidos pelo Estado Português;

c) Garantia bancária, emitida por instituição de crédito em benefício do concedente.

2 — Quando a caução for constituída em títulos, estes são avaliados pelo respectivo valor nominal, salvo se, nos três meses anteriores à constituição da caução, a sua cotação média na Bolsa de Valores de Lisboa for abaixo do par, situação em que a avaliação se fixa em 90 % dessa média. Os títulos são reavaliados, nos mesmos termos, no início de cada semestre natural.

3 — As instituições emitentes ou depositárias da caução devem merecer aprovação prévia e expressa do concedente.

#### Base 70

##### Cobertura por seguros

1 — A concessionária deve assegurar a existência e manutenção em vigor das apólices de seguro necessárias para garantir uma efectiva e completa cobertura dos riscos inerentes ao desenvolvimento das actividades integradas na concessão.

2 — O programa de seguros relativo às apólices indicadas no número anterior é aprovado pelo InIR, sob proposta da concessionária, que lhe deve ser dirigida no

prazo de seis meses após a entrada em vigor do contrato de concessão.

3 — Não podem ter início quaisquer obras ou trabalhos no empreendimento concessionado sem que a concessionária apresente, ao InIR, comprovativo de que as apólices de seguro previstas no programa de seguros e aplicáveis à fase da concessão se encontram em vigor, com os prémios do primeiro período de cobertura pagos.

4 — O concedente é co-beneficiário das apólices que cubram riscos do estabelecimento da concessão.

5 — Constitui estrita obrigação da concessionária a manutenção em vigor das apólices de seguro constantes do programa de seguros, nomeadamente através do pagamento atempado dos respectivos prémios, pelo valor que lhe seja debitado pelas seguradoras.

6 — As seguradoras que emitam as apólices referidas na presente base devem comunicar ao InIR com, pelo menos, 45 dias de antecedência, a sua intenção de as cancelar ou suspender, sempre que tal seja motivado pela falta de pagamento dos respectivos prémios.

7 — O concedente pode proceder, por conta da concessionária, ao pagamento directo dos prémios referidos no número anterior, nomeadamente através da caução.

8 — As condições constantes dos n.ºs 6 e 7 devem constar das apólices emitidas nos termos desta cláusula.

## CAPÍTULO XX

### Fiscalização do cumprimento das obrigações da concessionária

#### Base 71

##### Fiscalização pelo concedente

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da concessionária, emergentes do contrato de concessão, incluindo a obrigação de fazer cumprir os contratos de subconcessão são exercidos pelo InIR e, no que diz respeito às matérias económico-financeiras, também pela IGF, no quadro das respectivas competências legais.

2 — A concessionária faculta ao InIR e à IGF ou a qualquer outra entidade por estes nomeada livre acesso a todo o empreendimento concessionado, bem como a todos os livros de actas, listas de presenças e documentos anexos relativos à concessionária, livros, registos e documentos relativos às instalações e actividades objecto da concessão, incluindo as estatísticas e registos de gestão utilizados, e presta sobre todos esses documentos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados.

3 — O InIR e a IGF podem intervir, em qualquer momento do processo evolutivo da obra, desde a fase da sua concepção e projecto até à fase de exploração e conservação, ordenando a verificação e reparação, quer de anomalias de execução quer do incumprimento do que seja exigível à concessionária.

4 — Podem ser efectuados, por ordem do InIR, ensaios que permitam avaliar as condições de funcionamento e as características da concessão, do equipamento, sistemas e instalações à mesma respeitantes, a que podem estar presentes representantes da concessionária, correndo os respectivos custos por conta desta, sem prejuízo de posterior recurso à arbitragem.

5 — As determinações da IGF que venham a ser expressamente emitidas no âmbito dos respectivos poderes de fiscalização são imediatamente aplicáveis e vinculam a

concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.

6 — As determinações do InIR que vierem a ser expressamente emitidas no âmbito dos respectivos poderes de fiscalização, incluindo as relativas a eventuais suspensões dos trabalhos de construção, serão imediatamente aplicáveis e vincularão a concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.

7 — A existência e o eventual exercício dos poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações resultantes do presente contrato não envolvem qualquer responsabilidade do concedente, da IGF ou do InIR pela execução das obras de construção.

8 — Quando a concessionária não tenha respeitado as determinações emitidas pelo concedente, pelo InIR ou pela IGF no âmbito dos seus poderes de fiscalização, dentro do prazo que lhe seja fixado, assiste a este a faculdade de proceder à correcção da situação, directamente ou através de terceiro, correndo os custos para o efeito incorridos por conta da concessionária.

9 — O concedente pode recorrer à caução para pagamento dos custos incorridos em aplicação do disposto no número anterior.

#### Base 72

##### Programa de trabalhos e controlo da construção das vias

1 — Até ao final do mês de Fevereiro de cada ano, a concessionária propõe ao InIR um programa de trabalhos, que se considera tacitamente aprovado no prazo de 60 dias.

2 — No caso de o InIR não aprovar o programa de trabalhos, fixa unilateralmente o respectivo conteúdo, tendo em atenção a proposta da concessionária e o disposto na base 22.

3 — A aprovação pelo InIR do programa de trabalhos a que se refere os números anteriores ou a determinação unilateral do respectivo conteúdo não é susceptível, em nenhuma circunstância, de fundamentar qualquer pedido de reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

4 — A concessionária obriga-se a apresentar, trimestralmente, ao InIR um relatório geral de progresso, traçado sobre o programa de trabalhos.

5 — Eventuais desvios entre o documento referido no número anterior e o programa de trabalhos devem ser nele devidamente relatados e fundamentados e, ocorrendo atrasos na construção das vias, devem ser indicadas as medidas de recuperação previstas.

6 — A concessionária fica obrigada a fornecer, em complemento dos documentos referidos, todos os esclarecimentos e informações adicionais que o InIR lhe solicitar.

### CAPÍTULO XXI

#### Responsabilidade extracontratual perante terceiros

##### Base 73

##### Responsabilidade pela culpa e pelo risco

A concessionária responde, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados no exercício das actividades que constituem o objecto da concessão, pela culpa ou pelo risco, não sendo assumido pelo concedente qualquer tipo de responsabilidade neste âmbito.

#### Base 74

##### Responsabilidade por prejuízos causados por entidades contratadas

1 — A concessionária responde, nos termos gerais da relação comitente-comissário, pelos prejuízos causados pelas entidades por si contratadas para o desenvolvimento das actividades compreendidas na concessão.

2 — Constitui especial dever da concessionária exigir a qualquer entidade com que venha a contratar a satisfação das disposições gerais previstas nestas bases relativas a estudos e projectos e execução das obras e, bem assim, que promova as medidas necessárias para salvaguarda da integridade física do público e do pessoal afecto à concessão, devendo ainda cumprir e zelar pelo cumprimento dos regulamentos de higiene e segurança em vigor a cada momento.

### CAPÍTULO XXII

#### Incumprimento e cumprimento defeituoso do contrato

##### Base 75

##### Incumprimento

1 — Sem prejuízo da possibilidade de sequestro ou rescisão da concessão, nos casos e nos termos previstos nas bases da concessão e na lei, o incumprimento pela concessionária de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do contrato de concessão ou das determinações do concedente ou do InIR emitidas no âmbito da lei ou deste contrato pode ser sancionada, por decisão de qualquer destes, pela aplicação de multas contratuais, cujo montante varia, em função da gravidade da falta, entre (euro) 5000 e (euro) 100 000.

2 — O concedente ou o InIR, conforme aplicável, podem optar, se as circunstâncias do incumprimento o aconselharem, nomeadamente em função do benefício económico que possa ser obtido pela concessionária com o incumprimento ou com o cumprimento defeituoso, pela fixação de uma multa diária, que varia entre (euro) 500 e (euro) 5000 ou pela aplicação de multa equivalente a esse benefício, acrescido de até 30%.

3 — A aplicação de multas contratuais está dependente de interpelação da concessionária para pôr fim ao incumprimento e do não cumprimento integral no prazo fixado nessa notificação.

4 — O prazo para pôr fim ao incumprimento é fixado atendendo à extensão e natureza dos trabalhos a executar e tem sempre em atenção a defesa do interesse público e a manutenção em funcionamento, nos termos deste contrato, da concessão.

5 — Caso o incumprimento consista em atraso na data de entrada em serviço de algumas das vias a construir, as multas são, em qualquer caso, aplicadas por cada dia de atraso e por cada via e são aplicáveis nos termos seguintes:

- a) Até ao montante de (euro) 15 000 por dia de atraso, entre o 1.º e o 15.º dia de atraso, inclusive;
- b) Até ao montante de (euro) 25 000 por dia de atraso, entre o 16.º e o 30.º dia de atraso, inclusive;
- c) Até ao montante de (euro) 50 000 por dia de atraso entre o 31.º e o 60.º dia de atraso, inclusive;
- d) Até (euro) 65 000 a partir do 61.º dia de atraso.

6 — Caso a concessionária não proceda ao pagamento voluntário das multas contratuais que lhe sejam aplicadas no

prazo de 10 dias a contar da sua fixação e notificação, pode o concedente utilizar a caução para pagamento das mesmas.

7 — No caso de o montante da caução ser insuficiente para o pagamento das multas, pode o concedente deduzir o respectivo montante de qualquer pagamento a efectuar por eles.

8 — Os valores referidos na presente base são actualizados em Janeiro de cada ano, de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

9 — A aplicação das multas previstas na presente base não prejudica a aplicabilidade de outras sanções contratuais, nem de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a concessionária da responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que incorrer perante o concedente, o InIR ou terceiro.

10 — A concessionária é responsável perante o concedente pela aplicação das sanções previstas nos contratos de subconcessão, podendo ser punida com a multa igual à que deixe de aplicar, em caso de inércia culposa.

#### Base 76

##### Força maior

1 — Consideram-se, unicamente, casos de força maior os acontecimentos, imprevisíveis e irresistíveis, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da concessionária.

2 — Constituem, nomeadamente, casos de força maior actos de guerra ou subversão, hostilidades ou invasão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, inundações catastróficas, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem as actividades compreendidas na concessão.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 4, a ocorrência de um caso de força maior tem por efeito exonerar a concessionária da responsabilidade pelo incumprimento das presentes bases ou das obrigações emergentes do contrato de concessão pelo prazo fixado pelo InIR, após prévia audiência da concessionária, que sejam directamente por ele afectadas, na estrita medida em que o respectivo cumprimento, pontual e atempado, tenha sido efectivamente impedido, e pode dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos da base 83 ou, caso a impossibilidade de cumprimento do contrato de concessão se torne definitiva ou a reposição do equilíbrio financeiro da concessão seja julgada excessivamente onerosa pelo concedente, à resolução do contrato de concessão.

4 — Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco segurável em praças da União Europeia, por apólices comercialmente aceitáveis, verifica-se o seguinte, independentemente de a concessionária ter efectivamente contratado as respectivas apólices:

a) A concessionária não fica exonerada do cumprimento, pontual e atempado, das obrigações emergentes do contrato de concessão;

b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, apenas na medida da perda de receitas ou do aumento de custos sofridos, pela concessionária, que seja superior à indemnização que seria aplicável ao risco em causa, independentemente das limitações resultantes de franquias, capital seguro ou condições de cobertura, mas,

c) Há lugar à resolução do contrato de concessão quando a impossibilidade de cumprimento das obrigações deste emergentes seja definitiva ou quando a reposição do equi-

librio financeiro da concessão seja julgada excessivamente onerosa pelo concedente, devendo, em qualquer dos casos, a concessionária pagar ao concedente o valor da indemnização que seria aplicável ao risco em causa, independentemente das limitações resultantes de franquias, capital seguro ou condições de cobertura.

5 — Ficam, em qualquer caso, excluídos do disposto no número anterior os actos de guerra ou subversão, hostilidade ou invasão, rebelião ou terrorismo e as radiações atómicas.

6 — Perante a ocorrência de um evento de força maior, o concedente e a concessionária acordam se há lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão ou à resolução do contrato de concessão, recorrendo-se ao procedimento arbitral caso não seja alcançado acordo quanto à opção e respectivas condições.

7 — Verificando-se a resolução do contrato de concessão nos termos do presente número, observa-se, nomeadamente, o seguinte:

a) O concedente assume os direitos e obrigações da concessionária emergentes dos contratos de financiamento, excepto os relativos a incumprimentos verificados antes da ocorrência do evento de força maior;

b) Quaisquer indemnizações pagáveis, em resultado de eventos de força maior, ao abrigo de seguros contratados pela concessionária são directamente pagas ao concedente;

c) Pode o concedente exigir da concessionária que esta lhe ceda, gratuitamente, a posição contratual para si emergente de alguns ou todos os contratos celebrados com terceiros e relativos à exploração das áreas de serviço, que, neste caso, subsistam para além da resolução do contrato de concessão;

d) Revertem para o concedente todos os bens que integram a concessão e o estabelecimento da concessão;

e) Fica a concessionária responsável pelos efeitos da cessação de quaisquer contratos (incluindo os contratos de projecto) de que seja parte e que não tenham sido assumidos pelo concedente.

8 — A concessionária obriga-se a comunicar, de imediato, ao concedente e ao InIR a ocorrência de qualquer evento qualificável como caso de força maior, bem como, no mais curto prazo possível, a indicar quais as obrigações emergentes do contrato de concessão cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedido ou dificultado por força de tal ocorrência e, bem assim, se for o caso, as medidas que pretende pôr em prática para mitigar o impacto do referido evento e os respectivos custos.

9 — Constitui estrita obrigação da concessionária a mitigação, por qualquer meio razoável e apropriado ao seu dispor, dos efeitos da verificação de um caso de força maior.

## CAPÍTULO XXIII

### Extinção e suspensão da concessão

#### Base 77

##### Resgate

1 — Nos últimos 10 anos de vigência da concessão, pode o concedente proceder ao respectivo resgate a todo

o tempo, mas nunca antes de decorrido 1 ano após a notificação à concessionária da intenção de resgate.

2 — Com o resgate, o concedente assume automaticamente todos os direitos e obrigações da concessionária emergentes dos contratos de projecto e, bem assim, dos contratos outorgados anteriormente à notificação referida no número anterior que tenham por objecto a exploração e conservação das vias, salvo no que respeitar a incumprimentos da concessionária, verificados antes da notificação da intenção de resgate.

3 — As obrigações assumidas pela concessionária por força de contratos por si celebrados após a notificação do resgate só são assumidas pelo concedente quando tais contratos tenham obtido, previamente, a autorização expressa do InIR ou sua.

4 — A indemnização devida à concessionária em consequência do resgate é calculada nos termos gerais da lei.

5 — Com o resgate, são libertadas, um ano depois, a caução e as demais garantias a que se refere a base 70, mediante comunicação dirigida pelo concedente aos respectivos depositários ou emitentes.

#### Base 78

##### Sequestro

1 — Em caso de incumprimento grave pela concessionária das obrigações emergentes do contrato de concessão, o concedente pode, mediante sequestro, que pode incidir apenas sobre parte da concessão, tomar a seu cargo a realização de obras e o desenvolvimento das actividades nesta integradas, ou a exploração dos serviços desta, designadamente passando a cobrar e a receber o valor das taxas de portagem.

2 — O sequestro pode ter lugar, nomeadamente, caso se verifique qualquer das seguintes situações:

a) Cessação ou interrupção, total ou parcial, das obras ou da exploração dos serviços, com consequências graves para o interesse público ou para a integridade da concessão;

b) Deficiências graves na organização e regular desenvolvimento das actividades objecto da concessão ou no estado geral das instalações e equipamentos que comprometam a continuidade das obras, a sua integridade, a segurança de pessoas e bens ou a regularidade da exploração ou dos pagamentos;

c) Atrasos significativos na construção, alargamento ou requalificação das vias;

d) Violação de deveres e obrigações da concessionária emergentes das presentes bases ou do contrato de concessão que possa ser sanada pelo recurso ao sequestro.

3 — Verificando-se qualquer facto que, nos termos dos números anteriores, possa dar lugar ao sequestro da concessão, observa-se previamente, e com as devidas adaptações, o processo de sanação do incumprimento previsto nos n.ºs 3 a 6 da base 79.

4 — A concessionária está obrigada à entrega do empreendimento concessionário no prazo que lhe seja fixado pelo concedente quando lhe for comunicada a decisão de sequestro da concessão.

5 — Durante o período de sequestro da concessão, o concedente aplica os rendimentos realizados na concessão durante tal período, em primeiro lugar para acorrer aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal

funcionamento desta, nos termos previstos no presente contrato, em segundo lugar, para efectuar os pagamentos ao concedente e, em terceiro lugar, para efectuar os pagamentos do serviço da dívida da concessionária, decorrente dos contratos de financiamento, sendo o remanescente, se existir, entregue à concessionária, findo o período de sequestro.

6 — Caso os rendimentos realizados durante o período do sequestro não sejam suficientes para fazer face aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento da concessão, ficará a concessionária obrigada a suportar a diferença, podendo o concedente recorrer à caução, em caso de não pagamento pela concessionária, no prazo que lhe seja fixado.

7 — Logo que restabelecido o normal funcionamento da concessão, a concessionária é notificada para retomar a concessão, no prazo que lhe seja fixado pelo concedente.

8 — A concessionária pode optar pela rescisão da concessão caso o sequestro se mantenha por seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da concessão.

#### Base 79

##### Rescisão

1 — O concedente pode pôr fim à concessão através de rescisão do contrato de concessão, em casos de violação grave, não sanada ou não sanável, das obrigações da concessionária decorrentes destas bases ou do contrato de concessão.

2 — Constituem, nomeadamente, causa de rescisão do contrato de concessão por parte do concedente, nos termos e para os efeitos do disposto no número anterior, os seguintes factos e situações:

a) Não pagamento ao concedente de quaisquer quantias que lhe sejam devidas nos termos do contrato de concessão;

b) O incumprimento da data fixada na base 21, somado o período de aplicação de multas previsto no n.º 1 da base 22, por facto imputável à concessionária, nos termos do contrato de concessão;

c) Abandono da construção, da exploração ou da conservação da concessão;

d) Dissolução ou falência da concessionária ou despacho de prosseguimento de acção em processo especial de recuperação de empresas;

e) Não cumprimento reiterado das obrigações que originaram a aplicação das sanções previstas na base 75;

f) Recusa ou impossibilidade da concessionária em retomar a concessão nos termos do disposto na base 78 ou, quando a tiver retomado, repetição dos factos que motivaram o sequestro;

g) Falta de prestação ou de reposição da caução nos termos e prazos previstos;

h) Cedência, alienação, oneração ou trespasse da concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;

i) Incumprimento voluntário de decisões judiciais ou arbitrais transitadas em julgado;

j) Desobediência às determinações do InIR ou do concedente;

l) Actividade fraudulenta destinada a lesar o interesse público;

m) O incumprimento, por parte da concessionária, dos contratos de concessão da EP ou dos contratos de sub-concessão.

3 — Verificando-se um dos casos de incumprimento referidos no número anterior ou qualquer outro que, nos termos da lei, possa motivar a rescisão da concessão, o concedente notifica a concessionária para, no prazo que lhe seja fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências das violações contratuais verificadas.

4 — A notificação a que alude o número anterior não é exigível se a violação contratual não for sanável.

5 — Caso, após a notificação a que se refere o n.º 3, a concessionária não retome o pontual cumprimento das suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento havido, nos termos determinados pelo concedente, este pode rescindir a concessão mediante comunicação enviada à concessionária.

6 — A comunicação da decisão de rescisão produz efeitos imediatos, independentemente de qualquer outra formalidade.

7 — Em casos de fundamentada urgência, que não se compadeça com a tramitação temporal do processo de sanção do incumprimento previsto no n.º 3, o concedente poderá proceder de imediato à rescisão da concessão.

8 — A rescisão do contrato de concessão não preclui a obrigação de indemnização que seja aplicável por lei, devendo o montante desta ser calculado nos termos gerais de direito.

9 — A rescisão da concessão pelo concedente origina a perda da caução a favor deste.

10 — Ocorrendo rescisão do contrato de concessão pela concessionária, por motivo imputável ao concedente, este deve indemnizar a concessionária nos termos gerais de direito e é responsável pela assunção de todas as obrigações desta emergentes dos contratos de financiamento, dos contratos de financiamento relevante e dos contratos de subconcessão, com excepção daquelas relativas a incumprimentos verificados antes da ocorrência do motivo de rescisão.

#### Base 80

##### Caducidade

A concessão caduca quando se verificar o fim do respectivo prazo, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre concedente e concessionária, sem prejuízo das disposições que, pela sua natureza ou pela sua letra, se destinem a perdurar para além daquela data.

#### Base 81

##### Domínio público do Estado e reversão de bens

1 — No termo da concessão, revertem gratuita e automaticamente para o concedente todos os bens que integram a concessão, obrigando-se a concessionária a entregá-los em bom estado de conservação e funcionamento, sem prejuízo do normal desgaste decorrente do seu uso para efeitos do contrato de concessão, e livres de quaisquer ónus ou encargos.

2 — Caso a concessionária não dê cumprimento ao disposto no número anterior, o InIR ou o concedente promovem a reposição dos trabalhos e aquisições que sejam necessários à reposição dos bens aí referidos, correndo os respectivos custos pela concessionária e podendo ser utilizada a caução para os liquidar, no caso de não ocorrer pagamento voluntário e atempado dos montantes despendidos.

3 — No fim do prazo da concessão, cessam para a concessionária todos os direitos emergentes do contrato de

concessão, sendo entregues ao concedente todos os bens que constituem o estabelecimento da concessão, em estado que satisfaça as seguintes condições:

Bens	Condições mínimas
Pavimento . . . . .	85 % (oitenta e cinco) da extensão total com duração residual superior a 10 (dez) anos.
Obras de arte . . . . .	Duração residual superior a 30 (trinta) anos
Postes de iluminação . . . . .	Duração residual superior a 8 (oito) anos
Elementos mecânicos e eléctricos (excepto lâmpadas)	Duração residual superior a 5 (cinco) anos
Sinalização vertical . . . . .	Duração residual superior a 6 (seis) anos
Sinalização horizontal . . . . .	Duração residual superior a 2 (dois) anos
Equipamentos de segurança	Duração residual superior a 12 (doze) anos

4 — Todos os bens não contemplados no quadro anterior devem ser entregues em estado que garanta 50 % da vida útil de cada um dos seus componentes.

5 — Se, no decurso dos cinco últimos anos da concessão, se verificar que a concessionária não se mostra capaz de cumprir plenamente a obrigação referida no n.º 3 e se a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar, pode o concedente ou o InIR obrigar a concessionária a entregar ao Estado as receitas da concessão relativas a esses cinco anos, até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos e as aquisições tidos por convenientes, salvo se a concessionária prestar garantia bancária emitida em termos aceites pelo concedente, por valor adequado à cobertura do referido montante.

6 — Os montantes entregues ao abrigo do número anterior são devolvidos à concessionária, na medida em que não sejam efectivamente utilizados, acrescidos de juros calculados à taxa EURIBOR para o prazo de três meses. Caso tenha sido prestada a garantia bancária referida na parte final do número anterior, o concedente reembolsa à concessionária a proporção, face ao montante dela não utilizado, do seu custo.

## CAPÍTULO XXIV

### Condição financeira da concessionária

#### Base 82

##### Assunção de riscos

1 — A concessionária assume, expressa, integral e exclusivamente, a responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, excepto nos casos especificamente previstos nas presentes bases.

2 — A concessionária assume, integralmente, o risco de tráfego inerente à exploração das vias, neste se incluindo o risco emergente de qualquer causa que possa dar origem à redução de tráfego ou à transferência de tráfego das vias para outros meios de transporte ou outras vias.

#### Base 83

##### Reposição do equilíbrio financeiro e partilha equitativa

1 — A concessionária tem, apenas, direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos previstos na presente base, nos seguintes casos:

a) Modificação unilateral, imposta pelo concedente, das condições de desenvolvimento das actividades integradas na concessão;

b) Ocorrência de casos de força maior, nos termos da base 76, excepto se, em resultado dos mesmos, se verificar a resolução do contrato de concessão, prevista na base 79;

c) Alterações legislativas de carácter específico que tenham impacte directo sobre as receitas ou custos respeitantes às actividades integradas na concessão;

d) Introdução, por via legislativa ou administrativa, pelo concedente, de um regime de externalidades não previstas nestas bases e relacionadas com a existência das vias;

e) Quando o direito à reposição do equilíbrio financeiro for expressamente previsto no contrato de concessão, desde que, em resultado directo de alguma das situações acima referidas, se verifique, para a concessionária, aumento de custos e ou perda de receitas.

2 — As alterações à lei fiscal e à lei ambiental não conferem direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

3 — O procedimento de reposição do equilíbrio financeiro da concessão decorrerá de acordo com as seguintes fases:

a) Notificação, pela concessionária, ao MFAP e ao MOPTC da ocorrência de qualquer facto que, individual ou cumulativamente, pode vir a dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos 30 dias seguintes à data da sua ocorrência;

b) Notificação, logo que seja possível determinar com razoável certeza o montante do aumento de custos ou da perda de receitas, pela concessionária, ao MFAP e ao MOPTC do pedido de reequilíbrio financeiro resultante dos factos referidos na alínea anterior, acompanhada de:

- i) Detalhada descrição desse facto ou factos;
- ii) Indicação da regra ou regras contratuais na qual o pedido se funda;
- iii) Demonstração detalhada da totalidade da perda de receitas e ou do aumento de custos que são invocados;
- iv) Demonstração dos encargos financeiros gerados pelo aumento de custos e ou pela perda de receitas, utilizando para tal o último valor determinado pelo InIR do custo médio ponderado de capital;
- v) Demonstração dos valores de reposição do equilíbrio financeiro da concessionária;

c) Declaração, do InIR, após parecer da IGF, reconhecendo a existência de indícios suficientes, contidos no pedido que lhe seja submetido pela concessionária, à abertura de um processo de avaliação do desequilíbrio financeiro da concessão e à sua reposição, identificando, ainda, aqueles, de entre os factos referidos naquele pedido, que não considera relevantes ou cuja responsabilidade não aceita;

d) Apuramento, por acordo entre o concedente e a concessionária, do aumento de custos e ou da perda de receitas e do valor de reposição do equilíbrio financeiro da concessionária;

e) Aprovação do acordo pelo MFAP e pelo MOPTC.

4 — A declaração a que alude a alínea c) do número anterior pode ser antecedida de pedidos de esclarecimento ou de nova documentação, formulados pelo InIR, e não pode ser interpretada como a definitiva assunção de responsabilidades, pelo concedente, em relação aos factos que nela são aceites como podendo dar lugar ao reequilíbrio financeiro da concessão.

5 — Decorridos 90 dias sobre o início das negociações a que se refere a alínea d) do n.º 3 sem que concedente e concessionárias tenham chegado a acordo sobre as causas e ou o montante do desequilíbrio financeiro da concessão e os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, a concessionária pode recorrer ao processo de arbitragem previsto nas presentes bases.

6 — A reposição do equilíbrio financeiro da concessão é, relativamente aos eventos que constam da declaração a que se refere a alínea c) do n.º 4, única, completa, suficiente e final para todo o período da concessão.

7 — A compensação a atribuir à concessionária pode revestir qualquer forma acordada entre concedente e concessionária mas tem sempre por base um valor actualizado líquido (VAL) dos fluxos financeiros gerados pela compensação igual ao VAL dos fluxos financeiros resultantes dos factos que deram origem à reposição do equilíbrio financeiro.

8 — No cálculo do VAL a que se refere o número anterior é utilizada uma taxa de desconto a calcular pela entidade referida no número seguinte de acordo com a seguinte fórmula:

$$CMPC = \frac{E}{D+E} x K_e + \frac{D}{D+E} x K_d$$

em que:

$E$  = Valor de mercado dos capitais próprios da Concessionária;

$D$  = Valor de mercado da dívida remunerada da Concessionária;

$K_e$  = Custo de oportunidade dos capitais próprios da Concessionária;

$K_d$  = Taxa de juro média da dívida da Concessionária.

9 — A taxa de desconto referida nos números anteriores é calculada por um perito independente, designado por acordo entre o concedente e a concessionária.

10 — A concessionária apenas tem direito ao reequilíbrio financeiro quando o VAL dos fluxos financeiros resultantes dos factos que poderiam dar origem à reposição do equilíbrio financeiro for superior ao valor da receita global da concessionária num período de cinco dias.

11 — O concedente tem direito a partilhar com a concessionária os benefícios gerados por actividades a desenvolver pela concessionária e não previstas expressamente no objecto do contrato de concessão ou por alterações legislativas de carácter específico, com excepção das expressamente previstas no n.º 2, que tenham impacte directo sobre as receitas ou custos respeitantes às novas actividades integradas na concessão.

12 — Para efeitos do disposto no número anterior, podem o concedente e a concessionária acordar um regime de partilha equitativa de benefícios.

## CAPÍTULO XXV

### Direitos de propriedade industrial e intelectual

#### Base 84

#### Direitos de propriedade industrial e intelectual

1 — A concessionária cede, gratuitamente, ao concedente todos os projectos, planos, plantas, documentos e

outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ou úteis ao desempenho das funções que a este incumbem, ou ao exercício dos direitos que lhe assistem nos termos do mesmo, e que tenham sido adquiridos ou criados no desenvolvimento das actividades integradas na concessão, seja directamente pela concessionária seja pelos terceiros que para o efeito subcontratar.

2 — Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projectos elaborados para os fins específicos das actividades integradas na concessão e, bem assim, os projectos, planos, plantas, documentos e outros materiais referidos no número anterior, são transmitidos gratuitamente ao concedente, e em regime de exclusividade, no termo da concessão, competindo à concessionária adoptar todas as medidas para o efeito necessárias.

## CAPÍTULO XXVI

### Disposições diversas

#### Base 85

##### Prazos e sua contagem

Os prazos fixados nas presentes bases contam-se em dias ou meses seguidos de calendário.

#### Base 86

##### Custos e encargos do InIR

A concessionária paga ao InIR uma taxa de regulação a criar nos termos da legislação aplicável.

## CAPÍTULO XXVII

### Resolução de diferendos

#### Base 87

##### Processo de arbitragem

1 — Os eventuais conflitos que possam surgir entre o concedente e a concessionária em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras por que se rege a concessão são resolvidos por arbitragem.

2 — A submissão de qualquer questão a arbitragem não exonera o concedente e a concessionária do pontual e atempado cumprimento das disposições das presentes bases nem exonera a concessionária do cumprimento das determinações do concedente ou do InIR que, no seu âmbito, lhe sejam comunicadas, mesmo que posteriormente ao pedido de constituição do tribunal arbitral, nem permite ou justifica qualquer interrupção do normal desenvolvimento das actividades integradas na concessão.

#### Base 88

##### Tribunal arbitral

1 — O tribunal arbitral é composto por três membros, um nomeado por cada parte e o terceiro escolhido de comum acordo pelos árbitros que o concedente e a concessionária tenham designado.

2 — A parte que decida submeter determinado diferendo ao tribunal arbitral apresenta à outra parte, através de carta registada com aviso de recepção, ou por protocolo, o requerimento de constituição do tribunal, contendo a designação

do árbitro, e, em simultâneo, a respectiva petição inicial, devendo esta, no prazo máximo de 60 dias a contar da recepção daquele requerimento, designar o árbitro de sua nomeação e deduzir a sua defesa, pela mesma forma.

3 — Ambos os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro do tribunal, no prazo de 20 dias a contar da designação do segundo árbitro, cabendo esta designação ao presidente do Tribunal da Relação de Lisboa, caso a mesma não ocorra dentro do prazo aqui fixado, que também nomeia o árbitro da parte que o não tenha feito.

4 — O tribunal arbitral considera-se constituído na data em que o terceiro árbitro aceitar a sua nomeação e o comunicar ao concedente e à concessionária.

5 — O tribunal arbitral julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

6 — As decisões do tribunal arbitral devem ser proferidas no prazo máximo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal, configuram a decisão final de arbitragem relativamente às matérias em causa e incluem a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição pelas partes em juízo.

7 — O tribunal arbitral tem sede em Lisboa, em local da sua escolha, e utiliza a língua portuguesa.

## QUADRO I

### Níveis de Serviço

1 — Uma Via encontra-se disponível, nos termos e para os efeitos do disposto nas presentes Bases e, nomeadamente, do disposto no n.º 4 da Base 2, quando se encontram verificadas, simultaneamente, as seguintes condições:

a) Condições de acessibilidade — estado ou condição caracterizada por permitir a todos os veículos autorizados terem acesso (entrada e saída) a essa Via;

b) Condições de segurança — estado ou condição de uma Via caracterizada por:

i) Representar o cumprimento integral de todas as disposições legais ou regulamentares estabelecidas para a respectiva concepção, construção e operacionalidade;

ii) Permitir aos veículos autorizados entrar, sair e circular por essa Via sem mais riscos para a integridade física e bem estar dos utentes e para a integridade dos respectivos veículos do que aqueles que decorreriam da sua normal e prudente utilização;

c) Condições de circulação — estado ou condição da Via caracterizado pelo cumprimento do conjunto de requisitos que permitem a circulação na velocidade e comodidade inerente aos níveis de serviço B, para os itinerários principais, e C, para as estradas da rede nacional complementar e para as estradas regionais.

2 — O nível de serviço é calculado de acordo com a metodologia preconizada no *Highway Capacity Manual (Transportation Research Board, National Academy of Sciences, USA)*.

3 — O nível de serviço a assegurar, em função do tipo de via, encontra-se definido no PRN2000.

4 — Para efeitos da determinação dos pontos de penalização a considerar, em função do grau de cumprimento do nível de serviço, devem ser tidos em conta os valores constantes do quadro seguinte, sendo o cálculo efectuado através do apuramento, para cada tipo de via, da proporção (em percentagem) da extensão total em que o nível de serviço é cumprido.



Tipo de via	Grau de cumprimento do nível de serviço	Penalização do nível de serviço
Itinerários Principais .....	Entre 95 % e 90 % .....	10 pontos.
	Entre 90 % e 80 % .....	25 pontos.
	Entre 80 % e 60 % .....	50 pontos.
	Abaixo de 60 % .....	100 pontos.
Itinerários Complementares .....	Entre 95 % e 90 % .....	10 pontos.
	Entre 90 % e 80 % .....	25 pontos.
	Entre 80 % e 60 % .....	45 pontos.
	Abaixo de 60 % .....	90 pontos.
Estradas Nacionais e Regionais .....	Entre 95 % e 90 % .....	5 pontos.
	Entre 90 % e 80 % .....	10 pontos.
	Entre 80 % e 60 % .....	25 pontos.
	Abaixo de 60 % .....	50 pontos.

5 — Entre os anos de 2007 e 2010, a aferição do grau de cumprimento dos níveis de serviço por tipo de via é efectuada por amostragem, relativamente aos lanços e secções indicados no quadro seguinte:

### Rede Rodoviária Nacional

#### Identificação das Secções de Estrada Amostrais

N.º	ITIN/EN/ER	Distrito	Extensão	Origem	Destino
1	IC2	Aveiro	3,90	S. João da Madeira (IC2 x ER227)	S. Maria da Feira (IC2 x EN223)
2	IC2	Aveiro	9,20	Coimbra (IP3 x IC2)	Mealhada (IC2 x EM336-1)
3	EN234	Aveiro	6,39	Mealhada (IC2 x EN234)	EN234 x EM336
4	EN326	Aveiro	4,17	EN326 x EM	Arouca (EN326 x EM)
5	IP8	Beja	5,70	Beringel	IP8 x EM528-2
6	IP8	Beja	12,93	IP8 x EM391	Serpa
7	IC1	Beja	15,57	Ourique (IC1 x EM1132)	IC1 x EM503
8	ER265	Beja	2,20	ER265 x EM122	Mértola
9	EN14	Braga	5,83	Vila Nova de Famalicão (EN14 x ER206)	Vila Nova de Famalicão (Acesso IP1 x EN14)
10	EN101	Braga	10,00	Guimarães (EN101 x ER310)	Braga (Acesso IP9 x EN101)
11	EN101	Braga	6,13	Guimarães (EN101 x ER310)	Guimarães (EN101 x EN105)
12	EN103-1	Braga	8,26	Esposende (EN103-1 x EM305)	Barcelos (EN103-1 x EN103)
13	EN105	Braga	5,99	EN105 x EN106	Guimarães (EN105 x ER206)
14	EN204	Braga	7,82	Vila Nova de Famalicão (EN204 x ER206)	Vila Nova de Famalicão (EN204 x EM306-1)
15	ER206	Braga	5,90	ER206 x ER310	Selho (S. Jorge) (ER206 x EM310)
16	ER206	Braga	9,35	Limite dos Distritos Braga/Porto	Vila Nova de Famalicão (EN204 x ER206)
17	IP4	Bragança	2,60	Quintanilha (IP4 x EM218-1)	Quintanilha (Fronteira)
18	ER339	Castelo Branco	12,90	ER338 x ER339	Covilhã
19	IP3	Coimbra	9,10	Penacova (IP3 x EM336)	Penacova (IP3 x EM235)
20	IP2	Évora	7,50	Évora (IP2 x ER254)	Évora (IP2 x EM521)
21	EN4	Évora	8,40	EN4 x EM114-4	Montemor-o-Novo (Acesso IP7 x EN4)
22	EN4	Évora	11,70	Vendas Novas (EN4 x EM519)	Montemor-o-Novo (EN4 x EM)
23	EN18	Évora	18,70	Estremoz (EN4 x EN18)	Évora (EN18 x EM254-1)
24	IC1	Faro	10,00	S. Bartolomeu de Messines (IC1 x EM264)	Tunes (IC1 x EM269-2)
25	ER125	Faro	5,23	Lagoa (EN124-1 x ER125)	Armação de Pêra (ER125 x EM530-1)
26	ER125	Faro	15,00	Monte Gordo (Acesso IP1 x ER125)	Tavira (ER125 x EM508)
27	ER125	Faro	1,80	Lagos (ER125 x EM535-1)	Lagos (Acesso IC4 x ER125)
28	ER125	Faro	3,10	Nó do Calvário	Lagoa (ER125 x EM)
29	ER125	Faro	5,50	Olhão (EN398 x ER125)	ER125 x EM
30	ER125	Faro	6,00	Vale de Serves (ER125 x EM269)	Boliqueime (ER125 x EM270)
31	EN229	Guarda	7,83	Aguiar da Beira (EN229 x EM584-2)	Limite dos Distritos Guarda/Viseu
32	EN233	Guarda	3,20	EN233 x EM18	EN233 x EM548
33	IC2	Leiria	3,82	Batalha (IC2 x EM356)	IC2 x EN243
34	EN8	Leiria	6,50	Alfeizerão (EN8 x EN242)	EN8 x EM
35	EN8	Leiria	9,30	EN8 x EM	Alfeizerão (EN8 x EN242)
36	EN114	Leiria	10,39	Caldas da Rainha (EN114 x EM)	Acesso ao IP6/A15 x EN114
37	EN243	Leiria	3,39	IC2 x EN243	EN243 x EM242-4
38	EN1	Lisboa	2,40	Carregado (EN1 x EM1-3)	Castanheira do Ribatejo
39	EN1	Lisboa	3,34	Variante de Alenquer Sul	Carregado (EN1 x EN3)
40	EN6	Lisboa	3,20	Caxias (EN6 x EN6-3)	Algés (IC17 x EN6)
41	EN6	Lisboa	4,20	EN6 x EM6-5	Oeiras (EN6 x EN6-7)
42	EN6	Lisboa	6,83	Oeiras (EN6 x EN6-7)	São João do Estoril (EN6 x EN6-8)
43	EN6-3	Lisboa	1,83	Queijas (IC15 x IC18 x EN6-3)	Caxias (EN6 x EN6-3)
44	EN8	Lisboa	3,10	Malveira (EN8 x EN116)	Venda do Pinheiro (EN8 x EN116)
45	EN9	Lisboa	8,33	Casas Novas (EN9 x ER247)	Torres Vedras (EN8 x EN9)
46	EN10	Setúbal	3,90	EN4 x EN10	EN10 x EM251
47	EN10	Lisboa	3,90	EN10 x EM621	Vila Franca de Xira (EN1 x EN10)
48	EN116	Lisboa	8,65	Ericeira (EN116 x ER247)	Mafra (EN9 x EN116)

N.º	ITIN/EN/ER	Distrito	Extensão	Origem	Destino
49	EN117	Lisboa	1,80	Alfragide (IC19 x EM6-2)	Reboleira (IC19 x EN117)
50	EN117	Lisboa	4,10	Pêro Pinheiro (EN9 x EN117)	Sabugo
51	EN249-4	Lisboa	8,60	Tires (EN249-4 x EM247-5)	EN249-4 x EM249
52	EN366	Lisboa	12,27	IC2 x EN366	EN366 x EM365-2
53	IP2	Portalegre	19,73	Portalegre (IP2 x EN246)	Monforte (IP2 x EM371)
54	IC13	Portalegre	21,43	Ponte de Sor (IC13 x EM2)	IC13 x EN243
55	EN4	Portalegre	1,60	EN4 x EM	EN4 x ER243-1
56	EN14	Porto	6,65	Trofa (EN14 x EN104)	EN14 x EM318
57	EN15	Porto	2,46	Paredes (EN15 x EM)	EN15 x EM106-4
58	EN104	Porto	4,66	Azurara (EN104 x EM13)	EN104 x EM306
59	EN105	Porto	6,63	EN105 x ER207	Santo Tirso (EN105 x EM558-1)
60	ER108	Porto	8,00	Porto (ER108 x EM209)	Foz do Sousa (ER108 x EM209-1)
61	ER207	Porto	10,00	EN105 x ER207	Paços de Ferreira (ER207 x ER209)
62	ER209	Porto	16,16	Valongo (EN15 x ER209)	Paços de Ferreira (ER207 x ER209)
63	IP6	Santarém	4,00	Constância (IP6 x EM3)	Abrantes (IP6 x EM3)
64	EN3	Santarém	1,81	Santarém (EN3 x EM)	Santarém (Acesso EN114 x EN3)
65	EN3	Santarém	4,86	Santarém (EN3 x EN114)	Vale de Santarém (EN3 x EM3-3)
66	EN3	Santarém	11,75	EN3 x EM365	Pernes (EN3 x EM365-4)
67	EN114	Santarém	10,00	Marmeleira (EN114 x EN114-2)	EN114 x EM
68	EN118	Santarém	8,00	Samora Correia (EN118 x EM)	Benavente (EN118 x EM)
69	ER349	Santarém	4,12	Torres Novas (Acesso IP6 x ER349)	ER349 x EM358
70	IC1	Setúbal	16,60	Álcacer do Sal (IC1 x EM120)	Grândola (IC1 x IC33)
71	EN10	Setúbal	0,91	EN10 x EM10-4	EN10 x EM1055
72	EN10	Setúbal	2,40	EN10 x EM1055	EN10 x EM1056
73	EN10	Setúbal	3,60	EN10 x EM1056	Setúbal (EN10 x Rua General Daniel de Sousa)
74	EN10	Setúbal	10,50	EN4 x EN10	Marateca (EN10 x EM519)
75	EN252	Setúbal	8,13	Pinhal Novo (Acesso IP1 x EN252)	Palmela (Acesso IP7 x EN252)
76	EN252	Setúbal	1,50	Palmela (EN252 x EM379)	Palmela (EN252 x EM531)
77	EN378	Setúbal	6,10	EN378 x ER377	Fogueteiro (Acesso IP7 x EN378)
78	EN101	Viana Do Castelo	15,41	Valença (EN13 x EN101)	Monção (EN101 x EM)
79	EN101	Viana Do Castelo	1,78	Arcos de Valdevez (EN101 x EM202)	Ponte da Barca (EN101 x Variante Norte)
80	EN103	Viana Do Castelo	1,70	EN103 x EM543	EN103 x EM
81	ER13	Viana Do Castelo	13,49	Vila Praia de Âncora (ER13 x ER305)	Viana do Castelo (ER13 x Rua de Monserrate)
82	EN103	Vila Real	15,51	EN103 X EM308	Sapiãos (EN103 x EN312)
83	EN206	Vila Real	16,03	Ribeira de Pena (EN206 x EM312)	Vila Pouca de Aguiar (EN206 x ER206)
84	EN322	Vila Real	11,64	Vila Real (EN322 x EM322-1)	Sabrosa (EN322 x EM323)
85	IP3	Viseu	3,10	Viseu (IP3 x EM2 x EM337)	Viseu (IP3 x EM2)
86	IC26	Viseu	11,14	Moimenta da Beira (IC26 x EN323)	Sernancelhe (IC26 x EN229)
87	EN16	Viseu	7,12	Vouzela (EN16 x ER228)	São Pedro do Sul (EN16 x EM227)
88	EN229	Viseu	9,64	Cavernães (EN229 x EM323)	Sátão (EN229 x EN329)

6 — Após o termo do período indicado no número anterior, a aferição do grau de cumprimento dos níveis de serviço por tipo de via é efectuada para todas as Vias objecto do Contrato de Concessão.

## QUADRO II

### Parte I

#### Objectivos de redução de sinistralidade

Indicadores de actividade relacionados com a segurança rodoviária:

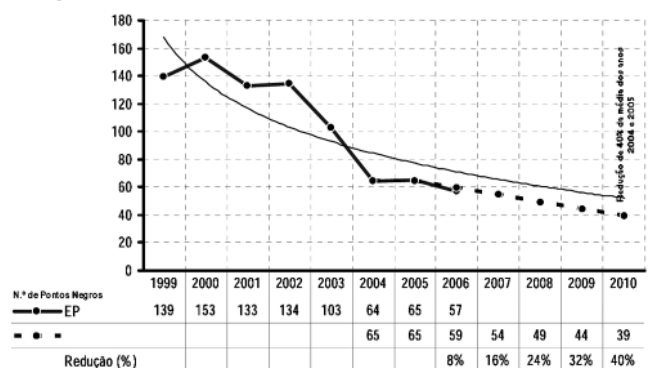
#### I) número de pontos negros (Rede EP)

Estabelece-se como objectivo para 2010 uma redução não inferior a 40% do número de Pontos Negros (PN) em relação ao valor de referência (65, média aritmética do número de pontos negros nos anos de 2004 e 2005), o que significa que em 2010 o número de PN não pode exceder 39.

A identificação e a localização dos PN na rede sob gestão da EP são feitas pela ANSR ou por outra entidade a quem sejam atribuídas tais funções. É a seguinte a definição de PN (ANSR): “Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade (IG) (indicador de gravidade:  $IG = 100 \times M + 10 \times FG + 3 \times FL$ , em que M é o n.º de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos leves) é superior a 20”.

Para os anos de 2007 e 2008, ficam desde já fixados os seguintes objectivos de redução de sinistralidade:

#### EVOLUÇÃO DO N.º DE PONTOS NEGROS



II) gravidade dos acidentes nas travessias urbanas (na rede EP):

Estabelece-se como objectivo para 2010 uma redução não inferior a 35% do valor do Indicador de Gravidade (IG) em relação ao valor de referência (45.213, média aritmética do número de pontos negros nos anos de 2004 e 2005), o que significa que o IG em 2010 não pode exceder o valor de  $IG = 29.388$ .

A identificação e localização dos acidentes com vítimas na rede sob gestão da EP, que ocorram no atravessamento

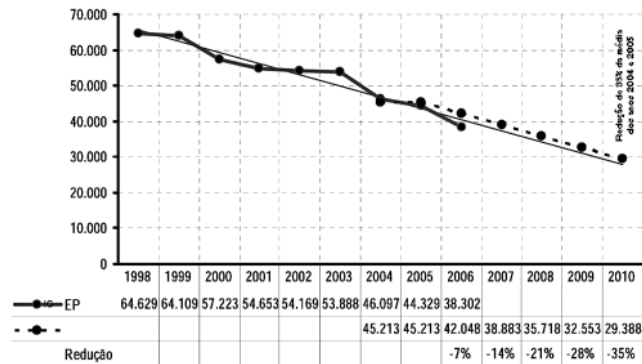
de localidades, é feita pela ANSR ou por outra entidade a quem sejam atribuídas tais funções. O IG dos acidentes é calculado conforme o estabelecido pela ANSR para os pontos negros, através de:

$$IG = 100 \times VM + 10 \times FG + 3 \times FL$$

Em que: *VM* representa o número de vítimas mortais, *FG* o número de feridos graves e *FL* o número de feridos leves.

Para os anos de 2007 a 2008, ficam desde já fixados os seguintes objectivos de redução de sinistralidade:

**IG dentro de localidades**



**III) Número de vítimas mortais (na rede EP):**

Estabelece-se como objectivo para 2010 uma redução em 50% no número de Vítimas Mortais (VM) na rede sob gestão da EP em relação ao valor de referência, tal como estabelecido no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária para todas as redes (média aritmética do número de VM nos anos de 1998, 1999, e 2000), o que significa que, em 2010, o número de VM na rede sob gestão da EP não pode exceder 551.

Os pontos de penalização referentes aos indicadores fixados para 2010 são calculados da seguinte forma:

Indicador	Parâmetro	Penalização
Número de pontos negros	Abaixo de 85% do indicador em 2010	10 Pontos.
Gravidade dos acidentes nas travessias urbanas (na Rede EP)	Abaixo de 85% do indicador em 2010	10 Pontos.
Número de vítimas mortais (Rede EP)	Abaixo de 85% do indicador em 2010	10 Pontos.

QUADRO II

Parte II

**Objectivos de sustentabilidade ambiental**

1 — Nas Vias, a Concessionária desenvolve os seus melhores esforços para assegurar os seguintes indicadores ambientais:

a) Estabilização da concentração de NO<sub>2</sub> nas Infra-Estruturas Rodoviárias entre 2007 e 2013 nos níveis médios seguintes:

- i) 2007-2009 — 50 µg/m<sup>3</sup>
- ii) 2010/2013 — 40 µg/m<sup>3</sup>

b) Correção das situações em que 80% da população está exposta a níveis sonoros acima de 70 dB(A) até 2013, de acordo com a seguinte evolução:

- i) 2007 — 20%
- ii) 2008 — 30%
- iii) 2009 — 40%
- iv) 2010 — 50%
- v) 2011 — 60%
- vi) 2012 — 70%
- vii) 2013 — 80%

c) Correção de 80% das situações em que o incumprimento é superior a 5 dB(A) face aos valores do Regulamento Geral do Ruído até 2013, de acordo com a seguinte evolução:

- i) 2007 — 10%
- ii) 2008 — 20%
- iii) 2009 — 30%
- iv) 2010 — 40%
- v) 2011 — 50%
- vi) 2012 — 60%
- vii) 2013 — 80%

d) Reduzir em 70% a descarga de águas de escorrência sem tratamento prévio sempre que Cu > 0,1 mg/l, Zn > 1 mg/l e Pb > 0,1 mg/l em zonas hídricas sensíveis aos poluentes rodoviários, de acordo com a seguinte evolução:

- i) 2007 — 10%
- ii) 2008 — 20%
- iii) 2009 — 30%
- iv) 2010 — 40%
- v) 2011 — 50%
- vi) 2012 — 60%
- vii) 2013 — 70%

e) Redução em 50% dos atropelamentos da fauna até 2013; aumento em 50% da eficácia das passagens hidráulicas/fauna até 2013:

- i) 2007 — ano de referência
- ii) 2008 — 10%
- iii) 2009 — 20%
- iv) 2010 — 30%
- v) 2011 — 35%
- vi) 2012 — 40%
- vii) 2013 — 50%

2 — A medição dos indicadores referidos no número anterior é efectuada nos seguintes termos:

a) Níveis a que se refere a alínea a) do número anterior: Medição anual da concentração de NO<sub>2</sub> de acordo com os requisitos definidos na legislação aplicável;

b) Níveis a que se refere a alínea b) do número anterior: Média logarítmica das medições semestrais dos parâmetros Lden (períodos diurno, entardecer e nocturno) e Ln (período nocturno);

c) Níveis a que se refere a alínea c) do número anterior: Média logarítmica das medições semestrais dos parâmetros Lden (períodos diurno, entardecer e nocturno) e Ln (período nocturno);

d) Níveis a que se refere a alínea d) do número anterior: Média das medições semestrais das concentrações de Cobre (Cu), Chumbo (Pb) e Zinco (Zn) nos pontos definidos como sensíveis;

e) Níveis a que se refere a alínea e) do número anterior: Número de atropelamentos de animais em troços de estradas em zonas sensíveis; Número de atravessamentos através das passagens hidráulicas/fauna.

3 — Os indicadores referidos no número anterior são monitorizados pela Concessionária, sob supervisão do InIR, no período de vigência do Contrato de Concessão e até 2013, nos seguintes locais:

Designação	Distrito	Concelho(s)	Tipo de Monitorização
Variante à EN 14 — Celeirós / Braga	Braga	Braga	Ruído
Variante Nascente de Famalicão	Braga	Vila Nova de Famalicão	Ruído
Variante às EENN 101 e 206 Ligação da Circular de Guimarães à Variante de Fafe	Braga	Fafe, Guimarães	Ruído
IP 2 entre a EN 216 (Vale Pradinho) e a EN 102 (Valebenfeito)	Bragança	Macedo de Cavaleiros	Ruído; Recursos Hídricos; Componente Biológica
EN 212 — Chã / Alijó	Vila Real	Alijó	Ruído; Recursos Hídricos
IC 28 — Ponte de Lima / Ponte da Barca	Viana do Castelo	Arcos de Valdevez, Ponte de Lima	Ruído; Recursos Hídricos
EN 106 Trecho EN 207 (prox) / Variante de Novelas	Porto	Lousada	Ruído
IC 23 — Nó da Barrosa / Estação das Devesas	Porto	Vila Nova de Gaia	Ruído
IC 29 — Via Rápida de Gondomar — 1.º e 2.º sublanços	Porto	Gondomar	Ruído; Recursos Hídricos; Qualidade do Ar
EN 326 — Mansores / Arouca	Aveiro	Arouca	Ruído; Recursos Hídricos
Variante à EN 235 — Oliveira do Bairro / Sangalhos	Aveiro	Anadia, Oliveira do Bairro	Ruído
Variante à EN 108 em Entre-os-Rios e Variante à EN 224 entre a EN 108 e a EN 222	Aveiro	Castelo de Paiva, Penafiel	Ruído; Recursos Hídricos
EN 232 — Variante a Gouveia	Porto	Gouveia	Ruído; Recursos Hídricos; Qualidade do Ar
EN 232 — Variante a Gouveia	Guarda	Gouveia	Ruído; Recursos Hídricos; Qualidade do Ar
IP 6 — Peniche / IC 1	Leiria	Peniche, Óbidos, Bombarral	Ruído; Recursos Hídricos
EN 365-2 — Cartaxo / Nó de Aveiras	Santarém	Cartaxo	Ruído; Recursos Hídricos
EN 365-4 — Videla / Alcanena	Santarém	Alcanena, Torres Novas	Ruído; Recursos Hídricos
IC 3 — Variante de Tomar	Santarém	Tomar	Ruído; Recursos Hídricos
IC 3 — Tomar / Atalaia (IP 6)	Santarém	Tomar, Vila Nova da Barquinha	Ruído; Recursos Hídricos; Qualidade do Ar
EN 6-7 — Variante Carcavelos / Marginal	Lisboa	Cascais	Ruído
Variante à EN 10 — Lanços Nó da Portela/ Estação de Mercadorias e Estação de Mercadorias/ Santa Iria da Azóia	Lisboa	Lisboa, Loures	Ruído; Recursos Hídricos; Qualidade do Ar
Eixo Norte-Sul	Lisboa	Lisboa, Loures	Ruído
EENN 118 e 18 Variante em Alpalhão e Variante de Gáfete	Portalegre	Crato, Nisa	Ruído
EN 255 — Variante Borba / Vila Viçosa	Évora	Borba, Vila Viçosa	Ruído
EENN 125 e 125-10 entre os Nós de S. João da Venda e o Aeroporto de Faro	Faro	Faro	Ruído
IC 27 — Monte Francisco / Odeleite / Alcouthim	Faro	Castro Marim, Alcouthim	Ruído
EN 270 — Nó de Tavira na VIS / Tavira	Faro	Tavira	Ruído

4 — O Concedente e a Concessionária reúnem, bi-anualmente, para examinar a adequação e suficiência dos valores, metas e metodologia estabelecidos no presente Quadro, tendo em consideração, designadamente:

a) Os níveis de tráfego ocorridos no período anual anterior e sua composição;

b) A evolução, passada ou prevista, de quaisquer factores relevantes susceptíveis de influenciar a procura, designadamente factores demográficos, naturais, tecnológicos ou relativos a outros modos de transportes concorrentes;

c) Os resultados das actividades desenvolvidas pela Concessionária no ano anterior;

d) A capacidade instalada da rede, bem como a sua evolução histórica e programada.

5 — Os objectivos fixados no n.º 1, as metodologias fixadas no n.º 2 e os locais de medição fixados no n.º 3 anterior são revistos pelo InIR em 2011, para vigorarem a partir de 2013 e pelo período que então seja estabelecido.

6 — Para efeitos do disposto no número anterior, a Concessionária apresenta ao InIR, até ao final do mês de Junho do ano 2010, uma proposta contendo, no mínimo:

a) Relatório abordando detalhadamente os indicadores, metodologias e metas referidos nos números anteriores e outros considerados relevantes para efeitos de fixação dos novos objectivos;

b) Proposta de objectivos para o período subsequente, cuja duração deve ser igualmente objecto de proposta;

c) Proposta de calendarização de actividades próprias tendo em vista o cumprimento dos padrões de desempenho propostos.

7 — O InIR fixa, até 31 de Dezembro, de 2010, ouvida a Concessionária, novas metas, metodologias e indicadores para os valores de sustentabilidade ambiental referidos neste Quadro, sem prejuízo da fixação de novos indicadores que se mostrem adequados face à evolução tecnológica, à progressão do tráfego e da respectiva composição ou à evolução da Rede Rodoviária Nacional.

8 — Os pontos de penalização referentes aos indicadores fixados no n.º 1 são calculados da seguinte forma:

Indicador	Parâmetro	Penalização
Alínea a)	Abaixo de 75 % do indicador	10 pontos.
Alínea b)	Abaixo de 75 % do indicador	10 pontos.
Alínea c)	Abaixo de 75 % do indicador	10 pontos.
Alínea d)	Abaixo de 75 % do indicador	10 pontos.
Alínea e)	Abaixo de 75 % do indicador	10 pontos.

## QUADRO III

## Lista das Áreas de Serviço que integram a Concessão

N.º	CONC.	AE	ITIN.	Designação	Sublanço	KM /AE	Notas
<b>I — Áreas de Serviço integradas em concessões rodoviárias</b>							
1	BR	A1	IP1	Aveiras	Carregado — Aveiras Cima	44,30	
2	BR	A1	IP1	Santarém	Nó A 1/a 15 — Torres Novas	84,30	Hotel — N/S
3	BR	A1	IP1	Leiria	Fátima — Leiria	125,70	ex- Shell (2005); Hotel N/S
4	BR	A1	IP1	Pombal	Pombal — Condeixa	164,80	
5	BR	A1	IP1	Mealhada-cantanhede	Coimbra (Norte) — Mealhada	204,70	
6	BR	A1	IP1	Antuã — Estarreja	Albergaria — Estarreja	254,92	ex- Shell (2005)
7	BR	A1	IC2	Gaia	Carvalhos — St.º Ovideo	295,70	ex- Shell (2005)
8	BR	A2	IP7	Seixal	Almada — Fogueteiro	12,10	
9	BR	A2	IP7	Palmela	Coina — Palmela	31,30	Lado N/S — Arco de lavagem e relocalização do parque infantil aberto em 10/2/99
10	BR	A2	IP1	Alcácer do Sal	Nó A2/A6 — Alcácer do Sal	67,40	alterações 10/02/99
11	BR	A2	IP1	Grândola	Grândola Norte — Grândola Sul	111,00	ex Galp Cedida 2005
12	BR	A2	IP1	Aljustrel	Grândola Sul — Aljustrel	148,00	
13	BR	A2	IP1	Almodôvar	Castro Verde — Almodôvar	193,00	
14	BR	A3	IP1	Coronado-trofa	Maia — St.º Tirso	11,00	Hotel — ibis N/S
15	BR	A3	IP1	Barcelos	Braga Oeste — Nó C/ E.N.201	56,40	
16	BR	A4	IP4	Águas Santas	Águas Santas — Ermesinde	9,80	Hotel (2)
17	BR	A4	IP4	Penafiel	Penafiel — IP9	47,60	área única com nó -lado O/E
18	BR	A5	IC15	Oeiras	Estádio Nacional — Oeiras	10,10	Hotel -Ibis E/O
19	BR	A6	IP7	Vendas Novas	Nó A2/A6 — Vendas Novas	6,50	
20	BR	A6	IP7	Montemor-o-Novo	Montemor Este — Évora Poente	56,40	
21	BR	A6	IP7	Estremoz	Évora Nascente — Estremoz	102,10	
22	BR	A9	IC18	Crel Sul	Queluz — Pontinha	7,00	ex- Shell (2005)
23	BR	A9	IC18	Crel Norte	Loures — Zambujal	22,15	ex- Shell (2005)
24	BR	A13	IC11	Montijo	Pegões — Santo Estevão	15,00	Em construção
25	BR	A13	IC11	Salvaterra de Magos	Salvaterra de Magos — Almeirim	65,00	Em construção
26	BR	A15	IP4	Montemor-o-Velho	En 235 — Ançã		Prevista — os concursos desertos
27	L.Ponte	A12	IP1	Alcochete	Acesso À Ponte Vasco da Gama		
28	N	A7	IC5	Ceide	A3 — Ceide		Hotel
29	N	A7	IC5	Fafe	Calvos — Fafe		Em projecto
30	N	A7	IC5	Alvão	Ribeira de Pena — IP 3		Em projecto
31	N	A11	IC14	Barcelos	En205 — Barcelos		Em projecto
32	N	A11	IP9	Guimarães	Celeirós (Braga) — Guimarães Oeste		Em projecto
33	N	A11	IP9	Felgueiras-Lousada	Felgueiras — Lousada		Em projecto
34	OE	A8	IC1	Loures	Loures — Malveira	13,60	ex- Shell (2005)
35	OE	A8	IC1	Torres Vedras	Torres — Vedras — Bombarral	49,00	
36	OE	A8	IC1	Obidos	A15 — Caldas da Rainha	79,00	
37	OE	A8	IC1	Nazaré	Nazaré — Marinha Grande	110,00	
38	OE	A 15	IP6	Rio Maior	Rio Maior (IC2) — Santarém	23,40	
39	ALG	A22	IC4	Lagos	Lagos — Odiáxere	4,5	
40	ALG	A22	IC4	Silves	Lagoa — Alcantarilha	31,20	
41	ALG	A22	IP1	Olhão	Olhão — Tavira	97,00	
42	BI	A23	IP6	Abrantes	Abrantes — Mouriscas	44,10	20030605 vist rest
43	BI	A23	IP6	Vila Velha de Ródão	Gardete — Fratel	80,10	20050317 vist rest
44	BI	A23	IP2	Castelo Branco	Castelo Branco Norte — Soalheira	127,00	20040127 vist rest
45	BI	A23	IP2	Fundão	Alcaria — Teixoso	164,10	20050317 vist rest
46	BI	A23	IP2	Guarda	Guarda — IP5	213,30	
47	CP	A17	IC1	Vagos	Vagos — Ponte de Vagos		Em projecto
48	CP	A25	IP5	Aveiro	Nó Estádio — Angeja		Em projecto
49	CP	A29	IC1	Ovar	Arada — Maceda		Em projecto
50	CP	A44	ER1.18	Gulpilhares	IC1/A29 — A1		Em projecto
51	BLA	A25	IP5	Vouzela	Reigoso — Cambarinho		Em projecto
52	BLA	A25	IP5	Viseu	Fail — Nelas		Em projecto
53	GP	A4	IP4	Matosinhos	Via Norte — Ponte da Pedra		Em projecto
54	GP	A41	IC24	Maia	Nó Lipor — En 13		Em projecto — localização ainda não aprovada pelo IA
55	GP	A42	IC25	Paredes	Seroa — Paços de Ferreira		Em projecto
56	NL	A28	IC1	Vila do Conde	Porto — Vila do Conde		(IP1 km 327,5)

N.º	CONC.	AE	ITIN.	Designação	Sublção	KM/AE	Notas
57	NL	A28	IC1	Viana do Castelo	Corredoura — Darque (V. do Castelo)		(IP1 km 372,7)
58	IN	A24	IP3	Viseu	Ip 5 — Viseu		Em projecto
59	IN	A24	IP3	Castro Daire	Castro Daire Norte — Reconcos		Em projecto
60	IN	A24	IP3		Ip4 — Fortunho		Prevista na concessão
61	IN	A24	IP3		Pedras Salgadas — Chaves		Prevista na concessão

### II — Áreas de Serviço de Concessão directa da EP — Estradas de Portugal, S. A.,

1	ALG	A22	IP1	Loulé	Boliquieme — Loulé	62,50	Em construção
2	ALG	A22	IP1	Guadiana	Castro Marim — Fronteira	132,00	EM PROJECTO — EP
3			IP 4		Franco- Golfeiras		

### III — Áreas de Serviço em regime de licença, localizadas em lanços de auto-estrada integrados em concessões rodoviárias

1	BLA	—	IP5	Boa Aldeia	Boa Aldeia — Viseu	77,00	Licença — EP — Lanço do IP5 a Desclassificar
2	BLA	A25	IP5	Fagilde	Viseu — Mangualde	106,30	Licença — EP
3	BLA	A25	IP5	Celorico	Celorico — Guarda	145,90	Licença — EP
4	BLA	A25	IP5	Alto Leomil	Guarda — Vilar Formoso	189,00	Licença — EP

### IV — Postos de abastecimento em regime de licença, localizadas em lanços de auto-estrada integrados em concessões rodoviárias

1	BR	A6	IP7	Caia Ip7/a6/km157,465	Elvas — Caia	157,466	Portalegre
2	CP	A44	IC1	Ic1/en109/km6,700 Dupla	IC1/EN109/km6,700 Dupla	6,7	Porto

### V — Áreas de Serviço e postos de abastecimento em regime de licença, localizadas em lanços de IP e IC não concessionados

1			IP2(antigo)	IP2(Antigo)/km119,001	IP2(Antigo)/km119,000	119,001	Castelo Branco
2			IP3	IP3/km76,349	IP3/km76,350	76,351	Viseu
3			IP8/EN259	IP8/EN259/km42,000 Dupla	IP8/EN259/km42,000 Dupla	42	Beja
4			IP8/EN121	IP8/EN121/km73,105 Simples	IP8/EN121/km73,105 Simples	73,105	Beja
5			IP8/EN260	IP8/EN260/km27,320 Simples	IP8/EN260/km27,320 Simples	27,32	Beja
6			IP8/EN260	IP8/EN260/km61,400 Dupla	IP8/EN260/km61,400 Dupla	61,4	Beja
7			IC1/EN264	IC1/EN264/km26,450 Dupla	IC1/EN264/km26,450 Dupla	26,45	Beja
8			IC1	IC1/km709,001	IC1/km709,000	709,001	Faro
9			IC1	IC1/km727,499	IC1/km727,500	727,501	Faro
10			IC1/EN107	IC1/EN107/km0,800 Dupla	IC1/EN107/km0,800 Dupla	0,8	Porto
11			IC2/EN1	IC2/EN1/km183,096	IC2/EN1/km183,097	183,098	Coimbra
12			IC2/EN1	IC2/EN1/km177,299	IC2/EN1/km177,300	177,301	Coimbra
13			IC2/EN1	IC2/EN1/km117,150 Dupla	IC2/EN1/km117,150 Dupla	117,15	Leiria
14			IC2/EN1	IC2/EN1/km120,050 Dupla	IC2/EN1/km120,050 Dupla	120,05	Leiria
15			IC2/EN1	IC2/EN1/km127,200 Dupla	IC2/EN1/km127,200 Dupla	127,2	Leiria
16			IC2/EN1	IC2/EN1/km138,050 Dupla	IC2/EN1/km138,050 Dupla	138,05	Leiria
17			IC2/EN1	IC2/EN1/km150,000Simples	IC2/EN1/km150,000 Simples	150	Leiria
18			IC2/EN1	IC2/EN1/km151,800 Dupla	IC2/EN1/km151,800 Dupla	151,8	Leiria
19			IC2/EN1	IC2/EN1/km159,100 Dupla	IC2/EN1/km159,100 Dupla	159,1	Leiria
20			IC2/EN1	IC2/EN1/km110,000 Dupla	IC2/EN1/km110,000 Dupla	110	Leiria
21			IC2/EN1	IC2/EN1/km107,500 Dupla	IC2/EN1/km107,500 Dupla	107,5	Leiria
22			IC2/EN1	IC2/EN1/km105,100 Dupla	IC2/EN1/km105,100 Dupla	105,1	Leiria
23			IC2/EN1	IC2/EN1/km101,100 Dupla	IC2/EN1/km101,100 Dupla	101,1	Leiria
24			IC2/EN1	IC2/EN1/km31,300-e Simples	IC2/EN1/km31,300-e Simples	31,3	Lisboa
25			IC2/EN1	IC2/EN1/km34,900-d Simples	IC2/EN1/km34,900-d Simples	34,9	Lisboa
26			IC2/EN1	IC2/EN1/km35,340-e Simples	IC2/EN1/km35,340-e Simples	35,34	Lisboa
27			IC2/EN1	IC2/EN1/km43,000-d Simples	IC2/EN1/km43,000-d Simples	43	Lisboa
28			IC8	IC8/km60,100 Dupla	IC8/km60,100 Dupla	60,1	Leiria
29			IC11/EN247	IC11/EN247/km5,250 Simples	IC11/EN247/km5,250 Simples	5,25	Leiria
30			IC13/EN2	IC13/EN2/km463,001	IC13/EN2/km463,000	463,001	Portalegre
31			IC19	IC19/km9,400 Simples	IC19/km9,400 Simples	9,4	Lisboa

### VI — Áreas de Serviço previstas na Portaria 75-A/94 e ainda não concessionadas ou projectadas e a desenvolver pela EP

1			IP1	São Pedro da Torre — Ponte Inter-			
2			IP1	nacional de Valença			
3			IP2	Carvalhos — Ponte do Freixo			
4			IP2	Pocinho — IP5			
5			IP2	Portalegre — Estremoz			
6			IP4	Évora — Beja — Ourique			Prevista mais 1 área
7			IP6	Amarante — Quintanilha			Prevista mais 1 área
8			IC 2	Alcanena — Castelo Branco			
9			IC 8	Quebradas — Vendas das Raparigas			
10			IC 16	Figueira da Foz — Proença-a-Nova			
11			IC 17	Radial da Pontinha			
12			IC 19	Algés — Sacavém			
13			IC 22	Lisboa — Sintra			
14			EN 2	Radial de Odivelas			
15			EN 101	Sertã — Abrantes			
16			EN 234	Valença — Monção			
				Variante a Carregal do Sal			

## QUADRO IV

**Determinação da Renda da Concessão**

Valor de referência anual — € 124.993.750

**Decreto-Lei n.º 111/2009**

de 18 de Maio

Na sequência da publicação da Lei n.º 60/2008, de 16 de Setembro, que autoriza o Governo a legislar sobre a instalação obrigatória de um dispositivo electrónico de matrícula em todos os veículos automóveis, ligeiros e pesados, seus reboques e motociclos, todos os ciclomotores, triciclos e quadriciclos e todas as máquinas industriais e máquinas industriais rebocáveis, veio o Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de Maio, em sede de execução parcelada da mesma, proceder à criação de um dispositivo electrónico de matrícula, enquanto elemento da matrícula, o qual constitui uma inovação tecnológica da matrícula tradicional, permitindo evoluir do sistema de identificação visual de veículos para outro, mais avançado, de detecção e identificação electrónica dos mesmos.

O dispositivo electrónico de matrícula, tendo por objectivo a cobrança electrónica de portagens, vai permitir que se beneficie das virtualidades dos sistemas de portagem electrónica, os quais contribuem significativamente para o aumento da segurança rodoviária, para a redução das transacções em numerário, para o descongestionamento nas praças de portagem, com a consequente redução do impacte ambiental negativo que decorre da existência de veículos em espera e do arranque dos mesmos, bem como dos impactes económico, social e ambiental resultantes da eventual instalação de novas barreiras de portagem ou da ampliação das existentes.

Por outro lado, a utilização do dispositivo permitirá determinar, com maior facilidade, o número de veículos que circulam nas vias, possibilitando uma melhor gestão e planeamento das infra-estruturas.

O carácter inovatório deste novo sistema, as respectivas características tecnológicas, a necessidade de salvaguardar, por um lado, o direito à privacidade dos proprietários e utilizadores de veículos automóveis e a questão do tratamento dos respectivos dados pessoais e, por outro, a fiabilidade, a continuidade e a globalidade da prestação deste novo serviço público de identificação electrónica de veículos exigem que o mesmo seja prestado, com carácter de exclusividade, pelo Estado, através de uma entidade empresarial própria, uma empresa pública constituída pelo presente decreto-lei, a SIEV — Sistema de Identificação Electrónica de Veículos, S. A., a qual é a entidade concessionária da exploração e gestão do sistema de identificação electrónica de veículos.

Foi ouvida a Comissão Nacional de Protecção de Dados. Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**Artigo 1.º****Constituição**

1 — É constituída a sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos com a denominação SIEV — Sistema de Identificação Electrónica de Veículos, S. A., adiante abreviadamente designada por SIEV, S. A.

2 — São aprovados os Estatutos da SIEV, S. A., constantes do anexo 1 do presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

**Artigo 2.º****Registo**

A publicação do presente decreto-lei no *Diário da República* constitui título bastante, para todos os efeitos legais, incluindo os de registo.

**Artigo 3.º****Realização das entradas iniciais de capital**

As entradas iniciais de capital da SIEV, S. A., devem ser realizadas em dinheiro, no prazo de cinco dias a contar da data da entrada em vigor do presente decreto-lei.

**Artigo 4.º****Objecto social**

1 — A SIEV, S. A., tem por objecto social a exploração e a gestão do sistema de identificação electrónica de veículos, em regime de concessão de serviço público.

2 — Incluem-se no objecto da SIEV, S. A., entre outros, os serviços de gestão de normas e processos do sistema de identificação electrónica de veículos, de autorização e fiscalização de utilizadores do sistema de identificação electrónica de veículos, de gestão dos dispositivos electrónicos de matrícula e certificação de tecnologia, de gestão de eventos de tráfego públicos, para efeitos de cobrança de portagens e outras taxas rodoviárias, de gestão de sistemas de informação relativas à actividade que desenvolve, a aprovação e a fiscalização de sistemas de identificação automáticas de dispositivos electrónicos de matrícula [*road side equipment* (RSE)], a exploração de RSE próprios e a regulamentação e a fiscalização do sistema de cobrança electrónica de portagens.

3 — A SIEV, S. A., pode, acessoriamente, exercer quaisquer actividades, complementares ou subsidiárias do seu objecto principal, que não prejudiquem a prossecução do mesmo.

4 — Para a realização do seu objecto, a SIEV, S. A., pode ainda constituir ou participar noutras empresas ou sociedades, observados os requisitos previstos na lei aplicável e mediante autorização conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das obras públicas e transportes.

5 — O objecto referido no presente artigo, independentemente dos dispositivos, tecnologias e procedimentos utilizáveis, não prejudica as atribuições do Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), previstas na respectiva Lei Orgânica.

**Artigo 5.º****Sistema de identificação electrónica de veículos**

O sistema de identificação electrónica de veículos é constituído pelos sistemas, normas e procedimentos técnicos que sustentam o processamento da informação sobre os eventos de tráfego e sobre a detecção do dispositivo electrónico de matrícula instalado nos veículos, recolhida a partir de equipamentos de identificação ou detecção electrónica.