

ANEXO

Escolas a criar para 2007-2008

Quadro de pessoal docente

Direcção Regional de Educação de Lisboa		100	110	200	210	220	230	240	250	260	290	300	310	320	330	340	350	400	410	420	430	500	510	520	530	540	550	560	600	610	620	690	920	930				
QZP : 15 Península de Setúbal																																						
172194 - Agrupamento Vertical de Vale de Rosal																																						
	Concelho																																					
	Almada																																					
121265 - Agrupamento Vertical da Marateca e Poceirão		100	110	200	210	220	230	240	250	260	290	300	310	320	330	340	350	400	410	420	430	500	510	520	530	540	550	560	600	610	620	690	920	930				
	Concelho																																					
	Setúbal																																					
Direcção Regional de Educação do Centro																																						
QZP : 18 Viseu																																						
Escola não agrupada																																						
	Concelho	100	110	200	210	220	230	240	250	260	290	300	310	320	330	340	350	400	410	420	430	500	510	520	530	540	550	560	600	610	620	690	920	930				
	Tondela																																					
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	2	2	1	0	0	0	0	2	0	0	1	3	0	0	

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 380/2007

de 13 de Novembro

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2007, de 14 de Junho, o Governo aprovou os princípios gerais a que obedecerá a definição do modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário nacional e as acções a adoptar para a sua implementação, estabelecendo, desta forma, as suas orientações para a reforma do relacionamento do Estado com o sector das infra-estruturas rodoviárias.

Como então ficou assinalado, um dos principais pilares da reformulação ali definida consistirá na alteração do paradigma de relacionamento do Estado com o sector rodoviário, consubstanciada na definição da EP — Estradas de Portugal, S. A., como concessionária geral da rede rodoviária nacional.

Este modelo organizativo, ora traduzido nas bases da concessão geral rodoviária, assegura, de um só passo, transparência nos custos e tarifas aplicadas no sector, controlo público do desempenho e da eficiência do concessionário geral, fixação de objectivos públicos e contratualizados no que se refere à qualidade de serviço das vias nacionais, à redução da sinistralidade e à penalização dos efeitos ambientais do sector e um modelo de gestão que pode encontrar no mercado as melhores soluções de financiamento que permitam, enfim, tornar o sector rodoviário auto-sustentável e geracionalmente equitativo.

A referida alteração de paradigma aconselhou que fosse definida uma extensão temporal alargada para as bases de concessão ora aprovadas como forma de assegurar a solidariedade intergeracional no esforço financeiro com o sector rodoviário.

Nas presentes bases de concessão foi, por outro lado, assegurada a não afectação da relação contratual existente entre o Estado e os concessionários privados que operam ao abrigo de bases de concessão individualmente aprovadas e que não são, pelo presente decreto-lei, alteradas ou postas em causa, garantindo-se, assim, um quadro de estabilidade legislativa e contratual.

O novo paradigma do relacionamento do Estado com o sector das infra-estruturas rodoviárias tem reflexo nas actividades a desenvolver pelo Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P. (InIR, I. P.), e pela EP — Estradas de Portugal, S. A. (EP, S. A.)

No quadro das orientações definidas pelo Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), o Decreto-Lei n.º 148/2007, de 27 de Abril, que estabeleceu o novo regime orgânico do InIR, I. P., veio estabelecer que este organismo tivesse como missão regular e fiscalizar o sector das infra-estruturas rodoviárias e supervisionar e regulamentar a sua execução, conservação, gestão e exploração. Neste sentido, as atribuições da antiga da EP — Estradas de Portugal, E. P. E., hoje transformada em sociedade anónima pelo Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de Novembro, foram, em matéria de supervisão das infra-estruturas rodoviárias, transferidas para aquele organismo público. É o caso, por exemplo, do exercício das competências que envolvam o respeito por todos os aspectos de segurança das infra-estruturas rodoviárias ou, por outro lado, da competência para fiscalizar a obrigação de indicação do preço de venda a retalho

dos combustíveis em todos os postos de abastecimento, independentemente da sua localização, através da utilização de painéis, conforme estabelecido no Decreto-Lei n.º 170/2005, de 10 de Outubro.

De igual modo, por força do Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de Novembro, ficou consagrado que a EP, S. A., teria como objecto de actividade a concepção, projecto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, sucedendo à EP — Estradas de Portugal, E. P. E., em todos os seus direitos e obrigações legais, como é o caso, por exemplo, do exercício de competências em matéria de implantação de áreas de serviço, de audição dos municípios na definição da rede rodoviária nacional e regional, de fiscalização do trânsito nas vias públicas sob a sua jurisdição ou pela gestão dos sistemas de vigilância electrónica rodoviária, mas também de outras competências anteriormente exercidas pela EP — Estradas de Portugal, E. P. E., pelo Instituto de Estradas de Portugal, I. P., ou pela Junta Autónoma das Estradas.

Importa referir que um dos princípios gerais do novo modelo de gestão e financiamento do sector das infra-estruturas rodoviárias constante da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2007, de 11 de Julho, prevê a associação de investimento privado ao desenvolvimento da rede rodoviária nacional. Para além do reforço das parcerias público-privadas, a referida associação traduzir-se-á ainda na possibilidade de, a prazo, o capital social da EP, S. A., ser aberto a participações de entidades privadas, o que determinará que as bases da concessão geral rodoviária constantes do presente decreto-lei sejam objecto de revisão.

Por fim, o presente decreto-lei institui o dever de todas as concessionárias que explorem infra-estruturas rodoviárias enviarem à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e à Autoridade Nacional de Protecção Civil informação relevante para o cabal exercício das atribuições destes serviços, nomeadamente no que diz respeito às matérias relativas à segurança rodoviária e ao socorro de emergência em caso de sinistro, ficando salvaguardado o papel do InIR, I. P., enquanto organismo público responsável pela regulação e fiscalização do sector das infra-estruturas rodoviárias, em particular no que diz respeito à supervisão da gestão e exploração da rede rodoviária objecto de concessão.

Assim:

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

Artigo 1.º

Bases da concessão

São aprovadas as bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, constantes do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Atribuição da concessão

A concessão mencionada no artigo anterior é atribuída à EP — Estradas de Portugal, S. A., mediante a celebração do respectivo contrato com aquela sociedade, nos termos do presente decreto-lei e das bases constantes do anexo do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.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, o contrato de concessão, cuja minuta será aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

Artigo 4.º

Alteração à Lei n.º 10/90, de 17 de Março

O artigo 15.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março, na redacção dada pela Lei n.º 3-B/2000, de 4 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 15.º

Construção, conservação e exploração de infra-estruturas

- 1 —
- 2 —
- 3 — A construção e exploração de auto-estradas, de grandes obras de arte, nomeadamente pontes e túneis, e de estradas da rede rodoviária nacional pode ser objecto de concessão.
- 4 — Para o efeito disposto no número anterior, o Governo define quais os lanços de auto-estrada, de estrada da rede viária nacional ou as grandes obras de arte a incluir na concessão e bem assim os respectivos programas de construção.
- 5 — *(Revogado.)*
- 6 —
- 7 — *(Revogado.)*
- 8 —

Artigo 5.º

Acompanhamento e controlo das parcerias público-privadas

1 — Para efeitos do disposto no n.º 6 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de Julho, a EP — Estradas de Portugal, S. A., deve manter o respectivo accionista permanentemente informado sobre as condições do lançamento e da contratação de cada parceria público-privada por si promovida, à luz das orientações específicas previstas na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto, e em respeito pelos instrumentos de gestão previsional previstos no artigo 21.º dos Estatutos da EP — Estradas de Portugal, S. A., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de Novembro.

2 — O ministro responsável pela área das finanças e o ministro responsável pela área das obras públicas definem, no âmbito do exercício da função accionista, os meios e a forma de acompanhamento e controlo das parcerias público-privadas referidas no número anterior.

Artigo 6.º

Dever de informação

As concessionárias rodoviárias devem enviar à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e à Autoridade Nacional de Protecção Civil as informações que estas, no exercício das suas atribuições, lhes solicitem, sem prejuízo

das atribuições de regulação atribuídas ao Instituto Nacional de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P.

Artigo 7.º

Norma revogatória

São revogados:

a) Os n.ºs 5 e 7 do artigo 15.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março, na redacção dada pela Lei n.º 3-B/2000, de 4 de Abril;

b) As alíneas d), f), g), h), j) e l) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 119-B/99, de 14 de Abril, na redacção dada pelos Decretos-Leis n.ºs 220-A/99, de 16 de Junho, 541/99, de 13 de Dezembro, 306/2002, de 13 de Dezembro, 85/2003, de 24 de Abril, 210/2003, de 15 de Setembro, 217/2003, de 18 de Setembro, 196/2004, de 17 de Agosto, 48/2005, de 24 de Fevereiro, e 99/2006, de 6 de Junho.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

1 — O presente decreto-lei entra em vigor em 1 de Janeiro de 2008, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º e 7.º do presente decreto-lei entram em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de Setembro de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 29 de Outubro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 30 de Outubro de 2007.

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

ANEXO I

Bases da concessão

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, integrem 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 infra-estruturas 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 preexistentes, um aumento do endividamento anual total da concessionária superior a € 100 000 000, 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» — Inspecção-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 concessão;

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 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 I 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 — O concedente e a concessionária devem acordar na compensação mútua dos efeitos financeiros que possam decorrer da verificação do termo inicial a que se refere o número anterior.

7 — No caso de não existir o acordo a que se refere o número anterior, é aplicável, com as necessárias adaptações, o regime previsto na base 83.

8 — A concessionária não pode, enquanto não se verificar o termo inicial, nos termos definidos no n.º 5, onerar as receitas futuras das vias que integram a rede concessionada, salvo no quadro da celebração de contratos de financiamento relevante, previsto no n.º 2 da base 48.

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;

d) Outros rendimentos, desde que previstos nas presentes bases ou no contrato de concessão e obtidos no âmbito da concessão; e

e) 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 relativamente às vias.

Base 6

Estabelecimento da concessão

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.

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 — 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.

8 — 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.

9 — 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.

10 — 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.

11 — 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.

12 — 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.

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

A concessão expira às 24 horas do dia 31 de Dezembro de 2099.

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;

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) 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 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 — A concessionária tem direito, no âmbito da concessão, às receitas geradas pelas áreas sobrantes, carecendo, a sua alienação, de autorização do MOPTC, nas condições previstas no Código das Expropriações, revertendo o valor obtido com a alienação para a concessionária.

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 entram 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 pelo tráfego que seria devida à concessionária, nos termos da base 62, 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 realizar 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 constem 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 desenvol-

ver 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 a 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 caducarão 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 cessão 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 — Todas as áreas de serviço que se encontrem ou venham a encontrar implantadas ao longo das vias integram a concessão.

2 — As áreas de serviço já existentes nas vias e que se encontram identificadas no quadro III integram a concessão a partir da data de entrada em vigor do contrato de concessão, passando nesse momento os montantes que os respectivos 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 qualquer imposto ou taxa.

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, o estabelecimento de relações contratuais directas entre estes e a concessionária e ou a transformação das relações contratuais existentes entre o concedente e tais exploradores ou licenciados 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 identificadas no

quadro III 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 identificadas no quadro III 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 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 inferior ou igual a 2,5 m.
B	Ligeiros de passageiros e de mercadorias.	Automóveis ligeiros de passageiros e de mercadorias, com não mais de nove lugares, incluindo o condutor, e com peso máximo permitido inferior ou igual a 3,5 t. Inclui os veículos ligeiros de passageiros e de mercadorias, com ou sem reboque.	Veículos com comprimento superior a 2,5 m e inferior ou igual a 7 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 t, sem atrelado ou com um ou mais atrelados, veículos tractores, veículos tractores com um ou mais atrelados e veículos especiais (tractores agrícolas, bulldozers e todos os outros veículos motorizados que utilizem a estrada e que não sejam integrados noutra classe).	Veículos com comprimento superior a 7 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 superior a 7 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 impacte 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 × quilómetro × 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 × quilómetro × hora por ano, que os limites anuais de encerramento de vias, estabelecidos no número anterior sejam ultrapassados, é aplicada à concessionária uma penalização de € 10 000. Os valores das penalidades são actualizados, em Janeiro de cada ano, de acordo com o último IPC conhecido.

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 advenha 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-estruturais 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 1,1 m, com ou sem reboque.
2	Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.

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 € 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 € 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:

$$td(1) = tv(1) * \left[\frac{0,90 * IPC(p)}{IPC(p-n)} + 0,10 \right]$$

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 justifiquem.

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, cujo montante se situa entre 10 e 50 vezes o valor da respectiva taxa de portagem, mas nunca é inferior a € 25, montante actualizado em Janeiro de cada ano, de acordo com o IPC. Sempre que seja variável a determinação da taxa de portagem em função do percurso percorrido e não seja possível, no caso concreto, a sua determinação, deve considerar-se o valor máximo exigível na respectiva barreira de portagem.

5 — Sempre que um utente se apresente numa barreira de portagem não sendo portador do respectivo título de trânsito, considera-se como devido o dobro do valor máximo exigível na barreira, não havendo lugar ao pagamento de qualquer coima.

6 — Sempre que um utente passe uma barreira de portagem sem proceder ao pagamento da taxa devida é levantado um auto de notícia.

7 — Além das entidades com competência para a fiscalização do trânsito, podem os portageiros levantar os autos referidos no número anterior, considerando-se, para esse efeito, equiparados a funcionários públicos.

8 — A detecção das infracções previstas no n.º 1 pode ser efectuada através de equipamentos que registem a imagem do veículo com o qual a infracção foi praticada.

9 — Os aparelhos a utilizar para o fim mencionado no número anterior devem ser previamente aprovados pelo InIR, nos termos e para os efeitos previstos no Código da Estrada.

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 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, no troço em obras, previstas nos artigos 1.º a 8.º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, obriga à restituição ou não cobrança, ao utente, da taxa de portagem referente ao troço ou sublanço em obras.

14 — A declaração de incumprimento é da competência do concedente, bem como o seu termo.

15 — Em caso de incumprimento:

a) É da responsabilidade do concessionário garantir o disposto no n.º 13;

b) A operação de restituição ou não cobrança da taxa de portagem é, respectivamente, automática ou por dedução imediata.

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 = 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 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 do 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 do 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 contrapartida da atribuição da concessão à concessionária, esta paga ao Estado uma renda anual a fixar no contrato de concessão, a qual é afectada nos termos a definir por despacho do MFAP.

2 — Os valores de renda são fixados a preços de 2006 e devem ser objecto de actualização, em Janeiro de cada ano, pela aplicação do IPC referente ao ano anterior.

3 — A renda anual referida no n.º 1 é paga pela concessionária ao Estado em prestações mensais, que se vencem no último dia de cada mês.

4 — Até 45 dias antes da data de vencimento de cada uma das rendas mensais, o InIR envia à concessionária, em nome do Estado, uma nota justificativa do montante a liquidar, com a demonstração dos respectivos cálculos.

5 — Caso a concessionária discorde do valor constante da nota a que se refere o número anterior, deve enviar ao InIR, no prazo máximo de 10 dias a contar da data de recepção do documento referido no n.º 4, uma nota justificativa da correcção pretendida.

6 — Recebido o pedido de correcção a que se refere o número anterior, deve o InIR proceder, no prazo máximo de cinco dias:

a) À confirmação do valor indicado pela concessionária; ou

b) À rejeição do valor indicado pela concessionária, comunicando, simultaneamente, ao MFAP e ao MOPTC a decisão que tomou relativamente ao pedido de correcção do valor da renda a pagar pela concessionária.

7 — Decorrido o prazo a que se refere o n.º 5 e na falta de reclamação da concessionária, o InIR comunica ao MFAP e ao MOPTC que o valor da renda por si fixado, nos termos do n.º 4, deve ser considerado definitivo.

8 — Recebidas do InIR alguma das comunicações a que se referem os números anteriores, deve ser emitida guia de pagamento, endereçada à concessionária:

a) Pelo valor não contestado pela concessionária que lhe seja comunicado pelo InIR; ou

b) Pelo valor aceite pelo InIR, após pedido de correcção apresentado pela concessionária; ou

c) Em caso de contestação não aceite pelo InIR, pelo valor por este calculado.

9 — A concessionária fica obrigada a proceder ao pagamento da guia de pagamento referida no número anterior na data do respectivo vencimento, sem prejuízo do recurso à arbitragem, estornando o Estado, se for essa a decisão do tribunal arbitral, o valor recebido em excesso, acrescido dos juros respectivos, se a eles houver lugar.

10 — Caso a concessionária não efectue cada um dos pagamentos da renda nas datas indicadas no n.º 3, o Estado poderá 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 — Sempre que se verifique, em relação a algum dos contratos de concessão que integrem a rede concessionada, o termo inicial a que se reporta o n.º 5 da base 2, o concedente e a concessionária devem acordar na alteração da renda anual a pagar pela concessionária que repuser o equilíbrio contratual e das prestações estabelecido do contrato de concessão, tendo em atenção que o valor dos direitos de exploração sobre o qual foi calculada a renda fixada nas presentes bases foi de € 11 499 425 000.

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 mantém-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 € 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 € 5000 e € 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 € 500 e € 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 € 15 000 por dia de atraso, entre o 1.º e o 15.º dia de atraso, inclusive;
- b) Até ao montante de € 25 000 por dia de atraso, entre o 16.º e o 30.º dia de atraso, inclusive;
- c) Até ao montante de € 50 000 por dia de atraso entre o 31.º e o 60.º dia de atraso, inclusive;
- d) Até € 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 franquia, 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 equilíbrio 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 franquia, 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 me-

didadas 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) Cessaçã 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 sanção do incumprimento previsto nos n.ºs 3 a 6 da base 79.

4 — A concessionária está obrigada à entrega do empreendimento concessionado 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.

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 e 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, com excepção das relativas a incumprimentos verificados antes da ocorrência do motivo da 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 realização 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 % da extensão total com duração residual superior a 10 anos.
Obras de arte	Duração residual superior a 30 anos.
Postes de iluminação	Duração residual superior a 8 anos.
Elementos mecânicos e eléctricos (excepto lâmpadas).	Duração residual superior a 5 anos.
Sinalização vertical	Duração residual superior a 6 anos.
Sinalização horizontal	Duração residual superior a 2 anos.
Equipamentos de segurança.	Duração residual superior a 12 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:

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

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 ex-

pressamente 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 âm-

bito, 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 (pontos)
Itinerários principais	Entre 95 % e 90 %	10
	Entre 90 % e 80 %	25
	Entre 80 % e 60 %	50
	Abaixo de 60 %	100
Itinerários complementares	Entre 95 % e 90 %	10
	Entre 90 % e 80 %	25
	Entre 80 % e 60 %	45
	Abaixo de 60 %	90
Estradas nacionais e regionais.	Entre 95 % e 90 %	5
	Entre 90 % e 80 %	10
	Entre 80 % e 60 %	25
	Abaixo de 60 %	50

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

Número	ITIN/EN/ER	Distrito	Extensão	Origem	Destino
1	IC 2	Aveiro.	3,90	São João da Madeira (IC 2 × ER 227)	Santa Maria da Feira (IC 2 × EN 223).
2	IC 2	Aveiro.	9,20	Coimbra (IP 3 × IC 2)	Mealhada (IC 2 × EM 336-1).
3	EN 234	Aveiro.	6,39	Mealhada (IC 2 × EN 234).	EN 234 × EM 336.
4	EN 326	Aveiro.	4,17	EN 326 × EM.	Arouca (EN 326 × EM).
5	IP 8	Beja	5,70	Beringel	IP 8 × EM 528-2.
6	IP 8	Beja	12,93	IP 8 × EM 391	Serpa.
7	IC 1	Beja	15,57	Ourique (IC 1 × EM 1132).	IC 1 × EM 503.
8	ER 265	Beja	2,20	ER 265 × EM 122	Mértola.

Número	ITIN/EN/ER	Distrito	Extensão	Origem	Destino
9	EN 14	Braga	5,83	Vila Nova de Famalicão (EN 14 × ER 206).	Vila Nova de Famalicão (acesso IP 1 × EN 14).
10	EN 101	Braga	10,00	Guimarães (EN 101 × ER 310)	Braga (acesso IP 9 × EN 101).
11	EN 101	Braga	6,13	Guimarães (EN 101 × ER 310)	Guimarães (EN 101 × EN 105).
12	EN 103-1	Braga	8,26	Esposende (EN 103-1 × EM 305)	Barcelos (EN 103-1 × EN 103).
13	EN 105	Braga	5,99	EN 105 × EN 106	Guimarães (EN 105 × ER 206).
14	EN 204	Braga	7,82	Vila Nova de Famalicão (EN 204 × ER 206).	Vila Nova de Famalicão (EN 204 × EM 306-1).
15	ER 206	Braga	5,90	ER 206 × ER 310	Selho (São Jorge) (ER 206 × EM 310).
16	ER 206	Braga	9,35	Limite dos distritos de Braga/Porto	Vila Nova de Famalicão (EN 204 × ER 206).
17	IP 4	Bragança	2,60	Quintanilha (IP 4 × EM 218-1)	Quintanilha (Fronteira).
18	ER 339	Castelo Branco	12,90	ER 338 × ER 339	Covilhã.
19	IP 3	Coimbra	9,10	Penacova (IP 3 × EM 336)	Penacova (IP 3 × EM 235).
20	IP 2	Évora	7,50	Évora (IP 2 × ER 254)	Évora (IP 2 × EM 521).
21	EN 4	Évora	8,40	EN 4 × EM 114-4	Montemor-o-Novo (acesso IP 7 × EN 4).
22	EN 4	Évora	11,70	Vendas Novas (EN 4 × EM 519)	Montemor-o-Novo (EN 4 × EM).
23	EN 18	Évora	18,70	Estremoz (EN 4 × EN 18)	Évora (EN 18 × EM 254-1).
24	IC 1	Faro	10,00	São Bartolomeu de Messines (IC 1 × EM 264).	Tunes (IC 1 × EM 269-2).
25	ER 125	Faro	5,23	Lagoa (EN 124-1 × ER 125)	Armação de Pêra (ER 125 × EM 530-1).
26	ER 125	Faro	15,00	Monte Gordo (acesso IP 1 × ER 125)	Tavira (ER 125 × EM 508).
27	ER 125	Faro	1,80	Lagos (ER 125 × EM 535-1)	Lagos (acesso IC 4 × ER 125).
28	ER 125	Faro	3,10	Nó do Calvário	Lagoa (ER 125 × EM).
29	ER 125	Faro	5,50	Olhão (EN 398 × ER 125)	ER 125 × EM.
30	ER 125	Faro	6,00	Vale de Servas (ER 125 × EM 269)	Boliqueime (ER 125 × EM 270).
31	EN 229	Guarda	7,83	Aguiar da Beira (EN 229 × EM 584-2).	Limite dos distritos de Guarda/Viseu.
32	EN 233	Guarda	3,20	EN 233 × EM 18	EN 233 × EM 548.
33	IC 2	Leiria	3,82	Batalha (IC 2 × EM 356)	IC 2 × EN 243.
34	EN 8	Leiria	6,50	Alfeizerão (EN 8 × EN 242)	EN 8 × EM.
35	EN 8	Leiria	9,30	EN 8 × EM	Alfeizerão (EN 8 × EN 242).
36	EN 114	Leiria	10,39	Caldas da Rainha (EN 114 × EM)	Acesso ao IP 6/A 15 × EN 114.
37	EN 243	Leiria	3,39	IC 2 × EN 243	EN 243 × EM 242-4.
38	EN 1	Lisboa	2,40	Carregado (EN 1 × EM 1-3)	Castanheira do Ribatejo.
39	EN 1	Lisboa	3,34	Variante de Alenquer Sul	Carregado (EN 1 × EN 3).
40	EN 6	Lisboa	3,20	Caxias (EN 6 × EN 6-3)	Algés (IC 17 × EN 6).
41	EN 6	Lisboa	4,20	EN 6 × EM 6-5	Oeiras (EN 6 × EN 6-7).
42	EN 6	Lisboa	6,83	Oeiras (EN 6 × EN 6-7)	São João do Estoril (EN 6 × EN 6-8).
43	EN 6-3	Lisboa	1,83	Queijas (IC 15 × IC 18 × EN 6-3)	Caxias (EN 6 × EN 6-3).
44	EN 8	Lisboa	3,10	Malveira (EN 8 × EN 116)	Venda do Pinheiro (EN 8 × EN 116).
45	EN 9	Lisboa	8,33	Casas Novas (EN 9 × ER 247)	Torres Vedras (EN 8 × EN 9).
46	EN 10	Setúbal	3,90	EN 4 × EN 10	EN 10 × EM 251.
47	EN 10	Lisboa	3,90	EN 10 × EM 621	Vila Franca de Xira (EN 1 × EN 10).
48	EN 116	Lisboa	8,65	Ericeira (EN 116 × ER 247)	Mafra (EN 9 × EN 116).
49	EN 117	Lisboa	1,80	Alfragide (IC 19 × EM 6-2)	Reboleira (IC 19 × EN 117).
50	EN 117	Lisboa	4,10	Pêro Pinheiro (EN 9 × EN 117)	Sabugo.
51	EN 249-4	Lisboa	8,60	Tires (EN 249-4 × EM 247-5)	EN 249-4 × EM 249.
52	EN 366	Lisboa	12,27	IC 2 × EN 366	EN 366 × EM 365-2.
53	IP 2	Portalegre	19,73	Portalegre (IP 2 × EN 246)	Monforte (IP 2 × EM 371).
54	IC 13	Portalegre	21,43	Ponte de Sor (IC 13 × EM 2)	IC 13 × EN 243.
55	EN 4	Portalegre	1,60	EN 4 × EM	EN 4 × ER 243-1.
56	EN 14	Porto	6,65	Trofa (EN 14 × EN 104)	EN 14 × EM 318.
57	EN 15	Porto	2,46	Paredes (EN 15 × EM)	EN 15 × EM 106-4.
58	EN 104	Porto	4,66	Azurara (EN 104 × EM 13)	EN 104 × EM 306.
59	EN 105	Porto	6,63	EN 105 × ER 207	Santo Tirso (EN 105 × EM 558-1).
60	ER 108	Porto	8,00	Porto (ER 108 × EM 209)	Foz do Sousa (ER 108 × EM 209-1).
61	ER 207	Porto	10,00	EN 105 × ER 207	Paços de Ferreira (ER 207 × ER 209).
62	ER 209	Porto	16,16	Valongo (EN 15 × ER 209)	Paços de Ferreira (ER 207 × ER 209).
63	IP 6	Santarém	4,00	Constância (IP 6 × EM 3)	Abrantes (IP 6 × EM 3).
64	EN 3	Santarém	1,81	Santarém (EN 3 × EM)	Santarém (acesso EN 114 × EN 3).
65	EN 3	Santarém	4,86	Santarém (EN 3 × EN 114)	Vale de Santarém (EN 3 × EM 3-3).
66	EN 3	Santarém	11,75	EN 3 × EM 365	Pernes (EN 3 × EM 365-4).
67	EN 114	Santarém	10,00	Marmeleira (EN 114 × EN 114-2)	EN 114 × EM.
68	EN 118	Santarém	8,00	Samora Correia (EN 118 × EM)	Benavente (EN 118 × EM).
69	ER 349	Santarém	4,12	Torres Novas (acesso IP 6 × ER 349)	ER 349 × EM 358.
70	IC 1	Setúbal	16,60	Álcacer do Sal (IC 1 × EM 120)	Grândola (IC 1 × IC 33).
71	EN 10	Setúbal	0,91	EN 10 × EM 10-4	EN 10 × EM 1055.
72	EN 10	Setúbal	2,40	EN 10 × EM 1055	EN 10 × EM 1056.
73	EN 10	Setúbal	3,60	EN 10 × EM 1056	Setúbal (EN 10 × Rua do General Daniel de Sousa).
74	EN 10	Setúbal	10,50	EN 4 × EN 10	Marateca (EN 10 × EM 519).
75	EN 252	Setúbal	8,13	Pinhal Novo (acesso IP 1 × EN 252)	Palmela (acesso IP 7 × EN 252).
76	EN 252	Setúbal	1,50	Palmela (EN 252 × EM 379)	Palmela (EN 252 × EM 531).
77	EN 378	Setúbal	6,10	EN 378 × ER 377	Fogueteiro (acesso IP 7 × EN 378).

Número	ITIN/EN/ER	Distrito	Extensão	Origem	Destino
78	EN 101	Viana do Castelo	15,41	Valença (EN 13 × EN 101)	Monção (EN 101 × EM).
79	EN 101	Viana do Castelo	1,78	Arcos de Valdevez (EN 101 × EM 202).	Ponte da Barca (EN 101 × variante norte).
80	EN 103	Viana do Castelo	1,70	EN 103 × EM 543	EN 103 × EM.
81	ER 13	Viana do Castelo	13,49	Vila Praia de Âncora (ER 13 × ER 305)	Viana do Castelo (ER 13 × Rua de Monserrate).
82	EN 103	Vila Real	15,51	EN 103 × EM 308	Sapiãos (EN 103 × EN 312).
83	EN 206	Vila Real	16,03	Ribeira de Pena (EN 206 × EM 312)	Vila Pouca de Aguiar (EN 206 × ER 206).
84	EN 322	Vila Real	11,64	Vila Real (EN 322 × EM 322-1)	Sabrosa (EN 322 × EM 323).
85	IP 3	Viseu	3,10	Viseu (IP 3 × EM 2 × EM 337)	Viseu (IP 3 × EM 2).
86	IC 26	Viseu	11,14	Moimenta da Beira (IC 26 × EN 323)	Sernancelhe (IC 26 × EN 229).
87	EN 16	Viseu	7,12	Vouzela (EN 16 × ER 228)	São Pedro do Sul (EN 16 × EM 227).
88	EN 229	Viseu	9,64	Cavernães (EN 229 × EM 323)	Sátão (EN 229 × EN 329).

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)

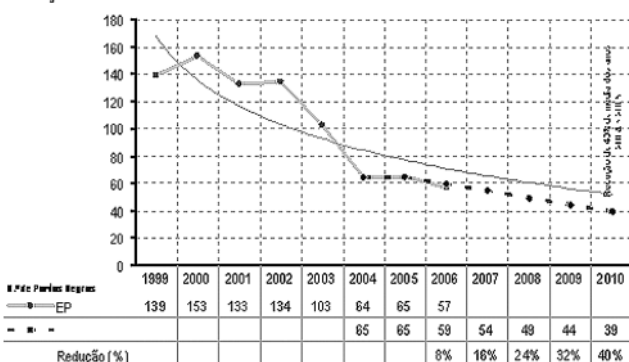
Estabelece-se como objectivo para 2010 uma redução não inferior a 40 % do número de pontos negros (PN) em relação ao valor de referência (65, média aritmética do número de pontos negros nos anos de 2004 e 2005), o que significa que em 2010 o número de PN não pode exceder 39.

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 m de extensão, no qual se registou, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade (IG) ⁽¹⁾ é superior a 20.»

⁽¹⁾ Indicador de gravidade: $IG = 100 \times M + 10 \times FG + 3 \times FL$, em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos leves.

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 $IG = 29\ 388$.

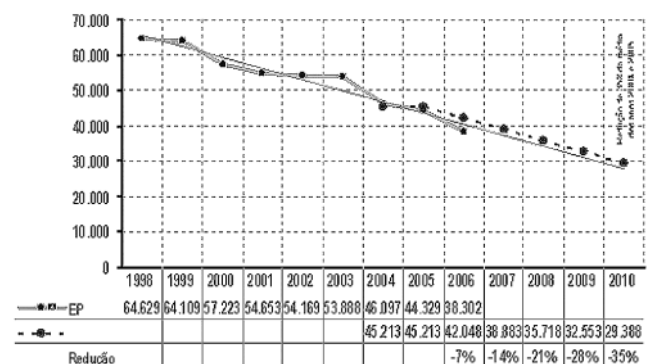
A identificação e localização dos acidentes com vítimas na rede sob gestão da EP que ocorram no atravessamento de localidades é feita pela ANSR ou por outra entidade a quem sejam atribuídas tais funções. O IG dos acidentes é calculado conforme o estabelecido pela ANSR para os pontos negros, através de:

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

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

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_2 nas infra-estruturas rodoviárias entre 2007 e 2013 nos níveis médios seguintes:

- i) 2007/2009 — 50 $\mu g/m^3$;
- ii) 2010/2013 — 40 $\mu g/m^3$;

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_2 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	Concelhos	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.

Designação	Distrito	Concelhos	Tipo de monitorização
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.
IP 6 — Peniche-IC 1	Guarda	Peniche, Óbidos, Bombarral.	Ruído; recursos hídricos.
EN 365-2 — Cartaxo-nó de Aveiras	Leiria	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 de 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 São 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, bianualmente, para examinar a adequação e suficiência dos valores, metas e metodologia estabelecidos no presente quadro, tendo em consideração, designadamente:

- Os níveis de tráfego ocorridos no período anual anterior e sua composição;
- 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;
- Os resultados das actividades desenvolvidas pela concessionária no ano anterior;
- 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:

- Relatório abordando detalhadamente os indicadores, metodologias e metas referidos nos números anteriores e

outros considerados relevantes para efeitos de fixação dos novos objectivos;

- Proposta de objectivos para o período subsequente, cuja duração deve ser igualmente objecto de proposta;
- 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 (pontos)
Alínea a)	Abaixo de 75 % do indicador	10
Alínea b)	Abaixo de 75 % do indicador	10
Alínea c)	Abaixo de 75 % do indicador	10
Alínea d)	Abaixo de 75 % do indicador	10
Alínea e)	Abaixo de 75 % do indicador	10

QUADRO III

Lista das áreas de serviço que integram a concessão

Número	Concelho	AE	Itin.	Designação	Sublanço	KM/AE	Notas
I — Áreas de serviço integradas em concessões rodoviárias							
1	BR	A 1	IP 1	Aveiras	Carregado-Aveiras de Cima	44,30	
2	BR	A 1	IP 1	Santarém	Nó A 1/A 15-Torres Novas	84,30	Hotel—N/S.

Número	Concelho	AE	Itin.	Designação	Sublanço	KM/AE	Notas
3	BR	A 1	IP 1	Leiria	Fátima-Leiria	125,70	ex-Shell (2005); hotel N/S.
4	BR	A 1	IP 1	Pombal	Pombal-Condeixa	164,80	
5	BR	A 1	IP 1	Mealhad — Cantanhede	Coimbra (Norte)-Mealhada	204,70	
6	BR	A 1	IP 1	Antuã — Estarreja	Albergaria-Estarreja	254,92	ex-Shell (2005).
7	BR	A 1	IC 2	Gaia	Carvalhos-Santo Ovídeo	295,70	ex-Shell (2005).
8	BR	A 2	IP 7	Seixal	Almada-Fogueteiro	12,10	
9	BR	A 2	IP 7	Palmela	Coima-Palmela	31,30	Lado N/S — arco de lavagem e realocização do parque infantil aberto em 10 de Fevereiro de 1999.
10	BR	A 2	IP 1	Alcácer do Sal	Nó A 2/A 6-Alcácer do Sal	67,40	Alterações, 10 de Fevereiro de 1999.
11	BR	A 2	IP 1	Grândola	Grândola Norte-Grândola Sul	111,00	ex-Galp cedida 2005.
12	BR	A 2	IP 1	Aljustrel	Grândola Sul-Aljustrel	148,00	
13	BR	A 2	IP 1	Almodôvar	Castro Verde-Almodôvar	193,00	
14	BR	A 3	IP 1	Coronado-Trofa	Maia-Santo Tirso	11,00	Hotel — Ibis N/S.
15	BR	A 3	IP 1	Barcelos	Braga Oeste-nó com a EN 201	56,40	
16	BR	A 4	IP 4	Águas Santas	Águas Santas-Ermesinde	9,80	Hotel (2)
17	BR	A 4	IP 4	Penafiel	Penafiel-IP 9	47,60	Área única com nó — lado O/E.
18	BR	A 5	IC 15	Oeiras	Estádio Nacional-Oeiras	10,10	Hotel — Ibis E/O.
19	BR	A 6	IP 7	Vendas Novas	Nó A 2/A 6-Vendas Novas	6,50	
20	BR	A 6	IP 7	Montemor-o-Novo	Montemor Este-Évora Poente	56,40	
21	BR	A 6	IP 7	Estremoz	Évora Nascente-Estremoz	102,10	
22	BR	A 9	IC 18	CREL Sul	Queluz-Pontinha	7,00	ex-Shell (2005).
23	BR	A 9	IC 18	CREL Norte	Loures-Zambujal	22,15	ex-Shell (2005).
24	BR	A 13	IC 11	Montijo	Pegões-Santo Estêvão	15,00	Em construção.
25	BR	A 13	IC 11	Salvaterra de Magos	Salvaterra de Magos-Almeirim	65,00	Em construção.
26	BR	A 15	IP 4	Montemor-o-Velho	EN 235-Ançã		Prevista — os concursos desertos.
27	LPonte	A 12	IP 1	Alcochete	Acesso à Ponte Vasco da Gama		
28	N	A 7	IC 5	Ceide	A 3-Ceide		Hotel.
29	N	A 7	IC 5	Fafe	Calvos-Fafe		Em projecto.
30	N	A 7	IC 5	Alvão	Ribeira de Pena-IP 3		Em projecto.
31	N	A 11	IC 14	Barcelos	EN 205-Barcelos		Em projecto.
32	N	A 11	IP 9	Guimarães	Celeirós (Braga)-Guimarães Oeste.		Em projecto.
33	N	A 11	IP 9	Felgueiras-Lousada	Felgueiras-Lousada		Em projecto.
34	OE	A 8	IC 1	Loures	Loures-Malveira	13,60	ex-Shell (2005).
35	OE	A 8	IC 1	Torres Vedras	Torres Vedras-Bombarral	49,00	
36	OE	A 8	IC 1	Óbidos	A 15-Caldas da Rainha	79,00	
37	OE	A 8	IC 1	Nazaré	Nazaré-Marinha Grande	110,00	
38	OE	A 15	IP 6	Rio Maior	Rio Maior (IC 2)-Santarém	23,40	
39	ALG	A 22	IC 4	Lagos	Lagos-Odiáxere	4,5	
40	ALG	A 22	IC 4	Silves	Lagoa-Alcantarilha	31,20	
41	ALG	A 22	IP 1	Olhão	Olhão-Tavira	97,00	
42	BI	A 23	IP 6	Abrantes	Abrantes-Mouriscas	44,10	20030605 vist. rest.
43	BI	A 23	IP 6	Vila Velha de Ródão	Gardete-Fratel	80,10	20050317 vist. rest.
44	BI	A 23	IP 2	Castelo Branco	Castelo Branco Norte-Soalheira	127,00	20040127 vist. rest.
45	BI	A 23	IP 2	Fundão	Alcaria-Teixoso	164,10	20050317 vist. rest.
46	BI	A 23	IP 2	Guarda	Guarda-IP 5	213,30	
47	CP	A 17	IC 1	Vagos	Vagos-Ponte de Vagos		Em projecto.
48	CP	A 25	IP 5	Aveiro	Nó Estádio-Angeja		Em projecto.
49	CP	A 29	IC 1	Ovar	Arada-Maceda		Em projecto.
50	CP	A 44	ER 1.18	Gulpilhares	IC 1/A 29-A 1		Em projecto.
51	BLA	A 25	IP 5	Vouzela	Reigoso-Cambarinho		Em projecto.
52	BLA	A 25	IP 5	Viseu	Fail-Nelas		Em projecto.
53	GP	A 4	IP 4	Matosinhos	Via Norte-Ponte da Pedra		Em projecto.
54	GP	A 41	IC 24	Maia	Nó Lipor-EN 13		Em projecto — localização ainda não aprovada pelo IA.
55	GP	A 42	IC 25	Paredes	Seroa-Paços de Ferreira		Em projecto.
56	NL	A 28	IC 1	Vila do Conde	Porto-Vila do Conde		IP 1 (quilómetro 327,5).
57	NL	A 28	IC 1	Viana do Castelo	Corredoura-Darque (Viana do Castelo).		IP1 (quilómetro 372,7).
58	IN	A 24	IP 3	Viseu	IP 5-Viseu		Em projecto.
59	IN	A 24	IP 3	Castro Daire	Castro Daire Norte-Reconcos		Em projecto.
60	IN	A 24	IP 3		IP 4-Fortunho		Prevista na concessão.
61	IN	A 24	IP 3		Pedras Salgadas-Chaves		Prevista na concessão.

II — Áreas de serviço de concessão directa da EP — Estradas de Portugal, S. A.

1	ALG	A 22	IP 1	Loulé	Boliqueime-Loulé	62,50	Em construção.
2	ALG	A 22	IP 1	Guadiana	Castro Marim-Fronteira	132,00	Em projecto — EP.
3			IP 4		Franco-Golfeiras		

Número	Concelho	AE	Itin.	Designação	Sublanço	KM/AE	Notas
III — Áreas de serviço em regime de licença, localizadas em lanços de auto-estrada integrados em concessões rodoviárias							
1	BLA	—	IP 5	Boa Aldeia	Boa Aldeia-Viseu	77,00	Licença — EP — lanço do IP 5 a desclassificar.
2	BLA	A 25	IP 5	Fagilde	Viseu-Mangualde	106,30	Licença — EP.
3	BLA	A 25	IP 5	Celorico	Celorico-Guarda	145,90	Licença — EP.
4	BLA	A 25	IP 5	Alto Leomil	Guarda-Vilar Formoso	189,00	Licença — EP.
IV — Postos de abastecimento em regime de licença, localizados em lanços de auto-estrada integrados em concessões rodoviárias							
1	BR	A 6	IP 7	Caia IP 7/A 6/quilómetro 157,465.	Elvas-Caia	157,466	Portalegre.
2	CP	A 44	IC 1	IC 1/EN 109/quilómetro 6,700 dupla.	IC 1/EN 109/quilómetro 6,700 dupla.	6,7	Porto.
V — Áreas de serviço e postos de abastecimento em regime de licença, localizados em lanços de IP e IC não concessionados							
1			IP 2 (antigo)	IP 2 (antigo)/quilómetro 119,001.	IP 2 (antigo)/quilómetro 119,000	119,001	Castelo Branco.
2			IP 3	IP 3/quilómetro 76,349	IP 3/quilómetro 76,350	76,351	Viseu.
3			IP 8/EN 259	IP 8/EN 259/quilómetro 42,000 dupla.	IP 8/EN 259/quilómetro 42,000 dupla.	42	Beja.
4			IP 8/EN 121	IP 8/EN 121/quilómetro 73,105 simples.	IP 8/EN 121/quilómetro 73,105 simples.	73,105	Beja.
5			IP 8/EN 260	IP 8/EN 260/quilómetro 27,320 simples.	IP 8/EN 260/quilómetro 27,320 simples.	27,32	Beja.
6			IP 8/EN 260/	IP 8/EN 260/quilómetro 61,400 dupla.	IP 8/EN 260/quilómetro 61,400 dupla.	61,4	Beja.
7			IC 1/EN 264	IC 1/EN 264/quilómetro 26,450 dupla.	IC 1/EN 264/quilómetro 26,450 dupla.	26,45	Beja.
8			IC 1	IC 1/quilómetro 709,001	IC 1/quilómetro 709,000	709,001	Faro.
9			IC 1	IC 1/quilómetro 727,499	IC 1/quilómetro 727,500	727,501	Faro.
10			IC 1/EN 107	IC 1/EN 107/quilómetro 0,800 dupla.	IC 1/EN 107/quilómetro 0,800 dupla.	0,8	Porto.
11			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 183,096.	IC 2/EN 1/quilómetro 183,097	183,098	Coimbra.
12			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 177,299.	IC 2/EN 1/quilómetro 177,300	177,301	Coimbra.
13			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 117,150 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 117,150 dupla.	117,15	Leiria.
14			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 120,050 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 120,050 dupla.	120,05	Leiria.
15			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 127,200 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 127,200 dupla.	127,2	Leiria.
16			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 138,050 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 138,050 dupla.	138,05	Leiria.
17			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 150,000 simples.	IC 2/EN 1/quilómetro 150,000 simples.	150	Leiria.
18			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 151,800 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 151,800 dupla.	151,8	Leiria.
19			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 159,100 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 159,100 dupla.	159,1	Leiria.
20			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 110,000 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 110,000 dupla.	110	Leiria.
21			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 107,500 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 107,500 dupla.	107,5	Leiria.
22			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 105,100 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 105,100 dupla.	105,1	Leiria.
23			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 101,100 dupla.	IC 2/EN 1/quilómetro 101,100 dupla.	101,1	Leiria.
24			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 31,300-E simples	IC 2/EN 1/quilómetro 31,300-E simples.	31,3	Lisboa.
25			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 34,900-D simples.	IC 2/EN 1/quilómetro 34,900-D simples.	34,9	Lisboa.
26			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 35,340-E simples.	IC 2/EN 1/quilómetro 35,340-E simples.	35,34	Lisboa.
27			IC 2/EN 1	IC 2/EN 1/quilómetro 43,000-D simples.	IC 2/EN 1/quilómetro 43,000-D simples.	43	Lisboa.
28			IC 8	IC 8/quilómetro 60,100 dupla.	IC 8/quilómetro 60,100 dupla	60,1	Leiria.
29			IC 11/EN 247	IC 11/EN 247/quilómetro 5,250 simples.	IC 11/EN 247/quilómetro 5,250 simples.	5,25	Leiria.
30			IC 13/EN 2	IC 13/EN 2/quilómetro 463,001.	IC 13/EN 2/quilómetro 463,000	463,001	Portalegre.
31			IC 19	IC 19/quilómetro 9,400 simples.	IC 19/quilómetro 9,400 simples	9,4	Lisboa.

Número	Concelho	AE	Itin.	Designação	Sublanço	KM/AE	Notas
VI — Áreas de serviço previstas na Portaria n.º 75-A/94 e ainda não concessionadas ou projectadas e a desenvolver pela EP							
1			IP 1		São Pedro da Torre-Ponte Inter-nacional de Valença.		
2			IP 1		Carvalhos-Ponte do Freixo		
3			IP 2		Pocinho-IP 5.		
4			IP 2		Portalegre-Estremoz.		
5			IP 2		Évora-Beja-Ourique.		
6			IP 4		Amarante-Quintanilha		Prevista mais uma área.
7			IP 6		Alcanena-Castelo Branco. . . .		Prevista mais uma área.
8			IC 2		Quebradas-Vendas das Rapa-rigas.		
9			IC 8		Figueira da Foz-Proença-a-Nova.		
10			IC 16		Radial da Pontinha.		
11			IC 17		Algés-Sacavém		
12			IC 19		Lisboa-Sintra		
13			IC 22		Radial de Odivelas		
14			EN 2		Sertã-Abrantes		
15			EN 101		Valença-Monção		
16			EN 234		Variante a Carregal do Sal . . .		