

Decreto-Lei n.º 113/2015

de 19 de junho

No âmbito do Memorando de Entendimento sobre as Condiçionalidades de Política Económica, celebrado em 17 de maio de 2011, com a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, e em linha com o Plano Estratégico dos Transportes aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, o Governo Português assumiu o compromisso de renegociar as Parcerias Público-Privadas do setor rodoviário (PPP), com o objetivo de alcançar uma redução sustentada dos encargos públicos e deste modo promover uma reforma estrutural do Estado Português, nomeadamente através do seu setor rodoviário.

De acordo com o Plano Estratégico dos Transportes, as projeções de encargos com as PPP apontavam para um crescimento muito significativo dos mesmos, inviável face ao volume de endividamento da EP — Estradas de Portugal, S. A. (E. P., S. A.), especialmente nas condições de mercado à época, o que tornou urgente e imperiosa a introdução de reformas que permitam a viabilização financeira do setor.

Para dar seguimento aos compromissos assumidos e desta forma reconquistar a confiança dos mercados internacionais, o Governo obrigou-se, no artigo 143.º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2013, a realizar todas as diligências necessárias à conclusão da renegociação dos contratos de PPP do setor rodoviário que se afiguram demasiado onerosos para o parceiro público, tendo estabelecido um objetivo ambicioso de redução global de encargos para o erário público em 30 % face ao valor originalmente contratado. Este objetivo foi posteriormente revisto para 35 %, na sequência de decisão do Conselho de Ministros de 17 de abril de 2013, tendo o mesmo ficado consagrado na primeira alteração à Lei do Orçamento do Estado para 2013.

Para este efeito, o Governo iniciou formalmente um processo muito complexo e exigente para a renegociação dos contratos referentes às PPP do setor rodoviário das concessões ex-SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, da Beira Interior e do Algarve, das concessões Norte e da Grande Lisboa e das subconcessões, designadamente Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral.

Neste seguimento, foi constituída e nomeada uma comissão de negociação, ao abrigo do Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 19 de dezembro de 2012, nos termos e para os efeitos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, à qual competiu, designadamente, a missão de representar o parceiro público nas sessões de negociação com os parceiros privados, negociar as soluções e as medidas mais consentâneas com a defesa do interesse público, tendo por referência os objetivos traçados pelo Governo, elaborar um relatório fundamentado sobre os resultados do processo negocial, com uma proposta de decisão, e apresentar as minutas dos instrumentos jurídicos que se revelaram necessárias à conclusão do processo negocial.

No que respeita à negociação das concessões ex-SCUT, as mesmas enquadraram-se num contexto de profundas

alterações no setor, com efeitos, essencialmente, a partir de 2010, quando se decidiu introduzir portagens em autoestradas onde se encontrava instituído o regime SCUT (numa primeira fase, nas concessões Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral), tal como previsto quer no Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013, quer no Programa do XVIII Governo Constitucional.

Na linha do que ocorreu com as ex-SCUT da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral e tal como previsto no Programa do XIX Governo Constitucional, o Governo decidiu estender o regime de cobrança de taxas de portagem às concessões SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta.

Foi, assim, na sequência da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, e do Despacho da Secretária de Estado do Tesouro e das Finanças e do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 7 de dezembro de 2011, que teve início o regime de cobrança de taxas de portagem na Concessão do Interior Norte.

Tendo por base este enquadramento, foi desenvolvido e concluído com sucesso o processo negocial da concessão Interior Norte, entre a concessionária Norscut — Concessionária de Autoestradas, S. A., e a Comissão de Negociação. As modificações contratuais, acordadas entre estas, foram identificadas genérica e preliminarmente através da assinatura de uma Ata de Reuniões de Negociação relativa ao Ajustamento das Condições do Contrato de Concessão do Interior Norte, datada de 9 de maio de 2013.

Foi na sequência deste entendimento, e apenas muito recentemente, que a concessionária obteve o necessário consentimento por parte das respetivas entidades financiadoras e pôde dar-se por concluída a renegociação, tendo a totalidade das modificações contratuais consensualizadas sido vertidas, a final, na Ata de Conclusão do Processo Negocial, assinada em 28 de janeiro de 2015, pelo que é agora possível proceder à formalização dos resultados alcançados.

Deste modo, e no âmbito da proposta apresentada pela Comissão de Negociação ao Governo, foi identificado um conjunto de modificações às condições de exploração da concessão Interior Norte que se entendem viáveis e que, na atual conjuntura, contribuem para a sustentabilidade do sistema de gestão rodoviária a curto, médio e longo prazo.

Com a aprovação do presente decreto-lei, a concessionária do Interior do Norte passa a ser remunerada pela disponibilidade das vias, cessando, assim, o período intercalar acordado entre a concessionária e o concedente em 2011, com fundamento na introdução do referido regime de cobrança de portagens nesta concessão por via unilateral, no qual teve aplicação a remuneração provisória atualmente em pagamento.

Os temas acordados contemplam, essencialmente: (i) a otimização dos níveis de operação aplicáveis, tendo em consideração, nomeadamente, a alteração do quadro regulatório do setor rodoviário e o volume de tráfego atual e previsto até ao final do contrato; (ii) a redefinição da responsabilidade do Estado pelo financiamento e pagamento das grandes reparações de pavimento, que deixam de ser financiadas antecipadamente e com base em previsões de ocorrência que podem não se verificar, para serem pagas à concessionária apenas se, e quando, efetivamente necessária e realizada a intervenção; (iii) uma redução expressiva da TIR acionista de referência prevista no caso base.

Para além dos temas diretamente associados à redução dos pagamentos do Estado, foram ainda consensualizados com a concessionária outros aspetos relevantes para o alinhamento de incentivos na parceria, dos quais se destaca: (i) um mecanismo de partilha de *upsides* de receitas de portagem *potenciais decorrentes do aumento de tráfego*, (ii) um mecanismo de partilha de poupanças adicionais que venham a ser obtidas com a realização futura de grandes reparações, (iii) a previsão da partilha de poupanças e benefícios financeiros que sejam gerados na sequência de melhorias operacionais futuras; ou (iv) a previsão da partilha, de forma equitativa, de benefícios financeiros adicionais decorrentes de eventuais operações de refinanciamento.

Quanto à produção de efeitos, importa salientar que as alterações ao contrato de concessão que incorporem o disposto nas presentes bases são remetidas ao Tribunal de Contas, produzindo efeitos, nos termos aí previstos, a partir da obtenção de visto, expresso ou tácito, ou da confirmação por aquele Tribunal de que as mesmas não se encontram sujeitas a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas.

É ainda importante salientar que o processo negocial das PPP rodoviárias, longo e particularmente complexo, constitui um ponto de viragem na estratégia habitualmente seguida pelo setor público neste tipo de negociações, na medida em que houve uma redução muito substancial do recurso a consultores externos e, conseqüentemente, dos respetivos encargos públicos, tendo os elementos da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos e da respetiva Comissão de Negociação assegurado a maioria das tarefas associadas ao mesmo, em particular nas vertentes jurídica e financeira, a que acresceu ainda o apoio prestado pelas diversas áreas técnicas da EP, S. A.

O sucesso do processo negocial das PPP rodoviárias, que permitirá assegurar uma redução dos encargos brutos futuros estimada em 7,2 mil milhões de euros ao longo do prazo remanescente dos respetivos contratos, aliviando assim o esforço dos contribuintes portugueses, é o resultado de um esforço amplo que abrange não só o Governo e a Comissão de Negociação, mas também as concessionárias e os seus acionistas, bem como as respetivas entidades financiadoras, que aceitaram rever, em baixa, os termos dos contratos que tinham inicialmente contratado com o Estado Português, tendo também estes agentes económicos, a par de outros setores da sociedade civil, feito um ajustamento nas suas expectativas em prol de um bem maior, a sustentabilidade futura das contas públicas.

Por último, em resultado do acordo alcançado, torna-se agora necessário proceder à revisão das bases da concessão Interior Norte, aprovadas através do Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro.

Assim:

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

Artigo 1.º

Alteração às bases da concessão do Interior Norte

As bases I, II, V a VII, IX a XX, XXII a XXXIX, XLI a XLIII, XLV a LVI, LVIII a LXI, LXVI, LXVIII, LXX a LXXII, LXXV a LXXXI, LXXXIII, LXXXIV e LXXXVI a LXXXIX das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de

lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro, passam a ter a seguinte redação:

«Base I

[...]

1 — Nestas bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sentido diferente, os termos abaixo indicados têm o significado que a seguir lhes é apontado:

a) [...]

b) Acordo de Subscrição e Realização de Capital — o acordo subscrito pela Concessionária e pelos Membros do Agrupamento enquanto seus acionistas, relativo à subscrição e realização do capital da Concessionária e à realização de prestações acessórias de capital e ou de suprimentos, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

c) Acordo Direto — o contrato celebrado entre o Concedente, a Concessionária e o ACE, definindo os termos e condições em que o Concedente tem o direito de intervir no âmbito do Contrato de Empreitada, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

d) Acordo Parassocial — o acordo parassocial da Concessionária, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

e) Agente das Entidades Financiadoras — tem o sentido que, nos Contratos de Financiamento, e nomeadamente no Loan and Guarantee Facilities Agreement, é conferido à expressão Facility Agent;

f) Agrupamento — o conjunto de sociedades comerciais, vencedor do concurso público para atribuição da Concessão, identificado em anexo ao Contrato de Concessão;

g) AMT — a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes ou outra entidade a quem venham a ser atribuídas as competências que lhe estejam legalmente cometidas com respeito à Concessão;

h) Áreas de Serviço — as instalações marginais à Autoestrada, destinadas à instalação de equipamento de apoio aos utentes, compostas, designadamente, por postos de abastecimento de combustíveis, estabelecimentos de restauração, hoteleiros e similares e zonas de repouso e de parqueamento de veículos;

i) [Revogada.];

j) [Anterior alínea h).]

k) Bases da Concessão — o quadro geral da regulamentação da Concessão aprovado pelo Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 113/2015, de 19 de junho;

l) [Revogada.];

m) Campanha de Monitorização de Pavimentos — uma campanha de avaliação do estado de conservação dos pavimentos das vias, por referência aos parâmetros e valores padrão definidos no Plano de Controlo de Qualidade, integrando atividades de inspeção ou auscultação, realizada para os efeitos do Contrato de Concessão, a qual deve ser efetuada por Grupo de Sublanços e para a totalidade da área por este abrangida e com utilização dos critérios definidos em anexo ao Contrato de Concessão;

n) Canal Técnico Rodoviário — as infraestruturas de condutas e caixas instaladas na Concessão, de acordo com as instruções técnicas aplicáveis em vigor, destinadas ao alojamento de ativos de telecomunicações;

o) Caso Base — o conjunto de pressupostos e projeções económico-financeiras que constam em anexo ao Contrato de Concessão, com as alterações que lhe forem introduzidas nos termos permitidos no Contrato de Concessão, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

p) Caso Base Ajustado — o Caso Base Pós-Refinanciamento, aceite pelo Concedente, refletindo os efeitos decorrentes do mecanismo de partilha do benefício do Refinanciamento da Concessão ou o Caso Base Pós-Otimização, aceite pelo Concedente, refletindo os efeitos decorrentes do mecanismo de partilha de ganhos operacionais, conforme aplicável;

q) Caso Base Original — o conjunto dos pressupostos e das projeções económico-financeiras descritos no Anexo 10 à versão originária do Contrato de Concessão;

r) Caso Base Pós-Otimização — o Caso Base Pré-Otimização com as novas condições decorrentes das melhorias nas condições de execução do Contrato de Concessão suscetíveis de contribuir para a obtenção de ganhos operacionais, mantendo-se todos os restantes pressupostos e cálculos do Caso Base Pré-Otimização;

s) Caso Base Pós-Refinanciamento — o Caso Base Pré-Refinanciamento com as novas condições e estrutura de financiamento decorrentes do Refinanciamento da Concessão, mantendo-se todos os restantes pressupostos e cálculos do Caso Base Pré-Refinanciamento;

t) Caso Base Pré-Otimização — o Caso Base em vigor no momento anterior à adoção de melhorias nas condições de execução do Contrato de Concessão suscetíveis de contribuir para a obtenção de ganhos operacionais;

u) Caso Base Pré-Refinanciamento — o modelo financeiro utilizado para efeitos da contratação de uma operação de Refinanciamento da Concessão, aceite pelo Concedente, incluindo as condições e a estrutura de financiamento previstas no Caso Base;

v) Cobrança Coerciva — a cobrança de uma taxa de portagem, nos termos legal e regulamentarmente estabelecidos, que não tenha sido paga pelo utente através da Cobrança Primária ou da Cobrança Secundária, implicando ainda o pagamento de Custos Administrativos e de uma coima, se aplicável;

w) Cobrança Primária — a cobrança eletrónica de taxas de portagem aos utentes através de sistema de débito em conta ou de pré-pagamento, com provisão de conta adequada, seja o utente anónimo ou identificado;

x) Cobrança Secundária — a cobrança eletrónica de taxas de portagem aos utentes através de sistema de pagamento posterior à utilização do serviço portajado (pós-pagamento), implicando o pagamento de Custos Administrativos;

y) Código das Expropriações — o diploma aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de setembro, com as respetivas alterações;

z) Código das Sociedades Comerciais — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de setembro, com as respetivas alterações;

aa) Código dos Contratos Públicos — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, com as respetivas alterações;

bb) Comissão de Peritos — a comissão constituída nos termos da base LXXXVII-B;

cc) Concedente — o Estado Português;

dd) Concessão — o conjunto dos direitos e obrigações atribuídos à Concessionária por intermédio do Contrato de Concessão e demais regulamentação aplicável;

ee) Concessionária — a NORSCUT — Concessionária de Auto-Estradas, S. A.;

ff) Contrato de Concessão — o contrato celebrado entre o Concedente e a Concessionária na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, tendo por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação da Autoestrada, na redação resultante da introdução das alterações previstas nas presentes bases, e todos os aditamentos e alterações que o mesmo venha a sofrer;

gg) Contrato de Empreitada — o contrato celebrado entre a Concessionária e o ACE, tendo por objeto a conceção, o projeto e a construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

hh) Contrato de Operação e Manutenção — o contrato celebrado entre a Concessionária e a Operadora, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

ii) [Revogada];

jj) [Revogada];

kk) Contrato de Prestação de Serviços — o contrato de prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, cuja minuta constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

ll) Contratos de Financiamento — os contratos celebrados entre a Concessionária e as Entidades Financiadoras, que constituem um anexo ao Contrato de Concessão;

mm) [Anterior alínea r].]

nn) Corredor — a faixa de largura de 400 m, definida por 200 m para cada lado do eixo do traçado rodoviário que lhe serve de base;

oo) [Revogada];

pp) Critérios Chave — os critérios a utilizar para a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do n.º 9 da base XXXI, do n.º 4 da base LXXXIV e de anexo ao Contrato de Concessão;

qq) Custos Administrativos — as sobretaxas administrativas a suportar pelo utente nos termos legal e regulamentarmente previstos;

rr) Data de Assinatura do Contrato de Concessão — a data em que foi celebrada a versão originária do Contrato de Concessão, nos termos da minuta aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 171-A/2000, de 19 de dezembro, ou seja, 30 de dezembro de 2000;

ss) Empreendimento Concessionado — o conjunto dos bens que integram a Concessão, nos termos da base VII;

tt) [Anterior alínea u].]

uu) [Revogada.];

vv) [Revogada.];

ww) [Revogada.];

xx) EP — a EP — Estradas de Portugal, S. A.;

yy) Estabelecimento da Concessão — o conjunto de bens referido na base VI;

zz) Estatutos — o pacto social da Concessionária, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

aaa) Estudo de Impacte Ambiental — o documento que contém, nos termos exigidos por lei, uma descrição sumária do projeto, informação relativa aos estudos de base e à situação de referência, bem como a identificação e a avaliação dos impactes ambientais considerados relevantes, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, e as medidas de gestão ambiental destinadas a prevenir, minimizar ou compensar os impactes negativos esperados;

bbb) Grande Reparação de Pavimento — qualquer intervenção executada sobre parte ou totalidade do pavimento das vias de um determinado Grupo de Sublanços em resultado das conclusões de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos e ou de uma Monitorização Localizada de Pavimentos, sujeita a prévia elaboração de projeto de execução ou nota técnica, visando a reposição em níveis adequados dos seus parâmetros funcionais, conforme definido no Plano de Controlo de Qualidade, e ou a recuperação ou reforço das suas características estruturais;

ccc) Grupos de Sublanços — os grupos de Sublanços identificados em anexo ao Contrato de Concessão cujos pavimentos são sujeitos a monitorização, em simultâneo, das suas características funcionais e estruturais no âmbito de Campanhas de Monitorização de Pavimentos e ou de Monitorizações Localizadas de Pavimentos;

ddd) IGF — a Inspeção-Geral de Finanças;

eee) IMT — o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., ou outra entidade a quem venham a ser atribuídas as competências que lhe estejam legalmente cometidas com respeito à Concessão;

fff) IPC — índice de preços no consumidor, sem habitação, para todo o território nacional, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P.;

ggg) IVA — o imposto sobre o valor acrescentado;

hhh) [Anterior alínea bb).]

iii) Manual de Operação e Manutenção — o documento a que se referem os n.ºs 1, 3 e 4 da base L, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

jjj) MAOTE — o Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, ou o membro do Governo que, em cada momento, detenha as atribuições do Estado nas áreas do ambiente e do ordenamento do território;

kkk) ME — o Ministro da Economia, ou o membro do Governo que, em cada momento, detenha as competências para prosseguir as atribuições do Estado na área das obras e infraestruturas públicas;

lll) MEF — o Ministro de Estado e das Finanças, ou o membro do Governo que, em cada momento, detenha as competências para prosseguir as atribuições do Estado na área das finanças;

mmm) [Anterior alínea dd).]

nnn) Monitorização Localizada de Pavimentos — qualquer campanha de avaliação do estado de conservação dos pavimentos das vias, por referência aos parâmetros e valores padrão definidos no Plano de Controlo de Qualidade, integrando atividades de inspeção ou auscultação, determinada pelo Concedente, para qualquer efeito do Contrato de Concessão, no período intercalar entre Campanhas de Monitorização de Pavimentos;

ooo) Operadora — a sociedade incumbida do desenvolvimento das atividades previstas no Contrato de Operação e Manutenção;

ppp) [Anterior alínea gg).]

qqq) Período Inicial da Concessão — o período de tempo que se inicia às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão e termina às 24 horas do primeiro dia do mês em que se celebra o sexto aniversário dessa data ou às 24 horas do último dia do mês em que se verifique a entrada em serviço efetivo de todos os Lanços, de acordo com o definido no n.º 8 da base XLVII, consoante a que ocorra mais tarde;

rrr) Plano de Controlo de Qualidade — o documento a que se referem os n.ºs 5 a 7 da base L, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

sss) Programa de Trabalhos — o documento fixando a ordem, prazos e ritmos de execução das diversas atividades integradas na Concessão, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

ttt) Proposta — o conjunto de documentação submetida pelo Agrupamento ao concurso público para atribuição da Concessão, tal como resultou alterada pela conclusão da fase de negociações mantidas nos termos das regras daquele concurso;

uuu) Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem Caixa — em cada data de cálculo, corresponde ao quociente entre:

i) O *cash-flow* disponível para o serviço da dívida sénior dos últimos 12 meses; e

ii) O serviço da dívida sénior no mesmo período, nos termos constantes do Caso Base;

vvv) Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo sem Caixa — em cada data de cálculo, corresponde ao quociente entre:

i) O valor atual dos *cash-flows* disponíveis para o serviço da dívida sénior, adicionado do saldo inicial da reserva do serviço da dívida; e

ii) O saldo da dívida sénior, nos termos constantes do Caso Base;

www) Receitas de Portagem — o valor das receitas brutas de taxas de portagem efetivamente cobradas na Autoestrada;

xxx) Refinanciamento da Concessão — a alteração das condições que gerem benefícios financeiros para a Concessionária, constantes dos Contratos de Financiamento ou dos contratos que os venham a substituir ou alterar, ou a sua substituição por outras estruturas de financiamento;

yyy) Sublanço — o troço viário da Autoestrada entre dois nós de ligação consecutivos ou entre um nó de ligação e uma estrada ou autoestrada já construída ou em construção à Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

zzz) Terceiras Entidades — as entidades que não sejam Membros do Agrupamento nem empresas associadas daqueles, tal como definidas no n.º 2 do artigo 63.º da Diretiva n.º 2004/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004;

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

bbbb) TIR — a taxa interna de rendibilidade anual nominal, para os acionistas, dos fundos por estes disponibilizados e do *cash-flow* que lhes é distribuído, designadamente sob a forma de juros de suprimentos ou prestações acessórias de capital, reembolso de suprimentos ou prestações acessórias de capital, dividendos pagos ou reservas distribuídas, a preços correntes, durante

tudo o período da Concessão, nos termos constantes do Caso Base;

cccc) TMDA — o tráfego médio diário anual, apurado de acordo com o disposto na base LVI;

dddd) Transação — o conjunto de dados gerado num local de deteção de veículos aquando da sua transposição por um veículo, ao qual corresponde uma taxa de portagem;

eeee) Transação Agregada — a liquidação de uma Viagem realizada numa via portajada;

ffff) UTAP — a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos ou a entidade que a venha a substituir nas competências e atribuições previstas no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio;

gggg) Viagem — o percurso realizado por uma determinada viatura entre a sua entrada e a sua saída da autoestrada num conjunto de Sublanços da Concessão com um ou mais pórticos instalados, a que correspondam taxas de portagem real que o sistema de cobrança existente possa identificar, de uma forma coerente e integrada, por referência a um dado limite de tempo adequado definido no Contrato de Prestação de Serviços.

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

Base II

[...]

1 — A Concessão tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação e exploração, em regime de disponibilidade, dos seguintes Lanços:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...].

2 — Constituem ainda o objeto da Concessão, para efeitos de conservação e exploração, em regime de disponibilidade, os seguintes Lanços:

- a) [...]
- b) [...].

3 — Integra igualmente o objeto da Concessão a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, nos termos previstos no capítulo X-A.

4 — Os Lanços referidos nos n.ºs 1 e 2 estão divididos, para os efeitos do capítulo XII, nos Sublanços indicados em anexo ao Contrato de Concessão, entendendo-se por extensão de um Lanço o somatório das extensões dos Sublanços em que se divide, calculadas de acordo com o número seguinte.

5 — (*Anterior n.º 4.*)

Base V

[...]

1 — Os limites da Concessão são definidos em relação à Autoestrada que a integra pelos perfis transversais ex-

tremos da mesma, em conformidade com os traçados definitivos constantes dos projetos oficialmente aprovados.

2 — [...].

3 — Os nós de ligação fazem parte da Concessão, nela se incluindo, para efeitos de exploração e conservação, os troços de estradas que os completem, considerados entre os pontos extremos de intervenção da Concessionária nessas estradas ou, quando não seja possível essa definição, entre os pontos extremos do enlace dos ramos dos nós, bem como os troços de ligação em que o tráfego seja exclusivamente de acesso à Autoestrada.

4 — Excetuam-se do disposto no número anterior os troços de estrada a transferir pela Concessionária, por acordo, para outras entidades, cuja exploração e conservação apenas se mantém da responsabilidade daquela até à efetiva transferência dos mesmos.

5 — Nos nós de ligação em que seja estabelecido enlace com outra concessão de autoestradas, o limite entre concessões é estabelecido pelo perfil transversal de entrada (ponto de convergência) dos ramos de ligação com a plena via, exceto para a iluminação, cuja manutenção é assegurada na totalidade, incluindo a zona de via de aceleração, pela concessionária que detenha o ramo de ligação.

6 — (*Anterior n.º 5.*)

Base VI

[...]

O Estabelecimento da Concessão é composto:

- a) [...]
- b) Pelas Áreas de Serviço e de repouso, pelos centros de assistência e manutenção e por outros serviços de apoio aos utentes da Autoestrada nela situados.

Base VII

[...]

1 — [...]:

- a) O Estabelecimento da Concessão;
- b) Todas as obras, máquinas, aparelhagem e respetivos acessórios utilizados para a exploração e conservação da Autoestrada, compreendendo os terrenos, as instalações e equipamentos de contagem de veículos e classificação de tráfego e circuito fechado de TV, as casas de guarda e do pessoal da referida exploração e conservação que pertençam à Concessionária, e outros ativos afetos à exploração, os escritórios e outras dependências de serviço e quaisquer bens afetos à Concessão;
- c) As instalações e equipamentos de via de cobrança de taxas de portagem; e
- d) Os demais bens e direitos, de qualquer natureza, associados às instalações e equipamentos referidos na alínea anterior, que se encontrem afetos à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada.

2 — [...].

3 — No inventário a que se refere o número anterior são mencionados os ónus ou encargos que recaem sobre os bens nele listados, sem prejuízo do disposto na base IX.

Base IX

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação, para a construção da Autoestrada, das Áreas de Serviço, das instalações de controlo de tráfego e para assistência aos utentes, bem como as edificações neles construídas, integram igualmente o domínio público do Concedente.

4 — A Concessionária não pode, por qualquer forma, celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efetiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer dos bens que integram a Concessão ou o domínio público do Concedente, os quais não podem igualmente ser objeto de arrendamento, de promessa de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule ou tenha em vista a ocupação dos respetivos espaços, nem de arresto, penhora ou qualquer providência cautelar, salvo na medida e sem prejuízo do disposto no Contrato de Concessão.

5 — Os bens móveis que se incluam nas alíneas *b)* a *d)* do n.º 1 da base VII podem ser onerados, substituídos e alienados pela Concessionária, com as limitações resultantes dos números seguintes.

6 — Os bens móveis que se incluam na alínea *b)* do n.º 1 da base VII podem ser onerados em benefício das Entidades Financiadoras, nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, devendo, em todos os casos, tal oneração ser comunicada ao Concedente, através do envio, no prazo de 30 dias a contar da sua execução, de cópia certificada do documento que formaliza a oneração e de informação detalhada sobre quaisquer outros termos e condições em que sejam estabelecidos.

7 — A Concessionária apenas pode alienar os bens mencionados no n.º 5 se proceder à sua imediata substituição por outros com condições de operacionalidade, qualidade e funcionamento idênticas ou superiores, exceto tratando-se de bens que comprovadamente tenham perdido utilidade para a Concessão.

8 — [...].

9 — Os termos dos negócios efetuados ao abrigo do n.º 5 devem ser comunicados ao Concedente, no prazo de 30 dias após a data da sua realização, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

10 — Ao longo dos últimos cinco anos de duração da Concessão, os termos dos negócios referidos no n.º 5 devem ser comunicados pela Concessionária ao Concedente com uma antecedência mínima de 30 dias, podendo este opor-se fundamentadamente e de acordo com critérios de razoabilidade à sua concretização nos 10 dias seguintes à receção daquela comunicação.

11 — A oposição do Concedente nos termos do número anterior impede a Concessionária de realizar o negócio em vista, sob pena de nulidade.

12 — As instalações e os equipamentos de via de cobrança de taxas de portagem, bem como os demais bens e direitos, de qualquer natureza, associados aos mesmos que se encontrem afetos à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, integram o domínio privado do Concedente, sem prejuízo dos direitos que resultam do Contrato de Concessão para a Concessionária ou, em caso de cessão da posição contratual nos termos da base LVII-X, para a sociedade concessionária.

13 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 9 e 10 da base LXXXI, reverterem automaticamente para o Concedente, no Termo da Concessão, e sem qualquer custo ou preço a suportar por este, todos os bens que integram a Concessão e o Estabelecimento da Concessão.

Base X

Prazo da Concessão

1 — O prazo da Concessão é de 30 anos a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, expirando automaticamente às 24 horas do dia em que ocorrer o trigésimo aniversário dessa assinatura.

2 — [...].

Base XI

[...]

1 — A Concessionária tem como objeto social exclusivo, ao longo de todo o período da Concessão, o exercício das atividades que, nos termos do Contrato de Concessão, se consideram integradas na Concessão, bem como das atividades autorizadas nos termos dos n.ºs 4 e 5.

2 — A Concessionária deve manter, ao longo de todo o período da Concessão, a sua sede em Portugal.

3 — A Concessionária deve manter, ao longo de todo o período da Concessão, a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

4 — Mediante prévia autorização do Concedente, a Concessionária pode desenvolver, dentro dos limites físicos da Concessão, outras atividades para além das que se encontram referidas no n.º 1, com partilha equitativa de benefícios entre Concedente e Concessionária através de um dos mecanismos previstos no n.º 7 da base XIX-A.

5 — Na estrita medida em que tal não afete nem condicione o cumprimento das obrigações que à Concessionária incumbem nos termos do Contrato de Concessão, a Concessionária pode, mediante autorização do Concedente, desenvolver, fora do âmbito e dos limites físicos da Concessão, outras atividades.

Base XII

Estrutura acionista da Concessionária

1 — O capital social da Concessionária encontra-se inicialmente distribuído entre os Membros do Agrupamento, na exata medida que foi pelo Agrupamento indicado na Proposta.

2 — Qualquer alteração da hierarquia dos Membros do Agrupamento no capital da Concessionária carece de autorização prévia do Concedente.

3 — Todas as ações representativas do capital social da Concessionária são obrigatoriamente nominativas.

4 — (*Anterior n.º 3.*)

5 — Decorrido o prazo indicado no número anterior, podem quaisquer terceiros deter ações da Concessionária desde que os Membros do Agrupamento identificados em anexo ao Contrato de Concessão detenham, em conjunto, e enquanto acionistas diretos desta, até cinco anos após a data da entrada em serviço do último Lanço a construir, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Socie-

dades Comerciais, salvo autorização em contrário do Concedente.

6 — Decorrido o prazo de cinco anos referido no número anterior, podem igualmente quaisquer terceiros deter ações da Concessionária, desde que os Membros do Agrupamento identificados em anexo ao Contrato de Concessão detenham, em conjunto, e enquanto acionistas desta, até ao Termo da Concessão, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do Concedente.

7 — A Concessionária comunica ao Concedente, no prazo de 10 dias após lhe ter sido solicitado o registo no livro de registo de ações, na qualidade de acionista ou coacionista, de entidade que não seja Membro do Agrupamento, a respetiva identidade, sobrestando no registo até obter autorização do Concedente para tal.

8 — *(Anterior n.º 7.)*

9 — Consideram-se ações, para os efeitos previstos na presente base, quaisquer títulos representativos do capital social da Concessionária incluindo qualquer um dos tipos descritos no capítulo III do título IV do Código das Sociedades Comerciais.

Base XIII

[...]

1 — O capital social da Concessionária, integralmente subscrito e realizado, é de € 50000.

2 — *[Revogado]*.

3 — A Concessionária não pode proceder à redução do seu capital social, durante todo o período da Concessão, sem prévio consentimento do Concedente.

4 — [...].

Base XIV

[...]

1 — Quaisquer alterações aos Estatutos devem, até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir, ser objeto de autorização prévia por parte do Concedente, sob pena de nulidade.

2 — Devem igualmente ser objeto de autorização prévia por parte do Concedente, durante idêntico período, as alterações ao Acordo Parassocial que tenham impacte, direto ou indireto, no controlo da Concessionária.

3 — A emissão de quaisquer títulos ou instrumentos financeiros pela Concessionária que permitam ou possam permitir, em certas circunstâncias, a subscrição, aquisição ou detenção de ações representativas do capital social da Concessionária em violação das regras estabelecidas nos n.ºs 1 a 6 da base XII carece, sob pena de nulidade, de autorização prévia e específica do Concedente.

4 — A autorização prevista no número anterior é solicitada ao Concedente com, pelo menos, 30 dias úteis de antecedência em relação, seja à sua emissão, seja à outorga de instrumento que crie ou que constitua compromisso da Concessionária em criar os títulos ou os instrumentos financeiros aí mencionados, consoante o evento que primeiro ocorrer.

5 — *(Anterior n.º 4.)*

6 — Excetuam-se do disposto no n.º 1 as alterações aos Estatutos que se limitem a consagrar um aumento de capital da Concessionária, desde que as condições e

a realização efetiva desse aumento observem o disposto nas bases XII e XIII.

7 — A Concessionária remete ao Concedente, no prazo de 30 dias após a respetiva outorga, cópias certificadas dos documentos de alteração de Estatutos que tenha realizado nos termos desta base.

Base XV

[...]

1 — A oneração de ações representativas do capital social da Concessionária depende, sob pena de nulidade, de autorização prévia do Concedente.

2 — Excetuam-se do disposto no número anterior as onerações de ações efetuadas em benefício das Entidades Financiadoras, nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, as quais devem, em todos os casos, ser comunicadas ao Concedente, mediante o envio, no prazo de 30 dias a contar da data em que sejam constituídas, de cópia notarial do documento que formaliza a oneração e de informação detalhada sobre quaisquer outros termos e condições que sejam estabelecidos.

3 — Da execução, mesmo que não judicial, dos instrumentos de oneração de ações referidos no número anterior não pode nunca resultar a detenção, transmissão ou posse de ações representativas do capital social da Concessionária por entidades que não sejam Membros do Agrupamento ou, nos termos do Contrato de Concessão, Entidades Financiadoras, entidades maioritariamente detidas por estas ou terceiras entidades, em violação do disposto no Contrato de Concessão e, nomeadamente, nas bases XII, XIII e XIV.

4 — [...].

5 — [...].

Base XVI

[...]

1 — Ao longo de todo o período da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas no Contrato de Concessão, a Concessionária compromete-se para com o Concedente a:

a) Dar-lhe conhecimento imediato de todo e qualquer evento de que tenha conhecimento e que possa vir a prejudicar, impedir, tornar mais oneroso ou difícil o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações para si ou para o Concedente emergentes do Contrato de Concessão e ou que possam constituir causa de sequestro da Concessão ou de resolução do Contrato de Concessão, nos termos previstos no capítulo XVIII;

b) *[Anterior alínea b) do corpo do artigo]*;

c) Remeter-lhe, até ao dia 30 de setembro de cada ano, o balanço e a conta de exploração relativos ao primeiro semestre do ano em causa, bem como pareceres do órgão de fiscalização e de auditores externos;

d) *[Anterior alínea d) do corpo do artigo]*;

e) Fornecer-lhe, por escrito e no menor prazo possível, relatório circunstanciado e fundamentado das situações a que se refere a alínea anterior, integrando eventualmente o contributo de entidades exteriores à Concessionária e de reconhecida competência, com indicação das medidas tomadas ou a implementar para a superação daquelas situações;

f) Remeter-lhe, nos 30 dias subsequentes ao termo de cada trimestre, relatório com informação detalhada das estatísticas de tráfego elaboradas nos termos da base LVI;

g) [Anterior alínea g) do corpo do artigo];

h) Remeter-lhe, em suporte informático e em papel, no prazo de três meses após o termo do primeiro semestre civil e no prazo de cinco meses após o termo do segundo semestre civil, informação relativa à condição financeira da Concessionária desde a entrada em vigor do Contrato de Concessão até ao termo do semestre anterior, bem como uma projeção da sua posição entre esse período e o previsto termo da Concessão, incluindo uma projeção dos pagamentos a receber ou a efetuar ao Concedente entre esse período e o previsto termo da Concessão, sendo esta informação elaborada no formato do Caso Base;

i) Remeter-lhe, no primeiro trimestre de cada ano, um relatório, respeitante ao ano anterior, no qual é prestada informação circunstanciada sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração da Autoestrada, bem como sobre os níveis de serviço e os indicadores de atividades relacionados com a segurança e sinistralidade rodoviárias, cobrindo aspetos como os pontos de acumulação de acidentes, a identificação das causas dos acidentes e a comparação com congéneres nacionais e internacionais, acompanhados por auditoria efetuada por entidade idónea e independente e em formato a acordar com o Concedente.

j) Apresentar prontamente as informações complementares ou adicionais que lhe sejam solicitadas pelo Concedente.

2 — Das informações mencionadas nas alíneas a) a i) do número anterior deve ser remetida cópia à EP e à UTAP.

Base XVII

[...]

1 — [...].

2 — A Concessionária deve informar de imediato o Concedente no caso de qualquer das licenças a que se refere o número anterior lhe ser retirada, caducar, ser revogada ou por qualquer motivo deixar de operar os seus efeitos, indicando desde logo que medidas tomou e ou vai tomar para repor tais licenças em vigor.

Base XVIII

[...]

Sem prejuízo do disposto na base seguinte, a Concessionária fica sujeita ao regime fiscal aplicável.

Base XIX

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto na base XXXIV-A, a Concessionária é responsável única pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as atividades que integram o objeto da Concessão, por forma que possa cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações que assume no Contrato de Concessão.

2 — Com vista à obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento das atividades objeto da Concessão,

a Concessionária celebrou, na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, os Contratos de Financiamento e o Acordo de Subscrição e Realização de Capital Social, que, em conjunto, declara garantir-lhe tais fundos, nos termos dos respetivos contratos.

3 — Não são oponíveis ao Concedente quaisquer exceções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas pela Concessionária com quaisquer terceiros, incluindo com as Entidades Financiadoras e com os seus acionistas.

4 — A Concessionária tem o direito a receber as importâncias previstas nos capítulos X-A e XII, os rendimentos de exploração das Áreas de Serviço e quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da Concessão, nos termos do Contrato de Concessão.

Base XX

[...]

O Concedente não está sujeito a qualquer obrigação, nem assume qualquer responsabilidade ou risco, no que respeita ao financiamento necessário ao desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases.

Base XXII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Caso os elementos e os documentos referidos no número anterior exibam incorreções ou insuficiências, o Concedente notifica a Concessionária, nos 30 dias seguintes à sua receção, para as corrigir.

4 — O prazo para realização das expropriações, indicado no n.º 3 da base XXIII, considera-se suspenso relativamente às parcelas constantes das plantas nas quais a falta ou incorreção se tenha verificado, a partir da data em que a Concessionária seja notificada pelo Concedente para o efeito e até à efetiva correção das mesmas.

5 — (Anterior n.º 4.)

Base XXIII

[...]

1 — A condução e realização dos processos expropriativos dos bens ou direitos necessários ao Estabelecimento da Concessão compete ao Concedente, ao qual cabe também suportar todos os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento de indemnizações ou outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões ou outros ónus ou encargos delas derivados.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, compete à Concessionária, a todo o tempo, e nomeadamente no âmbito dos estudos e projetos a apresentar ao Concedente nos termos do capítulo VIII, prestar à entidade expropriante toda a informação e colaboração necessárias à rápida conclusão dos processos expropriativos.

3 — [...].

4 — [...].

Base XXIV

IMT

Sem prejuízo dos poderes cometidos a outras entidades, designadamente à EP e à UTAP, sempre que no Contrato de Concessão se atribuam poderes ou se preveja o exercício de faculdades pelo Concedente, tais poderes e tal exercício são executados pelo IMT, salvo quando o contrário decorrer do Contrato de Concessão ou de disposição normativa.

Base XXV

[...]

1 — [...].

2 — A construção da Autoestrada deve iniciar-se no prazo de nove meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão.

3 — [...].

Base XXVI

[...]

1 — [...].

2 — As datas de entrada em serviço e as datas de início da construção de cada um dos Lanços referidos no número anterior constam do Programa de Trabalhos.

3 — Em qualquer alteração ao Programa de Trabalhos, ainda que permitida ao abrigo das disposições do Contrato de Concessão, deve a Concessionária respeitar os prazos limite indicados no n.º 1 da presente base e no n.º 2 da base XXV, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

4 — [...].

5 — A Concessionária deve executar a ligação do Lanço Castro Daire Sul-Castro Daire Norte à EN 2 no nó de Arcas [que integra o Lanço referido na alínea a) do n.º 2 da base II] até ao final do ano 2001 ou, se posterior, até à data da conclusão do troço construído pelo Concedente do Lanço Castro Daire Sul-Castro Daire Norte, a qual está prevista para o final do terceiro trimestre de 2001.

Base XXVII

[...]

1 — A Concessionária promove, por sua conta e inteira responsabilidade, e com o acompanhamento do Concedente, a realização dos estudos e projetos relativos aos Lanços a construir, os quais devem satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor, incluindo as normas comunitárias aplicáveis, e respeitar os termos da Proposta.

2 — Os estudos e projetos referidos no número anterior devem satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, segurança, comodidade e economia dos utentes da Autoestrada, sem descurar os aspetos de integração ambiental e enquadramento adaptado à região que a mesma atravessa, e são apresentados sucessivamente sob as formas de estudos prévios, incluindo Estudos de Impacte Ambiental, anteprojetos e projetos, podendo alguma destas fases ser dispensada pelo Concedente, a solicitação devidamente fundamentada da Concessionária.

3 — [...].

4 — O estabelecimento do traçado da Autoestrada com os seus nós de ligação, Áreas de Serviço e áreas de repouso e instalação dos sistemas de contagem e classificação de tráfego deve ser objeto de pormenorizada justificação nos estudos e projetos a submeter pela Concessionária e tem em conta os estudos de caráter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões abrangidas nas zonas em que esse traçado se desenvolve, nomeadamente os planos regionais de ordenamento do território, os planos diretores municipais, os planos de pormenor urbanísticos e o Estudo de Impacte Ambiental.

5 — As normas a considerar na elaboração dos projetos, que não sejam taxativamente indicadas no Contrato de Concessão nem constem de disposições legais ou regulamentares em vigor, devem ser as que se coadunem com a melhor técnica rodoviária à data da execução dos trabalhos.

6 — A Concessionária pode solicitar ao Concedente, e este deve fornecer-lhe, com a brevidade possível, os seguintes elementos de estudo:

a) Estudo Prévio do IP 3 entre o IP 5 e Castro Daire Sul;

b) Projeto de execução e EIA entre Castro Daire Norte e Reconcos;

c) Relatório do progresso e Projeto de Execução (traçado) do IP 3 entre Régua e Vila Real;

d) Relatório do progresso e Projeto de Execução (obras de arte) do IP 3 entre Régua e Vila Real;

e) Relatório do progresso do Estudo Prévio e EIA do IP 3 entre Vila Real e Chaves (fronteira).

7 — [...].

Base XXVIII

Programa de estudos e projetos

1 — No prazo de 30 dias úteis contados da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária submete à aprovação do Concedente um documento em que indica as datas em que se compromete a apresentar os estudos prévios, Estudos de Impacte Ambiental, anteprojetos e projetos que lhe compete elaborar, bem como as alterações que entende propor aos elementos indicados no n.º 6 da base XXVII e as entidades técnicas independentes que propõe para a emissão do parecer de revisão a que alude o n.º 7 da base XXIX.

2 — No documento referido no número anterior figuram também as datas, expressas em meses e anos, do início da construção e da abertura ao tráfego de cada Lanço.

3 — O documento a que se refere o n.º 1 considera-se tacitamente aprovado no prazo de 30 dias úteis a contar da sua entrega, suspendendo-se aquele prazo em virtude da apresentação de pedidos de esclarecimento pelo Concedente e pelo período de tempo que este razoavelmente fixar para a resposta.

Base XXIX

[...]

1 — [...].

2 — [...].

a) [...].

- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]
- g) [...]
- h) [...]
- i) Portagens;
- j) Sistemas de controlo e gestão de tráfego;
- k) Auditoria de segurança.

3 — Os estudos prévios são instruídos conjuntamente com os respetivos Estudos de Impacte Ambiental, elaborados em cumprimento da legislação nacional e comunitária em vigor, por forma a que o Concedente os possa submeter ao MAOTE para parecer de avaliação, de acordo com a legislação em vigor.

4 — Os projetos de execução devem ser apresentados ao Concedente divididos nos seguintes fascículos independentes:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]
- g) [...]
- h) [...]
- i) [...]
- j) [...]
- l) [...]
- m) [...]
- n) [...]
- o) [...]
- p) [...]
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) [...]
- v) [...]
- x) [...]
- y) [...]
- z) Relatório das medidas de minimização de impactes ambientais;
- aa) Portagens;
- bb) Sistemas de controlo e gestão de tráfego;
- cc) Canal Técnico Rodoviário;
- dd) Auditoria de segurança.

5 — [...].

6 — [...]:

a) Textos — *Microsoft Word*, armazenados no formato standard;

b) Tabelas e folhas de cálculo — *Microsoft Excel*, armazenados no formato *standard*;

c) [...].

7 — Os estudos e projetos apresentados ao Concedente, nas diversas fases, devem ser instruídos com parecer de revisão emitido por entidades técnicas independentes, o qual os submete à aprovação dos organismos oficiais competentes.

8 — [...].

Base XXX

[...]

1 — Na elaboração dos projetos da Autoestrada devem respeitar-se as características técnicas definidas nas normas de projeto do IMT ou, caso não existam, da EP, tendo em conta a velocidade base de 120 km/h, salvo disposto em contrário em disposição legal em vigor e sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Em zonas particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, pode ser adotada velocidade base e características técnicas inferiores às indicadas no número anterior, mediante proposta da Concessionária devidamente fundamentada.

3 — O dimensionamento do perfil transversal dos Sublanços (secção corrente) deve ser baseado no TMDA previsto para o ano horizonte, considerando este como o vigésimo ano após a abertura ao tráfego do Lanço em que se integram.

4 — [...]:

a) Vedação — a Autoestrada é vedada em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito tipos de vedações a aprovar pelo IMT, e devendo as passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante ser também vedadas lateralmente em toda a sua extensão;

b) Sinalização — é estabelecida a sinalização, horizontal, vertical e variável, indispensável para a conveniente orientação e segurança da circulação, segundo as normas em uso no IMT, e devendo ser ainda prevista sinalização específica para a circulação em situação de condições atmosféricas adversas, tais como chuva intensa ou nevoeiro;

c) Equipamentos de segurança — são instaladas guardas e outros equipamentos de segurança, nomeadamente no limite da plataforma da Autoestrada junto dos aterros com altura superior a 3 m, no separador quando tenha largura inferior a 9 m, bem como na proteção a obstáculos próximos da plataforma ou nos casos previstos nas normas em vigor para o setor, devendo ainda ser previstos sistemas de deteção de nevoeiro;

d) Integração e enquadramento paisagístico — a integração da Autoestrada na paisagem e o seu enquadramento adaptado à região que atravessa são objeto de projetos especializados que contemplem a implantação do traçado, a modulação dos taludes e o revestimento, quer destes, quer das margens, separador e Áreas de Serviço;

e) Iluminação — os nós de ligação, as Áreas de Serviço e as áreas de repouso podem ser iluminados, bem como as pontes de especial dimensão e os túneis;

f) Telecomunicações — a Concessão deve ser dotada de um Canal Técnico Rodoviário para instalação da rede de telecomunicações afeta à gestão da Concessão e para instalação de ativos de telecomunicações, nos termos da legislação aplicável, a construir pela Concessionária que, para o efeito, deve permitir a instalação de um cabo de fibra ótica pelo Concedente, cuja utilização lhe fica reservada;

g) [...].

5 — [...].

Base XXXI

[...]

1 — Os estudos e projetos apresentados ao Concedente nos termos das bases anteriores consideram-se tacitamente aprovados pelo ME no prazo de 60 dias a contar da respetiva apresentação, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — A solicitação, pelo Concedente, de correções ou esclarecimentos aos projetos ou estudos apresentados tem por efeito o reinício da contagem do prazo de aprovação se aquelas correções ou esclarecimentos forem solicitados nos 20 dias seguintes à apresentação desses projetos e estudos, ou a mera suspensão daqueles prazos, até que seja feita a correção ou prestado o esclarecimento, se a referida solicitação se verificar após aquela data.

3 — O prazo de aprovação referido no n.º 1 conta-se a partir da data de receção, pelo Concedente, do competente parecer do MAOTE ou do termo do prazo previsto na lei para que esta entidade se pronuncie.

4 — A aprovação ou não aprovação dos projetos pelo ME não acarreta qualquer responsabilidade para o Concedente nem liberta a Concessionária dos compromissos emergentes do Contrato de Concessão ou da responsabilidade que lhe advenha da imperfeição daqueles ou do decurso das obras, exceto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo Concedente relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado por escrito reservas referentes à segurança das mesmas e de a responsabilidade concreta que seja invocada por terceiro lesado decorrer diretamente de factos incluídos em tais reservas.

5 — No caso de o traçado dos Lanços referidos nas alíneas *a)*, *d)* e *e)* do n.º 1 da base II que seja aprovado pelo MAOTE não se localizar nos Corredores considerados na Proposta, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, desde que demonstre ter havido aumento de custos.

6 — No caso de o traçado dos Lanços referidos nas alíneas *a)*, *d)* e *e)* do n.º 1 da base II que seja aprovado pelo MAOTE ser, dos Corredores constantes da Proposta, o que implicar menor custo de construção, de acordo com os valores constantes de anexo ao Contrato de Concessão, há lugar a reposição do equilíbrio financeiro a favor do Concedente.

7 — [...].

8 — Sempre que o Concedente tenha direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do n.º 6, tal reposição é efetuada de acordo com o que, de boa fé, for estabelecido entre este, através de representantes do ME e do MEF, e a Concessionária, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pelo Concedente.

9 — Decorridos 60 dias sobre a solicitação de início de negociações sem que as Partes cheguem a acordo sobre os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, aquela reposição tem lugar, com referência ao Caso Base, com as alterações que este tiver sofrido ao abrigo do n.º 2 da base LXXXIII, e é efetuada pela reposição do valor do Critério Chave TIR, tendo em atenção o calendário de reembolsos e remuneração de fundos acionistas previstos no Caso Base e respeitando os valores dos Critérios Chave definidos nas alíneas *a)* e *b)* do n.º 4 da base LXXXIV.

10 — Os valores dos Critérios Chave referidos no número anterior são os que constam de anexo ao Contrato de Concessão e não podem ser modificados, independentemente de qualquer alteração ao Caso Base.

11 — A reposição do equilíbrio financeiro a que se refere o n.º 6 é efetuada através da modalidade que seja acordada pelas Partes.

12 — A reposição do equilíbrio financeiro efetuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa, suficiente e final para todo o período da Concessão, salvo acordo diverso das Partes.

Base XXXII

[...]

1 — [...].

2 — Compete à Concessionária elaborar e submeter à aprovação do Concedente, que os deve aprovar ou rejeitar no prazo de 30 dias a contar da data da sua submissão, os cadernos de encargos ou as normas de construção, não podendo as obras ser iniciadas antes de os mesmos terem sido aprovados e devendo estas ser realizadas com emprego de materiais de boa qualidade e a devida perfeição, segundo as melhores regras da arte, de harmonia com as disposições legais e regulamentares em vigor e as características habituais em obras do tipo das que constituem objeto da Concessão.

3 — [...].

4 — [...].

Base XXXIII

[...]

1 — [...].

2 — Ocorrendo atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos ou sendo-lhe feitas pela Concessionária alterações que possam pôr em risco as datas de entrada em serviço de cada Lanço, o Concedente notifica a Concessionária para apresentar, no prazo que razoavelmente lhe for fixado, mas nunca superior a 15 dias úteis, um plano de recuperação do atraso e indicação do reforço de meios para o efeito necessário.

3 — O Concedente pronuncia-se sobre o plano de recuperação referido no número anterior no prazo de 15 dias úteis a contar da sua apresentação.

4 — Caso o plano de recuperação referido nos números anteriores não seja apresentado no prazo para o efeito fixado ou não seja aprovado pelo Concedente, este pode impor à Concessionária a adoção das medidas que entender adequadas e ou o cumprimento de um plano de recuperação por ele elaborado.

5 — (*Anterior n.º 4.*)

6 — Sempre que o atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos seja imputável ao Concedente, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do disposto na base LXXXIV, sem prejuízo do disposto no n.º 4 da base XXIII.

Base XXXIV

Aumento do número de vias da Autoestrada

1 — O aumento do número de vias dos Sublanços é realizado em harmonia com o seguinte:

a) Nos Sublanços com quatro vias, deve ser construída mais uma via em cada sentido a partir do terceiro ano após o TMDA ter atingido 38 000 veículos;

b) Nos Sublanços com seis vias, deve ser construída mais uma via em cada sentido a partir do terceiro ano após o TMDA ter atingido 60 000 veículos.

2 — Os encargos decorrentes do aumento do número de vias dos Sublanços são da responsabilidade do Concedente, devendo as respetivas condições de pagamento ser previamente acordadas com a Concessionária, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 5 a 8.

3 — Os procedimentos necessários ao aumento do número de vias dos Sublanços são desenvolvidos pela Concessionária, que adota, para o efeito, os procedimentos pré-contratuais que possam ser legalmente exigidos, no prazo determinado pelo Concedente, sem prejuízo do disposto no n.º 8.

4 — Os documentos e as peças dos procedimentos pré-contratuais, bem como a respetiva adjudicação, devem ser previamente aprovados pelo Concedente, que pode, em qualquer circunstância, determinar a alteração:

a) Dos documentos e das peças do procedimento;

b) Do projeto de decisão de adjudicação, desde que respeitando as normas legais e regulamentares aplicáveis.

5 — Na falta do acordo previsto no n.º 2, o Concedente deve, atempadamente, disponibilizar à Concessionária os meios financeiros necessários ao pagamento do preço devido ao adjudicatário do procedimento pré-contratual referido no n.º 3.

6 — Quaisquer outros eventuais encargos relativos ao desenvolvimento do procedimento pré-contratual referido no n.º 3 devem ser acordados previamente entre as Partes, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

7 — Na falta do acordo previsto no número anterior, e sem prejuízo do desenvolvimento do procedimento pré-contratual relativo à adjudicação do aumento do número de vias, o valor dos encargos aí previstos é fixado pelo tribunal arbitral, nos termos do capítulo XXIII.

8 — No caso de não ser legalmente exigível à Concessionária a tramitação de procedimento pré-contratual, os termos e as condições relativos ao desenvolvimento do processo de aumento do número de vias são previamente acordados entre as Partes.

9 — Na falta do acordo previsto no número anterior, é tramitado um procedimento de natureza concorrencial, com vista à escolha da entidade que procede aos trabalhos de aumento do número de vias, sendo aplicável o disposto nos n.ºs 4 a 7.

10 — Caso o Concedente opte por não proceder à realização de um aumento do número de vias na data em que tal aumento deva ocorrer, a Concessionária fica apenas obrigada, para efeitos da aplicação do regime de indisponibilidade da Autoestrada, ao cumprimento do nível de serviço C até um TMDA de 60 000 ou de 90 000 veículos, respetivamente para as secções de quatro ou seis vias, e de um nível de serviço D a partir daqueles limiares.

Base XXXV

[...]

1 — [...].

2 — O restabelecimento de vias de comunicação a que se refere a parte final do número anterior é efetuado

com um perfil transversal que atenda às normas em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamento 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.

3 — O traçado e as características técnicas dos restabelecimentos de vias de comunicação a que se refere a parte final do n.º 1 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.

4 — (Anterior n.º 3.)

5 — (Anterior n.º 4.)

6 — (Anterior n.º 5.)

7 — (Anterior n.º 6.)

Base XXXVI

[...]

1 — O Concedente pode impor à Concessionária a realização de modificações aos projetos e estudos apresentados, mesmo se já aprovados, e ao Programa de Trabalhos, quando o interesse público o exija, mediante comunicação dirigida à Concessionária e imediatamente aplicável.

2 — [...].

3 — Qualquer património histórico ou arqueológico que seja descoberto no curso das obras de construção da Autoestrada é pertença exclusiva do Concedente, devendo a Concessionária notificá-lo imediatamente da sua descoberta e não podendo efetuar quaisquer trabalhos que possam afetar ou pôr em perigo aquele património sem obter indicações do Concedente relativamente à sua forma de preservação.

4 — [...].

Base XXXVII

[...]

1 — A Concessionária garante ao Concedente a qualidade da conceção, do projeto e da execução das obras de construção e conservação dos Lanços previstos no n.º 1 da base II, bem como a qualidade da conservação dos Lanços previstos no n.º 2 da base II, responsabilizando-se pela sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e operacionalidade, ao longo de todo o período da Concessão, sem prejuízo do disposto no Contrato de Concessão.

2 — [...].

3 — A Concessionária não responde nos termos dos números anteriores sempre que, tendo sido determinada, nos termos da base XXXIV-A, a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, não se proceda atempadamente à mesma nos termos do n.º 26 dessa base.

Base XXXVIII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — No caso de o resultado da vistoria ser favorável à entrada em serviço do Lanço em causa, é a sua abertura ao tráfego autorizada por despacho do ME.

7 — No caso de, não obstante ter sido autorizada a abertura dos Lanços ao tráfego, haver lugar à realização de trabalhos de acabamento ou de melhoria, são tais trabalhos realizados prontamente pela Concessionária, realizando-se, após a sua conclusão, a nova vistoria, nos termos dos n.ºs 3 e 4.

8 — [...].

9 — [...].

10 — No prazo de um ano a contar da última vistoria de um Lanço, realizada nos termos dos números anteriores, a Concessionária fornece ao Concedente um exemplar das peças escritas e desenhadas definitivas do projeto das obras executadas em material reproduzível e em suporte informático.

11 — [...].

Base XXXIX

[...]

1 — A Concessionária pode, mediante autorização do ME a conceder, por despacho, caso a caso, introduzir alterações nas obras realizadas e estabelecer e pôr em funcionamento instalações não previstas nos projetos aprovados, desde que delas não resulte nenhuma modificação fundamental à Concessão.

2 — A Concessionária tem de efetuar e de fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo ME, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — [...].

4 — Salvo se as obras referidas no n.º 2 forem realizadas por concurso público, na reposição do equilíbrio financeiro referida no número anterior tem-se por base a listagem de preços unitários a acordar previamente entre o Concedente, através de representantes do ME e do MEF, e a Concessionária.

5 — [...].

Base XLI

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — As Áreas de Serviço a estabelecer ao longo da Autoestrada devem:

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

b) [...]

c) Respeitar a legislação vigente que lhes seja aplicável ou que seja aplicável a algum ou alguns dos seus elementos, nomeadamente aquela que regule a localização, classificação, composição, funcionamento e exploração de áreas de serviço e de postos de abastecimento de combustíveis marginais às estradas.

4 — A distância entre Áreas de Serviço a estabelecer nos Lanços que constituem o objeto da Concessão não deve ser superior a 50 km, salvo se permitido em legislação específica.

Base XLII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Independentemente da atribuição a terceiros da exploração das Áreas de Serviço a Concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações para si emergentes, neste âmbito, do Contrato de Concessão, sendo a única responsável, perante o Concedente, pelo seu cumprimento.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o Concedente pode exercer os direitos que para si decorrem do Contrato de Concessão diretamente perante os terceiros em causa, podendo, nomeadamente, pôr termo aos contratos que os ligam à Concessionária por razões decorrentes do incumprimento das obrigações descritas, neste âmbito, no Contrato de Concessão ou naqueles contratos.

5 — A resolução operada nos termos do número anterior não ocorre antes de decorridos seis meses sobre a notificação da Concessionária e do terceiro que explora a Área de Serviço em questão, pelo Concedente, que deve indicar os motivos da sua insatisfação e a possibilidade de resolução do contrato de exploração daquela Área de Serviço.

6 — [...].

Base XLIII

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, no Termo da Concessão caducam automaticamente, e em razão daquele termo, quaisquer contratos celebrados pela Concessionária com quaisquer terceiros relativos à exploração das Áreas de Serviço, ficando esta inteiramente responsável pelas consequências legais e contratuais dessa caducidade, não assumindo o Concedente quaisquer responsabilidades nesta matéria.

2 — O Concedente pode exigir à Concessionária, até 120 dias antes do termo do prazo da Concessão, que esta lhe ceda gratuitamente a posição contratual para si emergente dos contratos referidos no número anterior.

3 — No caso previsto no número anterior, os contratos referidos no n.º 1 subsistem para além do Termo da Concessão.

4 — Em caso de resgate ou de resolução do Contrato de Concessão, o Concedente assume os direitos e obrigações emergentes dos contratos referidos no n.º 1 que estejam em vigor à data do resgate ou da resolução, com exceção dos resultantes de reclamações que contra a Concessionária estejam pendentes e daquelas que, embora apresentadas após o resgate ou a resolução, se refiram a factos que lhes sejam anteriores.

5 — Os contratos referidos no n.º 1 devem incluir cláusula que contenha a expressa anuência dos terceiros em causa à cessão da posição contratual prevista no n.º 2 e o reconhecimento do efeito que nesses contratos tem o resgate ou a resolução do Contrato de Concessão, indicados no número anterior.

Base XLV

[...]

1 — Constitui estrita obrigação da Concessionária a manutenção em funcionamento ininterrupto e permanente dos Lanços, após a sua abertura ao tráfego, em bom estado de conservação e em perfeitas condições de utilização e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições legais e regulamentares aplicáveis e no Contrato de Concessão, realizando, oportunamente, e de acordo com o disposto no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade, as reparações, as renovações e as adaptações que para o efeito se tornem necessárias e todos os trabalhos e alterações necessários para que os mesmos satisfaçam plenamente o fim a que se destinam.

2 — A Concessionária é responsável pela manutenção, em bom estado de conservação e funcionamento, do equipamento de monitorização ambiental, dos dispositivos de conservação da natureza e dos sistemas de proteção contra o ruído, de acordo com o estabelecido no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade.

3 — Constitui ainda responsabilidade da Concessionária a conservação e a manutenção dos sistemas de contagem e classificação de tráfego referidos em anexo ao Contrato de Concessão, incluindo o respetivo centro de controlo e ainda os sistemas de iluminação dos túneis e Áreas de Serviço, de sinalização e de segurança nos troços das vias nacionais ou urbanas que contactam com os nós de ligação até aos limites estabelecidos na base V.

4 — Sem prejuízo do disposto na base XXXIV-A, a Concessionária deve respeitar os padrões de qualidade, designadamente para a regularidade e aderência do pavimento, para a conservação da sinalização e do equipamento de segurança e para 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 da Autoestrada são verificados pelo Concedente de acordo com um plano de ações de fiscalização por este definido, competindo à Concessionária proceder, nos prazos que razoavelmente lhe sejam fixados, às reparações e às beneficiações necessárias à manutenção dos padrões de qualidade previstos no número anterior, sem prejuízo do disposto nas bases XXXIV e XXXIV-A.

Base XLVI

[...]

1 — Os Lanços referidos no n.º 2 da base II, bem como os equipamentos e instalações a eles afetos, transferem-se para a Concessionária, no caso do Lanço referido na alínea *a*), na data da entrada em serviço do troço a construir pelo Concedente, e, no caso do Lanço referido na alínea *b*), às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, tornando-se a respetiva exploração e conservação da responsabilidade exclusiva da Concessionária a partir desse momento, nos termos da base anterior.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

Base XLVII

[...]

1 — A Concessionária tem a obrigação de instalar e ou manter instalados os equipamentos de contagem e de classificação de tráfego listados em anexo ao Contrato de Concessão, que permitam assegurar ao Concedente o controlo efetivo do número e do tipo de veículos que circulam nos respetivos Sublanços onde se encontram instalados, devendo ainda disponibilizar os dados captados por tais equipamentos ao programa de monitorização de tráfego que o Concedente tem em curso na rede rodoviária nacional.

2 — O equipamento de medição de tráfego a instalar de acordo com o disposto em anexo ao Contrato de Concessão, deve garantir:

a) A classificação dos veículos, de acordo com as categorias definidas pelo Concedente e descritas na base XLVIII;

b) [Revogada].;

c) O fornecimento de dados para sistemas de controlo e gestão de tráfego.

3 — Os sistemas a instalar devem ter capacidades de processamento de informação e devem ser compatíveis com a rede de equipamento de contagem e de classificação automática de veículos existente, assim como com o programa de controlo do sistema utilizado pelo Concedente.

4 — [...].

5 — O sistema de contagem de veículos deve ainda contemplar o fornecimento e instalação na EP de uma *workstation* e respetivo *software* que permita o acesso a todos os registos de tráfego, incluindo acesso ao circuito fechado de TV.

6 — O sistema e os componentes a fornecer, instalar e integrar devem ser concebidos de forma a comunicarem através de sistema de banda larga não dedicada com capacidade de débito adequada à correta execução das tarefas a que se destinam e ser um sistema aberto de medição do tráfego, de acordo com padrões operacionais reconhecidos.

7 — [...].

8 — Todos os equipamentos de contagem, classificação e observação de tráfego são sujeitos a um período de testes de pelo menos dois meses, após a entrada em serviço do Sublanço respetivo, pelos quais o Concedente possa aferir do seu bom funcionamento e autorizar que o Lanço em que se integram entre em serviço efetivo.

Base XLVIII

[...]

1 — A localização dos sistemas de contagem de tráfego consta de anexo ao Contrato de Concessão, devendo permitir, nos Sublanços em que devam permanecer instalados, a contagem e a classificação do tráfego.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

Base XLIX

[...]

1 — As classes de veículos que os equipamentos descritos nas bases anteriores devem permitir classificar são as seguintes:

[...]

2 — [Revogado].

Base L

[...]

1 — O Manual de Operação e Manutenção constante de anexo ao Contrato de Concessão estabelece as regras, os princípios e os procedimentos a observar em matéria de operação e manutenção do Empreendimento Concessionado, e designadamente:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) Revestimento vegetal;
- g) [Revogada];
- h) [Revogada].

2 — [Revogado].

3 — O Manual de Operação e Manutenção pode ser alterado por acordo escrito entre a Concessionária e o Concedente, caso em que o Manual de Operação e Manutenção, tal como assim alterado, passa a integrar, para todos os efeitos, o Contrato de Concessão.

4 — Caso a necessidade de alterar o Manual de Operação e Manutenção decorra de alteração das disposições normativas e ou da legislação em vigor aplicáveis, o acordo previsto no número anterior deve ser obtido, na sequência de proposta da Concessionária, no prazo de 90 dias após a entrada em vigor das alterações, sem prejuízo de prazo diferente previsto na lei.

5 — O Plano de Controlo de Qualidade constante de anexo ao Contrato de Concessão estabelece os critérios a verificar, a respetiva periodicidade, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nas seguintes componentes:

- a) Pavimentos flexíveis;
- b) [Alínea b) do anterior n.º 4];
- c) [Alínea c) do anterior n.º 4];
- d) [Alínea d) do anterior n.º 4];
- e) [Alínea e) do anterior n.º 4];
- f) [Alínea f) do anterior n.º 4];
- g) [Alínea g) do anterior n.º 4];
- h) [Alínea h) do anterior n.º 4];
- i) [Alínea i) do anterior n.º 4];
- j) Telecomunicações e telemática.

6 — O Plano de Controlo de Qualidade pode ser alterado por acordo escrito entre a Concessionária e o Concedente, caso em que o Plano de Controlo de Qualidade, tal como assim alterado, passa a integrar, para todos os efeitos, o Contrato de Concessão.

7 — Caso a necessidade de alterar o Plano de Controlo de Qualidade decorra de alteração das disposições normativas e ou da legislação em vigor aplicáveis, o

acordo previsto no número anterior deve ser obtido, na sequência de proposta da Concessionária, no prazo de 90 dias após a entrada em vigor das alterações, sem prejuízo de prazo diferente previsto na lei.

Base LI

Encerramento de vias e trabalhos na via

1 — Sem prejuízo do disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as correspondentes obrigações das entidades exploradoras, apenas é permitido, sem penalidade, o encerramento de vias, para efeitos devidamente justificados, até ao limite de 25000 via x quilómetro x hora por ano, durante o período diurno (das 7 até às 21 horas) e até ao limite de 40000 via x quilómetro x hora por ano, durante o período noturno não sendo considerado encerramento, para efeitos de aplicação de penalidades:

a) O encerramento de vias devido à execução dos trabalhos de terceiros previstos na base LXI, bem como de trabalhos de ligação a outras autoestradas;

b) O encerramento de vias devido (i) a casos de força maior; (ii) a imposição das autoridades competentes; (iii) à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a via ou causem risco para a circulação; (iv) à manutenção do sistema de cobrança de taxas de portagem; (v) à realização de uma Grande Reparação de Pavimento nos termos da base XXXIV-A; ou (vi) à realização de trabalhos de manutenção invernal para efeitos de remoção de neve, pelo tempo estritamente necessário à execução da ação de manutenção em causa.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — Todo e qualquer encerramento de vias deve ser previamente comunicado pela Concessionária ao IMT, salvo quando se revele impossível em função da invisibilidade da respetiva

Base LII

Obrigações e direitos dos utentes e dos proprietários dos terrenos confinantes com a Autoestrada

1 — As obrigações dos utentes e os direitos e obrigações dos proprietários dos terrenos confinantes com a Autoestrada, em relação ao seu policiamento, são as que constam do Estatuto das Estradas Nacionais e de outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis, designadamente do disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as correspondentes obrigações das entidades exploradoras.

2 — Os utentes têm o direito de ser informados previamente pela Concessionária, nos termos das normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as correspondentes obrigações das entidades exploradoras, sobre a realização de obras programadas que afetem as normais condições de circulação na Autoestrada, designadamente das que reduzam

o número de vias em serviço ou que obriguem a desvios de faixa de rodagem.

3 — A Concessionária tem, igualmente, o dever de informar os utentes e o Concedente com a devida antecedência e observado o disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as respetivas obrigações das entidades exploradoras, sobre a ocorrência de incidentes que impliquem congestionamentos no troço em obras, devendo esta informação e a que se refere no número anterior ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária servida pela Autoestrada e, se o volume das obras em causa assim o recomendar, através de anúncio publicado num jornal de circulação nacional, com a antecedência e o destaque julgados convenientes.

Base LIII

Disciplina de tráfego

1 — [...].

2 — O Manual de Operação e Manutenção estabelece os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a identificação de condições climatéricas adversas à circulação, a deteção de acidentes e a consequente e sistemática informação de alerta ao utente, no âmbito da Concessão, em articulação com as ações a levar a cabo na restante rede nacional.

3 — [...].

Base LIV

[...]

1 — A Concessionária é obrigada a assegurar, nos termos do Manual de Operação e Manutenção, assistência aos utentes da Autoestrada, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes.

2 — A assistência a prestar aos utentes nos termos do número anterior consiste também no auxílio sanitário e mecânico, devendo a Concessionária instalar para o efeito uma rede de telecomunicações junto aos túneis rodoviários integrados, em três escapatórias e em pontos sem cobertura do número de emergência nacional (112), organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e promover a prestação de assistência mecânica, nos termos definidos no Contrato de Concessão, no Plano de Controlo de Qualidade e no Manual de Operação e Manutenção.

3 — O serviço referido no número anterior funciona nos centros de assistência e manutenção que a Concessionária deve criar, os quais compreendem as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento da Autoestrada.

4 — Pela prestação do serviço de assistência e auxílio sanitário e mecânico, a Concessionária pode cobrar aos respetivos utentes taxas cujo montante deve constar do Manual de Operação e Manutenção.

5 — [Revogado].

Base LV

[...]

1 — A Concessionária obriga-se a ter à disposição dos utentes do Empreendimento Concessionado, nas Áreas de Serviço, livros de reclamações, os quais podem ser visados periodicamente pelo Concedente.

2 — A Concessionária deve enviar trimestralmente ao Concedente todas as reclamações registadas, nomeadamente nos termos do número anterior, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações e demais providências que tenham sido tomadas.

Base LVI

[...]

1 — A Concessionária deve organizar uma rigorosa estatística diária do tráfego na Autoestrada e nas Áreas de Serviço, compatível com os equipamentos de contagem que a Concessionária tem obrigação de manter nos termos do Contrato de Concessão, adotando, para o efeito, formulário a estabelecer de acordo com a EP e nos termos do Manual de Operação e Manutenção.

2 — O TMDA de cada Sublanço é calculado a partir de dados recolhidos pelos equipamentos de contagem e classificação de tráfego ou pelo sistema de cobrança de taxas de portagem, prevalecendo os dados dos equipamentos de contagem sobre os do sistema de cobrança em caso de sobreposição dos dois sistemas.

3 — Em caso de cessão da posição contratual nos termos da base LVII-X, os dados recolhidos pelo sistema de cobrança de taxas de portagem são disponibilizados pela sociedade concessionária, com o consentimento da EP, à Concessionária, mediante solicitação desta, no prazo de sete dias a contar do termo do período a que se referem.

4 — Na hipótese prevista no número anterior, a Concessionária pode, mediante autorização da EP, auditar os referidos dados do sistema de cobrança de taxas de portagem, devendo a sociedade concessionária criar as condições necessárias para o efeito.

5 — Caso não seja possível determinar o TMDA de um Sublanço, direta ou indiretamente, a partir dos dados recolhidos nos termos do número anterior, considera-se como TMDA desse Sublanço a média do TMDA dos Sublanços adjacentes.

6 — Os dados obtidos são mantidos, sem quaisquer restrições, à disposição do Concedente e da EP, que têm livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controlo.

Base LVIII

[...]

1 — Carecem de aprovação prévia do Concedente, sob pena de nulidade, a substituição, modificação ou resolução dos Contratos do Projeto, bem como a celebração pela Concessionária de qualquer negócio jurídico que tenha por objeto as matérias reguladas pelos mesmos.

2 — [...].

3 — [...].

4 — Sem prejuízo das obrigações e responsabilidades diretamente assumidas perante o Concedente, ou de que

este seja beneficiário, pelos terceiros que são ou venham a ser parte de algum ou alguns dos contratos estabelecidos pela Concessionária com vista ao desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, incluindo, nomeadamente, os Contratos do Projeto, e do disposto no n.º 7 da base LVII-X e no n.º 8 da base LVII-BB, a Concessionária é sempre responsável direta perante o Concedente pelo cumprimento de todas as obrigações assumidas no Contrato de Concessão.

5 — [...].

6 — Sempre que, nos termos dos contratos a que se refere o n.º 4, for ao Concedente permitido o exercício direto de direitos perante os terceiros que neles são partes outorgantes, pode este optar livremente por exercer tais direitos diretamente sobre tais terceiros ou sobre a Concessionária.

7 — Quando o Concedente opte por exercer os direitos referidos no número anterior sobre a Concessionária, esta apenas pode opor-lhe os meios de defesa que nesses contratos estejam previstos, ou deles resultem, na medida em que o uso ou o efeito de tais meios não procrastine, impeça ou torne excessivamente oneroso para o Concedente ou excessivamente difícil para a Concessionária o cumprimento pontual das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão.

8 — O Termo da Concessão importa a extinção imediata dos Contratos do Projeto, sem prejuízo do disposto em contrário no Contrato de Concessão e dos acordos que o Concedente tenha estabelecido ou venha a estabelecer diretamente com as respetivas contrapartes.

9 — O disposto no número anterior em nada prejudica a vigência dos Contratos de Financiamento, no que se refere às relações jurídicas entre as Entidades Financiadoras e a Concessionária.

Base LIX

[...]

1 — Carecem igualmente de autorização expressa do Concedente, sob pena de nulidade, a suspensão, a substituição, cancelamento ou modificação dos documentos referentes a:

a) Seguros referidos na base LXIX, com exceção do respetivo cancelamento ou suspensão por não pagamento de prémios, ou a renegociação dos seus termos, desde que tal não implique a redução da cobertura e ou do respetivo capital e ou alteração dos beneficiários;

b) [...]

c) [...].

2 — [...].

3 — [...].

Base LX

Autorizações, aprovações e outros atos do Concedente

1 — Compete ao MEF e ao ME, mediante despacho conjunto, a aprovação ou a autorização dos seguintes atos:

a) A alteração do objeto social da Concessionária;

b) O desenvolvimento, pela Concessionária, dentro dos limites físicos da Concessão, de outras atividades para além das integradas na Concessão nos termos do Contrato de Concessão;

c) O desenvolvimento, pela Concessionária, fora do âmbito e dos limites físicos da Concessão, de outras atividades;

d) A alteração da hierarquia dos Membros do Agrupamento no capital da Concessionária;

e) A redução do capital social da Concessionária;

f) A transmissão das ações da Concessionária, nos casos e nos termos previstos na base XII;

g) A concretização de uma operação de Refinanciamento da Concessão;

h) As autorizações previstas nas bases LVIII e LIX;

i) O trespasse da Concessão;

j) As alterações às condições das apólices de seguros, sem prejuízo do disposto na alínea a) do n.º 1 da base anterior.

2 — Sem prejuízo de outro regime expressamente estabelecido, as autorizações ou as aprovações previstas no número anterior devem ser expressas e escritas.

3 — Sem prejuízo de outras situações expressamente previstas, compete, conjuntamente, ao MEF e ao ME o exercício dos poderes do Concedente em matéria de resgate, de sequestro e de resolução do Contrato de Concessão, bem como de reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

4 — [Anterior corpo do artigo].

Base LXI

[...]

1 — Quando, ao longo do período da Concessão, se venha a mostrar necessário o atravessamento da Autoestrada por quaisquer instalações ou redes de serviço público, a Concessionária deve permitir a sua instalação e ou manutenção, a qual tem de ser levada a cabo de forma a causar a menor perturbação possível à circulação na Autoestrada.

2 — [...].

3 — [...].

Base LXVI

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — A Concessionária está impedida de utilizar o Canal Técnico Rodoviário, designadamente, para fins distintos do objeto da Concessão, não podendo o mesmo ser objeto de qualquer negócio jurídico da Concessionária, independentemente da sua natureza, sem prévia autorização do Concedente, na qual são estabelecidos os mecanismos de partilha de benefícios daí decorrentes.

4 — (Anterior n.º 3.)

5 — A Concessionária deve comunicar ao Concedente a sua intenção de proceder ao trespasse da Concessão, remetendo-lhe a minuta do contrato de trespasse que se propõe assinar e indicando todos os elementos do negócio que pretende realizar, bem como o calendário previsto para a sua realização e a identidade do trespasário.

6 — A autorização que eventualmente venha a ser dada para o trespasse só é válida se os termos do contrato de trespasse forem exatamente os mesmos dos que constavam do pedido de autorização submetido pela Concessionária ao Concedente.

7 — Ocorrendo trespasse da Concessão, consideram-se transmitidos para a nova concessionária os direitos e obrigações da Concessionária, assumindo aquela ainda os deveres, obrigações e encargos que eventualmente lhe venham a ser impostos pelo Concedente como condição para a autorização do trespasse.

8 — (Anterior n.º 6.)

Base LXVIII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

a) Na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, € 2 493 989,49;

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) Em caso algum, pode o valor da caução determinado nos termos das alíneas anteriores ser inferior a € 2 493 989,49, atualizado de acordo com o referido no número seguinte.

3 — [...].

4 — [...].

5 — Quando a caução for constituída em títulos, estes são avaliados pelo respetivo valor nominal, salvo se, nos três meses anteriores à constituição da caução, a cotação média na *Euronext Lisbon* for abaixo do par, situação em que a avaliação se fixará em 90 % dessa média.

6 — Os termos e condições da caução constituída de acordo com as alíneas a) e b) do n.º 4, quaisquer modificações subsequentes, o seu cancelamento ou redução e as respetivas instituições emitentes ou depositárias devem merecer aprovação prévia do Concedente, a qual se considera tacitamente concedida quando não seja recusada, no prazo de 60 dias.

7 — A entidade emitente da garantia bancária prevista na alínea c) do n.º 4 deve ser previamente aprovada pelo Concedente, considerando-se tacitamente aprovada quando não seja recusada, no prazo de 30 dias.

8 — [...].

9 — [...].

10 — [...].

11 — [...].

Base LXX

[...]

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes do Contrato de Concessão, são exercidos pelo MEF para os aspetos económicos e financeiros e pelo ME para os demais aspetos.

2 — Os poderes do ME são exercidos pelo IMT e os do MEF são exercidos pela IGF e pela UTAP, nos termos legais ou que venham a ser definidos pelo MEF.

3 — A Concessionária faculta ao Concedente, ao IMT, à AMT, à IGF e à UTAP ou a qualquer outra entidade por estes nomeada, desde que devidamente credenciada, livre acesso a todo o Empreendimento Concessionado, bem como a todos os livros de atas, listas de presença e documentos anexos relativos à Concessionária, livros, registos e documentos relativos às instalações e atividades objeto da Concessão, incluindo

as estatísticas e registos de gestão utilizados, e presta sobre todos esses documentos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados.

4 — Podem ser efetuados, a pedido do Concedente, de acordo com critérios de razoabilidade e na presença de representantes da Concessionária ensaios que permitam avaliar as condições de funcionamento e características da Concessão e do equipamento, sistemas e instalações às mesmas respeitantes, correndo os respetivos custos por conta da Concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.

5 — [...].

6 — [...].

Base LXXI

[...]

1 — A Concessionária obriga-se a apresentar semestralmente ao Concedente os elementos do plano geral de trabalhos, traçados sobre documentos que contenham o plano geral incluído no Programa de Trabalhos.

2 — [...].

3 — [...].

4 — A Concessionária obriga-se ainda a fornecer, em complemento dos documentos referidos nos n.ºs 1 e 2, todos os esclarecimentos e informações adicionais que o Concedente lhe solicitar.

Base LXXII

[...]

1 — [...].

2 — O Concedente pode recorrer à caução para pagamento dos custos incorridos em aplicação do disposto no número anterior, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.

Base LXXV

[...]

1 — Sem prejuízo da possibilidade de sequestro ou resolução do Contrato de Concessão, o incumprimento pela Concessionária de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Concessão, ou das determinações do Concedente emitidas no âmbito da lei ou desse contrato, pode ser sancionado, por decisão do Concedente, pela aplicação de multas contratuais, cujo montante varia, em função da gravidade da falta, entre € 5 000 e € 100 000, sem prejuízo do direito do Concedente a ser indemnizado pelo dano excedente.

2 — [...].

3 — O prazo de reparação do incumprimento é fixado de acordo com critérios de razoabilidade e tem sempre em atenção a defesa do interesse público e a manutenção em funcionamento da Concessão, nos termos do Contrato de Concessão.

4 — [...].

5 — Caso o incumprimento consista em atraso na data de entrada em serviço dos Lanços a construir, as multas referidas no número anterior:

a) São aplicadas por cada dia de atraso e por cada Lanço;

b) Têm como limite máximo, para todos os Lanços, o montante de € 5 000 000; e

c) São aplicáveis nos termos seguintes:

- i) Até ao montante de € 15 000 por dia de atraso, entre o primeiro e o décimo quinto dia de atraso, inclusive;
- ii) Até ao montante de € 25 000 por dia de atraso, entre o décimo sexto e o trigésimo dia de atraso, inclusive;
- iii) Até ao montante de € 50 000 por dia de atraso, entre o trigésimo primeiro e o sexagésimo dia de atraso, inclusive;
- iv) Até ao montante de € 62 500, a partir do sexagésimo primeiro dia de atraso.

d) [Revogada].

- 6 — [...].
- 7 — [...].
- 8 — [...].
- 9 — [...].

10 — Não há lugar ao pagamento de multas sempre que ao evento de incumprimento sejam aplicadas as deduções previstas na base LXV-A.

11 — A aplicação de multas é precedida de audiência da Concessionária, nos termos da lei.

Base LXXXVI

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].

4 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a ocorrência de um caso de força maior tem por efeito:

a) Exonerar a Concessionária da responsabilidade pelo não cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão que sejam diretamente por ele afetadas, na estrita medida em que o respetivo cumprimento pontual e atempado tenha sido efetivamente impedido;

b) A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV; ou,

c) A resolução do Contrato de Concessão, caso a impossibilidade do respetivo cumprimento se torne definitiva ou a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revele excessivamente onerosa para o Concedente.

- 5 — [...].
- 6 — [...].
- 7 — [...].
- 8 — [...].
- 9 — [...].

- a) [...]
- b) [...]

c) Revertem para o Concedente todos os bens que integram a Concessão;

d) [...]

e) Fica a Concessionária responsável pelos efeitos da cessação de quaisquer contratos, incluindo os Contratos do Projeto, de que seja parte, salvo quanto aqueles em relação aos quais o Concedente exerceu a faculdade prevista no n.º 2 da base XLIII e quanto aos indicados no número anterior.

- 10 — [...].
- 11 — [...].

Base LXXVII

[...]

1 — [...].

2 — Com o resgate, o Concedente assume automaticamente todos os direitos e obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos do Projeto outorgados anteriormente à notificação referida no número anterior que tenham por objeto a exploração e conservação da Autoestrada.

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 do ME.

4 — Em caso de resgate, a Concessionária tem direito à prestação pelo Concedente, a título de indemnização e em cada ano, desde a data do resgate até ao termo do prazo da Concessão a que se refere o n.º 1 da base X, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e outros *cash-flow* para acionistas previstos, mas ainda não pagos, para cada ano desse período, na última versão entregue ao Concedente das projeções referidas na alínea h) do n.º 1 da base XVI, a qual deve estar consentânea com a evolução histórica da Concessionária e ser aceite pelo Concedente.

5 — Os montantes a pagar pelo Concedente nos termos do número anterior são deduzidos de eventuais obrigações da Concessionária vencidas e não cumpridas à data do resgate.

6 — (Anterior n.º 5.)

7 — (Anterior n.º 6.)

Base LXXVIII

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].
- 5 — [...].
- 6 — [...].
- 7 — [...].

8 — A Concessionária pode optar pela resolução do Contrato de Concessão caso o espetro se mantenha por seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da Concessão, sendo então aplicável o disposto no n.º 9 da base seguinte.

Base LXXIX

Resolução

1 — O Concedente, sob proposta do ME e ouvidos o IMT, a IGF e a UTAP, pode pôr fim à Concessão através da resolução do Contrato de Concessão, em caso de violação grave, não sanada ou não sanável, das obrigações da Concessionária decorrentes do Contrato de Concessão.

2 — Constituem, nomeadamente, causas de resolução 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) A não entrada em serviço da totalidade da Autoestrada até ao termo do ano em que se celebrar o sexto aniversário da Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

- b) [...]
 c) Dissolução ou sentença de declaração de insolvência da Concessionária;
 d) [...]
 e) [...]
 f) [...]
 g) Cedência, alienação, oneração ou trespasse da Concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;
 h) [...]
 i) Desobediência reiterada às determinações do Concedente, com prejuízo para a execução das obras ou para a exploração e conservação da Autoestrada;
 j) [...]
 k) Violação grave, não sanada ou sanável, pela Concessionária, das obrigações constantes do Contrato de Prestação de Serviços, salvo em caso de cessão da posição contratual nos termos da base LVII-X.

3 — Verificando-se um dos casos de incumprimento referidos no número anterior ou qualquer outro que, nos termos do disposto no n.º 1, possa motivar a resolução do Contrato de Concessão, o Concedente notifica a Concessionária para, no prazo que razoavelmente lhe seja fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências dos seus atos, exceto tratando-se de uma violação não sanável.

4 — Tratando-se de uma violação não sanável ou caso a Concessionária não cumpra as suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento, nos termos determinados pelo Concedente, pode este resolver o Contrato de Concessão mediante comunicação enviada à Concessionária.

5 — Caso o Concedente pretenda resolver o Contrato de Concessão nos termos do número anterior, deve previamente notificar por escrito o Agente das Entidades Financiadoras nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao Contrato de Concessão.

6 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a comunicação da decisão da resolução referida no n.º 4 produz efeitos imediatos, independentemente de qualquer outra formalidade.

7 — Sem prejuízo da notificação por escrito ao Agente das Entidades Financiadoras, nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao Contrato de Concessão, em casos de fundamentada urgência que não se compadeça com as delongas no processo de sanção do incumprimento regulado no n.º 3, o Concedente pode, sem prejuízo da observância daquele processo, proceder de imediato ao sequestro da Concessão nos termos definidos na base LXXVIII.

8 — A resolução do Contrato de Concessão origina o dever de indemnizar por parte da Concessionária, devendo a indemnização ser calculada nos termos gerais de direito e podendo o Concedente recorrer à caução caso a mesma não seja paga voluntariamente pela Concessionária.

9 — Ocorrendo resolução do Contrato de Concessão pela Concessionária por motivo imputável ao Concedente, este deve indemnizá-la nos termos gerais de direito e é responsável pela assunção de todas as obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, com exceção das relativas a incumprimentos verificados antes da ocorrência do motivo da resolução.

Base LXXX

[...]

1 — O Contrato de Concessão caduca quando se verificar o fim do prazo da Concessão, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as Partes.

2 — Verificando-se a caducidade do Contrato de Concessão, a Concessionária é inteiramente responsável pela cessação dos efeitos de quaisquer contratos, incluindo os Contratos do Projeto, de que seja parte, sem prejuízo do disposto no Contrato de Concessão.

Base LXXXI

[...]

1 — No Termo da Concessão, reverterem gratuita e automaticamente para o Concedente todos os bens que integram a Concessão nos termos do n.º 1 da base VII, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em bom estado de conservação e funcionamento, e tendo por referência o disposto nos n.ºs 3 e 4, sem prejuízo do normal desgaste 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 Concedente promove a realização dos trabalhos e aquisições que sejam necessários à reposição dos bens referidos nesse número, correndo os respetivos custos pela Concessionária e podendo ser utilizada a caução para os liquidar, no caso de não ocorrer pagamento voluntário e atempado dos montantes debitados pelo Concedente.

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 integram a Concessão, em estado que satisfaça as seguintes condições, salvo se, no que respeita aos pavimentos e à sinalização vertical e horizontal, tenha ocorrido, por facto imputável ao Concedente, qualquer atraso na realização dos trabalhos de uma Grande Reparação de Pavimento, cuja necessidade tenha sido determinada nos termos da base XXXIV-A e cujos encargos sejam da responsabilidade deste, na medida em que tal atraso afete comprovadamente o estados dos mesmos:

[...]

4 — Todos os bens não contemplados no quadro constante do número 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 consegue cumprir plenamente a obrigação referida nos n.ºs 3 e 4 e se a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar, tem o Concedente o direito de se compensar pelos custos previsíveis mediante a dedução, até um valor máximo de 40 % dos pagamentos relativos a esses cinco anos, até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos e as aquisições tidos por convenientes, desde que a Concessionária não preste garantia bancária de valor adequado à cobertura do referido montante.

6 — Se, a 15 meses do fim do prazo da Concessão se verificar, mediante inspeção a realizar pelo Concedente, a pedido da Concessionária, que as condições descritas nos n.ºs 3 e 4 se encontram devidamente salvaguardadas, as retenções de pagamentos efetuadas ao abrigo do nú-

mero anterior são pagas à Concessionária acrescidas de juros à taxa Euribor para o prazo de três meses.

7 — Caso as retenções de pagamentos referidas no número anterior tenham sido substituídas por garantia bancária prestada pela Concessionária, nos termos previstos no n.º 5, o Concedente reembolsa à Concessionária o custo comprovado dessa garantia bancária.

8 — No Termo da Concessão, o Concedente procede a uma vistoria dos bens referidos na base VII, na qual participam representantes das Partes, destinada à verificação do estado de conservação e manutenção daqueles bens, devendo ser lavrado o respetivo auto.

9 — Os bens, instalações, equipamentos e sistemas incluídos nas alíneas *c)* e *d)* do n.º 1 da base VII reverterem para o Concedente no termo do Contrato de Prestação de Serviços, nas condições aí definidas.

10 — O Concedente pode autorizar que os bens referidos na alínea *d)* do n.º 1 da base VII, na medida em que se encontrem igualmente afetos à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem no âmbito de outros contratos de concessão, continuem afetos à execução desses contratos.

Base LXXXIII

[...]

1 — O Caso Base representa a equação financeira com base na qual é efetuada a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos estabelecidos na base seguinte.

2 — O Caso Base apenas pode ser alterado quando haja lugar, nos termos das bases XXXI e LXXXIV, à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão e exclusivamente para refletir a reposição efetuada, bem como nos demais casos e termos estipulados no Contrato de Concessão, incluindo, nomeadamente, na base XIX-A.

Base LXXXIV

[...]

1 — [...].

2 — As alterações à lei geral, designadamente à lei fiscal salvo na medida do previsto na base XVIII-A, e à lei ambiental, ficam expressamente excluídas da previsão da alínea *c)* do número anterior.

3 — Sempre que a Concessionária tenha direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição é efetuada de acordo com o que, de boa fé, seja estabelecido entre o Concedente, através de representantes do ME e do MEF, e a Concessionária, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas por esta.

4 — Decorridos 60 dias sobre a solicitação de início de negociações sem que as Partes cheguem a acordo sobre os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, aquela reposição tem lugar, com referência ao Caso Base, com as alterações que este tenha sofrido ao abrigo do n.º 2 da base anterior, e é efetuada mediante reposição, por opção da Concessionária, de dois dos três Critérios Chave:

a) Valor mínimo do Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem Caixa;

b) Valor mínimo do Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo sem Caixa;

c) TIR, tendo em atenção o calendário de reembolso e de remuneração acionista constante do Caso Base.

5 — Os valores referidos no número anterior são os que constam de anexo ao Contrato de Concessão e não podem ser modificados, independentemente de qualquer alteração ao Caso Base.

6 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão nos termos da presente base apenas deve ter lugar na medida em que, como consequência do impacto individual ou cumulativo dos eventos referidos no n.º 1, se verifique:

a) A redução em mais de 0,01 pontos do Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem Caixa ou do Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo sem Caixa; ou

b) A redução da TIR em mais de 0,01 pontos percentuais.

7 — [...]:

a) [Revogada];

b) [...]

c) [Revogada];

d) [...].

8 — Caso, durante o Período Inicial da Concessão, se verifique qualquer dos eventos previstos no n.º 1, a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão tem lugar através da atribuição de compensação direta pelo Concedente, salvo acordo diverso das Partes.

9 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão efetuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa, suficiente e final para todo o período da Concessão, salvo acordo diverso das Partes.

10 — Para os efeitos previstos na presente base, a Concessionária deve notificar o Concedente da ocorrência de qualquer evento que, individual ou cumulativamente, possa dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos 30 dias seguintes à data da sua verificação.

Base LXXXVI

Início da vigência da Concessão

O Contrato de Concessão entra em vigor às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, contando-se a partir dessa data o prazo da Concessão.

Base LXXXVII

[...]

A Concessionária paga ao Concedente no prazo de 30 dias após a Data de Assinatura do Contrato de Concessão os encargos suportados na preparação, lançamento e conclusão do concurso e que ascendem a € 1 406 610,07, incluindo IVA.

Base LXXXVIII

[...]

1 — Salvo no que respeita a conflitos cuja resolução seja da competência da Comissão de Peritos nos termos da base anterior, os eventuais conflitos que possam sur-

gir entre as Partes em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras por que se rege a Concessão são resolvidos por arbitragem.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

Base LXXXIX

[...]

1 — [...].

2 — A Parte que decida submeter determinado diferendo ao tribunal arbitral apresenta os seus fundamentos para a referida submissão e designa de imediato o árbitro da sua nomeação, no requerimento de constituição do tribunal arbitral que dirija à outra Parte através de carta registada com aviso de receção, devendo esta, no prazo de 20 dias úteis a contar da receção daquele requerimento, designar o árbitro de sua nomeação e deduzir a sua defesa.

3 — Os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro do tribunal no prazo de 10 dias úteis a contar da designação do segundo árbitro do tribunal, cabendo ao presidente do Tribunal da Relação de Lisboa, que também nomeia o representante da Parte que não o tenha feito, esta designação, caso a mesma não ocorra dentro deste prazo.

4 — [...].

5 — O tribunal arbitral tem competência para fixar o objeto do litígio em causa.

6 — O tribunal arbitral pode ser assistido pelos peritos técnicos e consultores que considere conveniente designar.

7 — (*Anterior n.º 6.*)

8 — As decisões do tribunal arbitral devem ser proferidas no prazo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal determinada nos termos da presente base.

9 — As decisões do tribunal arbitral 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.

10 — (*Anterior n.º 8.*)

11 — A arbitragem decorre em Lisboa, funcionando o tribunal de acordo com as regras fixadas no Contrato de Concessão, com as regras estabelecidas pelo próprio tribunal arbitral e ainda, subsidiariamente, pelo disposto na Lei n.º 63/2011, de 14 de dezembro.»

Artigo 2.º

Aditamento às bases da concessão do Interior Norte

São aditadas as bases XVIII-A, XIX-A, XXXIV-A, LVII-A a LVII-DD, LXV-A a LXV-E, LXXXVI-A, LXXXVII-A e LXXXVII-B às bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro, com a seguinte redação:

«Base XVIII-A

Varição na tributação

1 — Quando ocorra variação da tributação direta sobre o lucro das sociedades — IRC e Derramas — que,

de forma individual ou cumulativa, tenha por efeito a variação, para menos, da TIR em mais de 0,001000 pontos percentuais relativamente ao que se encontra previsto no Caso Base, o Concedente paga à Concessionária um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

2 — Quando ocorra variação da tributação direta sobre o lucro das sociedades — IRC e Derramas — que, de forma individual ou cumulativa, tenha por efeito a variação, para mais, da TIR em mais de 0,001000 pontos percentuais relativamente ao que se encontra previsto no Caso Base, a Concessionária paga ao Concedente um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

3 — No caso de: *i*) os ganhos financeiros decorrentes da remuneração pela disponibilidade da Autoestrada prevista na base LXV-A, inerentes à remuneração do ativo financeiro, não virem a ser aceites pela Autoridade Tributária, como parcela a abater, no âmbito do apuramento dos gastos de financiamento líquido, para efeitos do disposto no artigo 67.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, conforme previsto no Caso Base; *ii*) a mudança do regime de contabilização de ativo intangível para ativo financeiro provocar uma variação da tributação incidente sobre a Concessionária; e ou *iii*) os pressupostos assumidos no Caso Base em ativo financeiro não serem, eventualmente, aceites pela Autoridade Tributária, e tais situações, de forma individual ou cumulativa, tenham por efeito a variação da TIR em mais de 0,001000 pontos percentuais relativamente ao que se encontra previsto no Caso Base, o Concedente paga à Concessionária um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

4 — Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, caso venham a ser implementadas medidas de caráter fiscal, parafiscal ou contabilístico (com exceção, neste último caso, das decorrentes de medidas aprovadas ao nível da União Europeia), incluindo a criação de novos tributos, alteração das taxas ou da base de incidência de tributos já existentes, eliminação de benefícios fiscais vigentes por respeito à Concessão, ou alterações das regras sobre determinação da base tributável ou sobre a dedutibilidade fiscal de custos, e que se prove serem dirigidas a, ou cujo âmbito de aplicação abranja, principalmente, a Concessionária, a Concessão, as atividades concessionadas, as parcerias público-privadas ou as concessionárias do Estado do setor rodoviário e que, de forma individual ou cumulativa, tenham por efeito a variação, para menos, da TIR Acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontrar previsto no Caso Base, o Concedente paga à Concessionária um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

5 — Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, caso venham a ser implementadas medidas de caráter fiscal, parafiscal ou contabilístico (com exceção, neste último caso, das decorrentes de medidas aprovadas

ao nível da União Europeia), incluindo a modificação de tributos existentes, alteração das respetivas taxas ou da base de incidência, criação de novos benefícios fiscais por respeito à Concessão, ou alterações das regras sobre determinação da base tributável ou sobre a dedutibilidade fiscal de custos, e que se prove serem dirigidas a, ou cujo âmbito de aplicação abranja, principalmente, a Concessionária, a Concessão, as atividades concessionadas, as parcerias público-privadas ou as concessionárias do Estado do setor rodoviário e que, de forma individual ou cumulativa, tenham por efeito a variação, para mais, da TIR Acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontrar previsto no Caso Base, a Concessionária paga ao Concedente um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

6 — O montante do acerto dos pagamentos anuais pela disponibilidade da Autoestrada decorrente do previsto nos números anteriores é objeto de acordo entre as Partes, devendo, em qualquer caso, o mesmo ser pago no âmbito do primeiro pagamento a ocorrer no ano seguinte àquele em que produzirem efeitos financeiros as variações previstas nos números anteriores, conforme previsto no n.º 10 da base LXV-A.

Base XIX-A

Refinanciamento da Concessão

1 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, pode proceder ao Refinanciamento da Concessão, de forma a assegurar a obtenção de níveis de eficiência mais elevados e custos adequados aos riscos envolvidos.

2 — As condições constantes dos instrumentos contratuais resultantes do Refinanciamento da Concessão não devem ser mais onerosas para a Concessionária, para os seus acionistas e para o Concedente do que as existentes nos contratos de financiamento que substituem.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 9 da base LXV-E, os impactes favoráveis que decorram da concretização do Refinanciamento da Concessão são partilhados, em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente, com referência ao valor atual dos mesmos, calculado nos termos referidos nos n.ºs 8 e 10.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, procede-se ao confronto entre o Caso Base Pré-Refinanciamento e o Caso Base Pós-Refinanciamento.

5 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 3 correspondem aos diferenciais de *cash-flow* disponível para os acionistas, apurados por confronto, ano a ano, entre o Caso Base Pré-Refinanciamento e o Caso Base Pós-Refinanciamento.

6 — Ao montante apurado nos termos do número anterior são deduzidos os encargos razoáveis suportados e documentados por ambas as Partes com o estudo e a montagem da operação de Refinanciamento da Concessão.

7 — As Partes acordam entre si o mecanismo concreto de partilha dos benefícios decorrentes do Refinanciamento da Concessão a que tem direito o Concedente, de acordo com as características do novo modelo

financeiro e da situação da Concessão, podendo este consistir:

a) Num pagamento único ao Concedente, a efetuar no momento de realização da operação de Refinanciamento da Concessão;

b) Na dedução faseada aos pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada, a acordar entre as Partes e a ocorrer em períodos a definir; ou

c) Numa composição resultante das alternativas anteriores.

8 — Para efeitos do pagamento único a que se refere a alínea a) do número anterior, considera-se uma taxa de atualização dos diferenciais de *cash-flow* a distribuir aos acionistas, calculados nos termos do n.º 5, correspondente à TIR do Caso Base.

9 — O valor do pagamento único a que se refere a alínea a) do n.º 7 é apurado mediante a sua introdução no Caso Base Pós-Refinanciamento num processo iterativo até que se verifique a condição prevista no n.º 3.

10 — Para efeitos do apuramento do valor de cada uma das deduções referidas na alínea b) do n.º 7, é considerado o valor resultante da atualização realizada nos termos do n.º 8, capitalizado a uma taxa equivalente ao custo médio ponderado dos capitais próprios e alheios da Concessionária.

11 — Os mecanismos de atualização e capitalização têm em consideração a preocupação da repartição equitativa dos benefícios do Refinanciamento da Concessão entre as Partes.

12 — A Concessionária obriga-se a comunicar ao Concedente toda e qualquer proposta de Refinanciamento da Concessão.

13 — O Concedente pode apresentar à Concessionária, a qualquer momento, uma proposta de Refinanciamento da Concessão.

14 — Ocorrendo a situação prevista no número anterior, a Concessionária deve, alternativamente:

a) Demonstrar que a operação proposta pelo Concedente tem condições globalmente menos favoráveis do que aquelas que decorram de uma alternativa apresentada pela Concessionária ou do que aquelas que decorrem dos contratos de financiamento vigentes;

b) Negociar a operação de Refinanciamento da Concessão proposta.

15 — A concretização de um Refinanciamento da Concessão fica, em qualquer caso, dependente da decisão da Concessionária e da aprovação do Concedente.

16 — Ocorrendo Refinanciamento da Concessão, o Caso Base então em vigor é substituído pelo Caso Base Ajustado, entendendo-se todas as referências feitas no Contrato de Concessão para o Caso Base como sendo feitas, a partir desse momento, para o Caso Base Ajustado.

Base XXXIV-A

Grandes Reparações de Pavimento

1 — As Grandes Reparações de Pavimento têm por objetivo o descrito em anexo ao Contrato de Concessão, que detalha ainda:

a) Os tipos de intervenção sobre pavimentos caracterizáveis como Grande Reparação de Pavimento e os trabalhos aí incluídos;

b) Os Grupos de Sublanços;

c) A área total dos pavimentos de cada Sublanço da Concessão, incluindo bermas e ramos dos nós a ele associados, e a área total de cada um dos Grupos de Sublanços;

d) A data de início do programa de Campanhas de Monitorização de Pavimentos por cada Grupo de Sublanços;

e) As áreas máximas de intervenção pela Concessionária;

f) Os critérios de medição relevantes para cada patologia.

2 — A necessidade de proceder a Grandes Reparações de Pavimento é aferida por Grupo de Sublanços, na sequência de Campanhas de Monitorização de Pavimentos ou de Monitorizações Localizadas de Pavimentos, sendo a sua execução igualmente gerida por Grupo de Sublanços.

3 — As Campanhas de Monitorização de Pavimentos são realizadas com intervalos de quatro anos, ocorrendo a primeira na data identificada em anexo ao Contrato de Concessão para o Grupo de Sublanços respetivo.

4 — Cabe à Concessionária a responsabilidade pela conceção, execução e fiscalização das obras inerentes a qualquer Grande Reparação de Pavimento, constituindo os trabalhos para a sua realização justificação para encerramento de vias nos termos e para efeitos do estipulado na base LI.

5 — Não obstante o estipulado no número anterior, os encargos com uma Grande Reparação de Pavimento são suportados da seguinte forma:

a) Os encargos associados à realização de Campanhas de Monitorização de Pavimentos e de Monitorizações Localizadas de Pavimentos, à elaboração das notas técnicas ou dos projetos de execução e à fiscalização das obras são sempre suportados pela Concessionária;

b) Os encargos associados à execução de Grandes Reparações de Pavimento na sequência de Monitorizações Localizadas de Pavimentos ou de Campanhas de Monitorização de Pavimentos são da responsabilidade da Concessionária, desde que a área a ser intervencionada, somada com o total da área anteriormente intervencionada cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, não ultrapasse, no período de quatro anos, para o Grupo de Sublanços em causa e em valores acumulados, a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão;

c) Os encargos associados à execução de Grandes Reparações de Pavimento são da responsabilidade do Concedente sempre que: (i) na sequência de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos, a intervenção necessária ultrapasse a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão ou (ii) a área a intervencionar, somada com o total da área anteriormente intervencionada cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, ultrapasse, no período de quatro anos, para o Grupo de Sublanços em causa e em valores acumulados, a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão.

6 — Sempre que numa Campanha de Monitorizações de Pavimentos ou numa Monitorização Localizada de Pavimentos se verifique alguma situação caracterizável

como Grande Reparação de Pavimento, a Concessionária desencadeia, de imediato e a expensas suas, os trabalhos com vista à sua realização, salvo nos casos em que a área a intervencionar, somada com o total da área anteriormente intervencionada desde a última Campanha de Monitorização de Pavimentos nesse Grupo de Sublanços cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, ultrapasse a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão.

7 — Ocorrendo a hipótese prevista na parte final do número anterior na sequência de uma Monitorização Localizada de Pavimentos, são da responsabilidade do Concedente os encargos com a realização dessa Grande Reparação de Pavimento, sendo de imediato desencadeado, com as devidas adaptações, o procedimento previsto nos n.ºs 11 e seguintes.

8 — As Campanhas de Monitorização de Pavimentos são realizadas por entidades independentes da Concessionária e por esta selecionadas de entre as que, propostas pela Concessionária, disponham de prévia aprovação do Concedente, o qual se deve pronunciar no prazo de 30 dias após a entrega de proposta pela Concessionária.

9 — No âmbito de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos ou de uma Monitorização Localizada de Pavimentos, a entidade responsável pela respetiva realização deve emitir relatório, o qual deve ser entregue à Concessionária, com cópia para o Concedente.

10 — Sempre que, na sequência de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos, se verifique alguma situação caracterizável como Grande Reparação de Pavimento a suportar pelo Concedente nos termos da alínea c) do n.º 5, é desencadeado o procedimento previsto nos números seguintes.

11 — Rececionado o relatório da Campanha de Monitorização de Pavimentos, a Concessionária procede à sua análise no prazo de 30 dias, após o que, verificado o estipulado no número anterior, notifica o Concedente, de forma fundamentada, da possibilidade de ser necessária a realização de uma Grande Reparação de Pavimento, identificando, ainda que de forma preliminar e não vinculativa, o tipo e âmbito dos trabalhos que prevê que seja necessário realizar.

12 — No prazo de, respetivamente, 90 ou 150 dias, contados da data de envio da comunicação referida no número anterior, a Concessionária elabora nota técnica ou projeto de execução, em função da complexidade da intervenção, os quais devem incluir, obrigatoriamente, a justificação para a necessidade de realização de uma Grande Reparação de Pavimento, uma estimativa orçamental e elementos que definam o âmbito e natureza dos trabalhos a realizar.

13 — A nota técnica ou o projeto de execução referidos no número anterior devem ser enviados ao Concedente, dentro do prazo aí estipulado, para apreciação e emissão de parecer pelo Concedente, no prazo de 45 dias, se se tratar de nota técnica, ou de 90 dias, se se tratar de projeto de execução.

14 — Sempre que o Concedente emita parecer desfavorável à nota técnica ou ao projeto de execução propostos pela Concessionária deve o mesmo ser acompanhado da respetiva fundamentação técnica, seja para alterações que entenda adequadas, seja se concluir pela desnecessidade de realização de uma Grande Reparação de

Pavimento, devendo a Concessionária pronunciar-se no prazo de 15 dias quanto ao seu acordo ou discordância relativamente a esse parecer.

15 — Não havendo acordo entre Concedente e Concessionária sobre a nota técnica ou o projeto de execução, a matéria é submetida por qualquer das Partes à Comissão de Peritos, à qual compete decidir sobre a efetiva necessidade de realização de uma Grande Reparação de Pavimento nos termos do Contrato de Concessão, bem como, sendo o caso, sobre o âmbito, o tipo, as características e a extensão dos respetivos trabalhos, determinando, para o efeito e segundo o caso, a aprovação da nota técnica ou do projeto de execução apresentados ou as correspondentes alterações que a Concessionária deve incluir nesses documentos e ainda, sobre a responsabilidade pelos encargos associados a uma Grande Reparação de Pavimento.

16 — Tendo as Partes acordado nas alterações a introduzir à nota técnica ou ao projeto de execução ou tendo a Comissão de Peritos determinado a necessidade de tais alterações, a Concessionária procede às correspondentes alterações.

17 — Logo que definidos, em termos finais, a nota técnica ou o projeto de execução, a Concessionária desenvolve os procedimentos legalmente exigíveis à contratação da execução de Grandes Reparações de Pavimento, no prazo que razoavelmente venha a ser determinado pelo Concedente atendendo também aos prazos legais aplicáveis, nunca inferior a 90 dias.

18 — Sempre que a responsabilidade pelos respetivos encargos seja do Concedente, as Partes acordam o valor e as condições de pagamento da Grande Reparação de Pavimento, sob proposta da Concessionária e no prazo de 30 dias a contar da aprovação ou da definição em termos finais da nota técnica ou do projeto de execução.

19 — Existindo acordo quanto ao valor e condições de pagamento da Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, a Concessionária designa o empreiteiro adjudicatário dos respetivos trabalhos.

20 — Na falta do acordo a que se refere o número anterior ou quando legalmente exigível, a Concessionária deve lançar procedimento pré-contratual, de natureza concorrencial.

21 — Caso seja exigível o lançamento de procedimentos pré-contratuais de natureza concorrencial, o Concedente indica à Concessionária o preço base e as condições de pagamento, sendo aplicável, em caso de oposição pela Concessionária ao preço base assim indicado, o preço base decidido pela Comissão de Peritos.

22 — Nos casos em que se realize procedimento pré-contratual e tendo sido definidos, em termos finais, a nota técnica ou o projeto de execução, a Concessionária submete ao Concedente, no prazo de 15 dias a contar dessa definição ou, se mais tarde, do momento em que se determine a necessidade de lançar tal procedimento ao abrigo do n.º 20, as respetivas peças procedimentais, devendo o Concedente pronunciar-se sobre as mesmas no prazo de 15 dias e podendo o Concedente determinar, fundamentadamente, alterações às peças procedimentais propostas pela Concessionária, na medida em que não contendam com a nota técnica ou o projeto de execução.

23 — Em caso de realização de procedimento pré-contratual de natureza concorrencial, a Concessionária

procede à análise e avaliação das propostas recebidas, elaborando, no prazo de 30 dias, o respetivo relatório e proposta de adjudicação, dos quais deve ser dado conhecimento ao Concedente.

24 — Caso não sejam recebidas quaisquer propostas para a execução da Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, procede-se à repetição do procedimento pré-contratual, aplicando-se um novo preço base, definido pela Comissão de Peritos no prazo de sete dias a contar da solicitação, para o efeito, de qualquer das Partes.

25 — Na hipótese prevista no número anterior, o Concedente é responsável pelas consequências, designadamente responsabilidade extracontratual, que decorram do consequente atraso na realização da Grande Reparação de Pavimento, considerando-se este atraso, para efeitos do disposto no Contrato de Concessão, imputável ao Concedente.

26 — Tendo sido determinada a necessidade de se proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, caso o Concedente determine o adiamento, a sua não realização, total ou parcial, ou não disponibilize atempadamente os meios financeiros necessários nos termos previstos no Contrato de Concessão, este compromete-se a manter indemne a Concessionária face aos efeitos que para ela efetivamente decorram dessa sua decisão, incluindo no que respeita a eventuais custos inerentes à reformulação da nota técnica ou do projeto de execução, bem como quaisquer outras consequências, designadamente responsabilidade extracontratual.

27 — Para a execução dos trabalhos de Grandes Reparações de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente ao abrigo do Contrato de Concessão, o Concedente disponibiliza, atempadamente, os meios financeiros necessários ao pagamento do preço devido, de acordo com as condições de pagamento acordadas.

28 — Os contratos de empreitada de Grandes Reparações de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente são celebrados entre a Concessionária e os empreiteiros adjudicatários, devendo tais contratos prever expressamente que o pagamento ao empreiteiro fica sempre dependente da efetiva entrega, pelo Concedente à Concessionária, dos meios financeiros necessários à sua realização, ficando a Concessionária exonerada de qualquer responsabilidade por eventuais incumprimentos que sejam causados pelo incumprimento, pelo Concedente, da sua obrigação de disponibilização atempada de tais meios financeiros.

29 — Caso, no âmbito da execução de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, se venha a detetar a necessidade de realização de trabalhos não previstos e que se tenham tornado necessários à execução da mesma obra na sequência de uma circunstância imprevista, não é necessário novo procedimento nos termos descritos na presente base, desde que tal necessidade seja confirmada, conjuntamente, pelo autor do projeto de execução ou nota técnica e pela fiscalização da obra e se cumpra o disposto no Código dos Contratos Públicos, sempre que aplicável.

30 — Os trabalhos referidos no número anterior devem, em qualquer caso, ser aprovados pelo Concedente, o qual, a pedido da Concessionária, designa um seu

representante para acompanhar a respetiva execução e com poderes para emitir, em nome do Concedente, essa aprovação.

31 — Durante a execução dos trabalhos de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, a Concessionária mantém o Concedente informado do andamento dos trabalhos e de quaisquer vicissitudes que possam pôr em causa o cumprimento, pelo empreiteiro, do respetivo contrato de empreitada.

32 — As aprovações do Concedente previstas na presente base consideram-se tacitamente concedidas quando não sejam recusadas dentro dos prazos aqui estabelecidos para o Concedente se pronunciar após a respetiva solicitação.

33 — Na hipótese prevista no n.º 26, a Concessionária deve ir mantendo o Concedente informado dos possíveis efeitos e pode propor as medidas que considera necessárias com vista a adequar as condições de circulação ao estado das vias, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 20 e 22 da base LXV-A.

Base LVII-A

Cobrança de taxas de portagem

1 — O Governo, mediante decreto-lei, identifica os Lanços e ou Sublanços da Autoestrada que passam a ficar sujeitos a um regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, podendo prever diferenciações de taxas ou isenções de pagamento das mesmas a tráfegos locais.

2 — O Governo, mediante decreto-lei, pode excluir do regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores qualquer dos Lanços e ou Sublanços da Autoestrada submetidos anteriormente a esse regime.

3 — Os diplomas a que se referem os números anteriores devem, respetivamente, fixar as datas a partir das quais se inicia, altera ou cessa a cobrança de taxas de portagem.

4 — A instalação, a operacionalização e a manutenção do sistema e dos equipamentos necessários à prestação e à gestão do serviço de cobrança de taxas de portagem na Autoestrada por todo o período da Concessão são da responsabilidade da Concessionária, salvo nos casos em que se verifique a cessão da posição contratual a que se refere a base LVII-X.

Base LVII-B

Procedimento prévio à introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem

1 — No caso de se pretender introduzir um regime de cobrança de taxas de portagem em Lanços e ou Sublanços da Autoestrada, o Concedente deve, previamente, solicitar à Concessionária a elaboração de uma proposta que contemple, designadamente:

- a) Os custos da instalação e da manutenção;
- b) O prazo de execução do investimento;
- c) As condições de pagamento;
- d) As condições da operacionalização do sistema de cobrança de taxas de portagem;
- e) A revisão da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem prevista na alínea a) da base LVII-L.

2 — A Concessionária deve apresentar ao Concedente a proposta a que se refere o número anterior no prazo de 60 dias a contar da data da solicitação aí referida, tendo lugar, em seguida, um processo negocial com base na proposta apresentada, o qual deve estar concluído no prazo de 60 dias a contar do seu início.

3 — Alcançado o acordo entre as Partes sobre a totalidade dos respetivos termos e condições, no âmbito do processo negocial referido no número anterior, pode ser determinada, nos termos previstos na base anterior, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nos Lanços e ou Sublanços em causa.

4 — Findo o período negocial previsto no n.º 2 sem que seja alcançado o acordo entre as Partes sobre a totalidade dos respetivos termos e condições, pode ser determinada, nos termos previstos na base anterior, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nos Lanços e ou Sublanços em causa.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, o Concedente notifica a Concessionária, conferindo-lhe prazo adequado para diligenciar no sentido da contratação, nas condições que venham a ser definidas pelo Concedente, dos equipamentos necessários à execução das atividades previstas no n.º 1, findo o qual a Concessionária dispõe do prazo de seis meses para dar início à cobrança de taxas de portagem nos Lanços e ou Sublanços identificados, sendo os pagamentos inerentes a esta contratação da responsabilidade do Concedente.

6 — Em caso de cessão da posição contratual da Concessionária no Contrato de Prestação de Serviços, é obrigatória a presença e a intervenção da sociedade cessionária no procedimento previsto na presente base, podendo a Concessionária nela delegar a prática de qualquer ato relativo a esse mesmo procedimento.

7 — O procedimento regulado na presente base pode não ser aplicado nas situações expressamente identificadas no Contrato de Concessão.

Base LVII-C

Sistema de cobrança de taxas de portagem

1 — O sistema de cobrança de taxas de portagem desenvolve-se segundo uma solução exclusivamente eletrónica do tipo *Free Flow* (FF), conforme definido no Contrato de Concessão, sem prejuízo de eventuais evoluções tecnológicas a introduzir no sistema por acordo com o Concedente.

2 — As formas de pagamento das taxas de portagem devem ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede nacional concessionada, incluindo as modalidades legalmente previstas ou outras que o Concedente autorize, nomeadamente através de pagamento por débito em conta, de pagamento através de sistema de pré-pagamento, identificando ou não o utente, bem como de pós-pagamento, neste caso acrescido de um Custo Administrativo.

3 — O sistema de cobrança de taxas de portagem tem de permitir, designadamente:

- a) A interoperabilidade com o sistema eletrónico de cobrança de taxas de portagem atualmente em utilização em Portugal;
- b) A compatibilidade com o disposto na Diretiva n.º 2004/52/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança eletrónica de taxas de portagem,

e na Lei n.º 30/2007, de 6 de agosto, bem como no Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, alterado pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, e no Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de maio.

4 — O sistema de cobrança de taxas de portagem obedece a um plano de controlo de qualidade e a um manual de operação e manutenção específicos, nos termos definidos no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LVII-D

Tarifas e taxas de portagem

1 — Para efeito da aplicação das tarifas de portagem, as classes de veículos são, por ordem crescente do respetivo valor tarifário, as seguintes:

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

2 — Os veículos ligeiros de passageiros e mistos, tal como definidos no Código da Estrada, com dois eixos, peso bruto superior a 2 300 kg e inferior ou igual a 3500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m, desde que não apresentem tração às quatro rodas permanente ou inserível, pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1, quando os seus utilizadores:

a) Sejam aderentes a um serviço eletrónico de cobrança;

b) Façam prova, perante a entidade gestora do respetivo sistema eletrónico de cobrança e mediante apresentação de documento oficial emitido pela entidade competente, do preenchimento dos requisitos exigidos neste número.

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

4 — As taxas de portagem para as classes de veículos definidas nos n.ºs 1 e 2 correspondem ao produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efetivo de cada Sublanço ou conjunto de Sublanços onde seja aplicada, arredondado ao hectómetro, acrescido do IVA que seja aplicável à taxa em vigor.

5 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as taxas de portagem que a Concessionária está autorizada a cobrar têm como base a tarifa de referência para a classe 1, calculada de acordo com a fórmula indicada no n.º 1 da base seguinte, reportada a dezembro de 2006, e que é de € 0,06671, não incluindo IVA.

6 — Por determinação do Concedente, e tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público, as taxas de portagem podem ser objeto de variação, designadamente em função da hora do dia em

que sejam cobradas, de zonas especiais ou de passagens regulares e frequentes do mesmo veículo.

7 — A cada Transação corresponde uma taxa de portagem, devendo a Concessionária proceder à cobrança de uma taxa de portagem única, agregando várias Transações, no caso de as mesmas corresponderem de forma coerente e integrada a uma só Viagem.

8 — A Concessionária tem direito a cobrar aos utentes, além da taxa de portagem, os Custos Administrativos a que haja lugar, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis.

Base LVII-E

Atualização das tarifas de portagem

1 — As tarifas de portagem podem ser atualizadas, anualmente, no primeiro mês de cada ano civil, por despacho do ME, tendo em atenção a evolução do IPC, de acordo com a expressão seguinte:

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

sendo:

$td(1)$ = valor para a data d da tarifa atualizada 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 de Sublanço sem tarifa em vigor, para a classe de veículos 1;

$IPC(p)$ = valor do último IPC publicado;

p = mês a que se refere o último IPC publicado;

n = número de meses decorridos entre a data da última atualização tarifária, ou dezembro de 2006 no caso de Sublanço sem tarifa em vigor, e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;

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

2 — A EP, após parecer da IGF, deve comunicar à Concessionária o valor das novas tarifas de portagem com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data da entrada em vigor das mesmas.

Base LVII-F

Não pagamento de taxas de portagem

O não pagamento ou o pagamento viciado de taxas de portagem devidas nos Lanços e ou nos Sublanços que integram a Concessão é sancionado nos termos previstos nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo aquelas que regulem as competências e os poderes que assistem nesta matéria aos agentes de fiscalização, nomeadamente da Concessionária ou da sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual nos termos da base LVII-X.

Base LVII-G

Isenções de pagamento de taxas de portagem

1 — Estão isentos do pagamento de taxas de portagem os veículos afetos 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 afetos ao Comando da GNR ou da PSP e veículos das forças de segurança afetos à fiscalização do trânsito;
- g) Veículos de proteção civil, de 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 da sociedade cessionária à qual esta haja cedido a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços, bem como os que se possam considerar no âmbito da sua atividade ou ao seu serviço, incluindo os veículos da Operadora;
- j) Veículos afetos à EP, ao IMT, à IGF e à AMT, ou ao serviço destas entidades, no âmbito das respetivas funções de fiscalização;
- k) Veículos afetos à ANSR — Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária, no âmbito das respetivas funções de planeamento, coordenação, controlo e fiscalização.

2 — Os veículos a que se refere o número anterior, com exceção dos indicados na alínea *h*), devem circular munidos dos respetivos títulos de isenção, a emitir pelo Concedente, nos termos do número seguinte.

3 — Apenas é considerado como título de isenção o dispositivo eletrónico associado à matrícula que se encontre registado como isento para os efeitos previstos na presente base.

4 — Salvo na medida do disposto no número seguinte, os títulos de isenção previstos na presente base têm um período de validade de dois anos, renovável.

5 — Os títulos de isenção previstos na alínea *i*) do n.º 1 respeitantes a entidades inseridas no âmbito da atividade ou ao serviço da Concessionária ou da sociedade cessionária são concedidos pelo período de tempo estritamente necessário ao desempenho das atividades ou serviços em causa, não superior a seis meses, renovável.

6 — A Concessionária ou, em caso de cessão da sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços, a sociedade cessionária, envia, semestralmente, à EP lista atualizada das isenções referidas no número anterior que se encontrem em vigor.

7 — A Concessionária não pode conceder isenções de pagamento de taxas de portagem.

8 — A passagem de um veículo isento nos termos da presente base não dá lugar a uma Transação nem é contabilizada na determinação da remuneração devida à Concessionária pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, incluindo para os efeitos previstos no n.º 1 da base LVII-P.

Base LVII-H

Direito de cobrança de taxas de portagem

1 — A EP é titular, nos termos regulados no contrato de concessão celebrado entre esta e o Concedente, do direito de cobrança de taxas de portagem na rede concessionada, incluindo na Autoestrada, assumindo integralmente a EP o risco de tráfego associado a esse direito, sem prejuízo do disposto nas bases LXV-B e LXV-C.

2 — As taxas de portagem devidas pelos utentes da Autoestrada constituem receita da EP, sem prejuízo do disposto nas bases LVII-V, LXV-B e LXV-C.

Base LVII-I

Serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — Com vista à prestação do serviço regulado no presente capítulo, a Concessionária celebra com a EP o Contrato de Prestação de Serviços.

2 — Como contrapartida pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, a Concessionária tem direito a receber da EP uma remuneração nos termos definidos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

3 — Na prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem é aplicável o disposto no presente capítulo, no Contrato de Concessão, no Contrato de Prestação de Serviços, nas normas legais e regulamentares aplicáveis às transgressões ocorridas nas infraestruturas rodoviárias, nos Decretos-Leis n.ºs 112/2009 e 113/2009, ambos de 18 de maio, e nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, em cada momento, a esse serviço.

Base LVII-J

Contrato de Prestação de Serviços

1 — O Contrato de Prestação de Serviços deve refletir, em cada momento, o disposto no presente capítulo e no Contrato de Concessão em matéria de prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem na Autoestrada.

2 — A EP assume, no âmbito do Contrato de Prestação de Serviços, todos os direitos e obrigações que para o Concedente decorrem do Contrato de Concessão relativamente às matérias incluídas no objeto daquele contrato, cabendo-lhe, designadamente, o pagamento da remuneração prevista na secção V do presente capítulo, a fiscalização da execução do contrato, a aplicação de deduções e multas contratuais, a execução da caução prestada nos termos dos n.ºs 4 e seguintes, a verificação das situações que conduzam ao incumprimento, mora ou cumprimento defeituoso e a resolução do Contrato de Prestação de Serviços.

3 — O exato e pontual cumprimento, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, das obrigações estabelecidas no Contrato de Prestação de Serviços constitui cumprimento, pela Concessionária, das disposições do Contrato de Concessão que regulam a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada.

4 — O exato e pontual cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Prestação de Serviços é garantido mediante prestação de caução nos termos definidos no Contrato de Prestação de Serviços, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

5 — A caução que venha a ser prestada identifica como beneficiária a EP, sendo o seu valor fixado em € 1 500 000.

6 — O valor da caução referida no número anterior é atualizado de três em três anos de acordo com os IPC publicados para os três anos anteriores àquele em que a atualização ocorre.

7 — Caso a Concessionária proceda à cessão da sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços, nos termos da base LVII-X, na data da respetiva celebração, a obrigação de prestar a caução prevista nos números anteriores é da sociedade cessionária, ficando a Concessionária totalmente liberada desta obrigação.

Base LVII-L**Remuneração**

A título de remuneração pela cobrança de taxas de portagem na Autoestrada, a Concessionária recebe da EP, nos termos previstos nas subsecções seguintes:

- i) Um valor anual pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem;
- ii) Um valor pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada.

Base LVII-M**Montante e pagamento**

1 — O valor anual e os termos da revisão e atualização da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem, devida pela EP à Concessionária, encontram-se fixados no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

2 — O pagamento da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem é efetuado de acordo com a calendarização e procedimento definidos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

3 — Em caso de mora no cumprimento das obrigações estabelecidas no âmbito da presente base, há lugar ao pagamento de juros sobre o montante em dívida, calculados dia a dia à taxa Euribor para o prazo de três meses, acrescida de dois pontos percentuais, a contar do primeiro dia subsequente ao termo do prazo aplicável e até integral pagamento.

Base LVII-N**Período transitório**

1 — Durante um período de três meses a contar da data de início de produção de efeitos do Contrato de Prestação de Serviços, a remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem é objeto de um regime transitório, a fixar no Contrato de Prestação de Serviços.

2 — O prazo estabelecido no número anterior é prorrogável por acordo entre as partes.

Base LVII-O**Regime geral**

1 — Findo o período transitório referido na base anterior, a Concessionária passa a receber da EP uma remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, a determinar nos termos previstos nas bases LVII-P a LVII-R.

2 — A Concessionária compromete-se a colaborar ativamente com o Concedente no sentido da otimização do sistema de cobrança de taxas de portagem, tendo em vista a maximização das receitas líquidas de cobrança de taxas de portagem.

Base LVII-P**Determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem**

1 — Sem prejuízo do disposto na base LVII-V, o valor devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem corresponde ao valor unitário a que se refere o número seguinte multiplicado pelo número de Transações Agregadas

que dão origem a uma receita a ser entregue nos termos previstos no Contrato de Concessão, bem como pelo número de Transações Agregadas que se encontrem isentas de cobrança de taxas de portagem por força da aplicação de qualquer regime legal ou regulamentar aos utilizadores da Autoestrada.

2 — O valor unitário por Transação Agregada devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, depois de decorrido o período transitório, é determinado:

a) Em sede de revisão extraordinária do modelo tarifário, no fim do período transitório, nos termos definidos no Contrato de Prestação de Serviços;

b) Em sede de revisão ordinária do modelo tarifário, a cada três anos após o fim do período transitório, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — O primeiro triénio inicia-se no dia seguinte ao do termo do período transitório e termina no dia 31 de dezembro do terceiro ano subsequente.

4 — O valor unitário por Transação Agregada resultante de cada processo de revisão produz efeitos a partir do primeiro dia do ano civil subsequente ao termo de cada triénio.

5 — A alteração do valor unitário por Transação Agregada, em sede de revisão ordinária ou extraordinária do modelo tarifário, deve tomar em consideração os seguintes princípios:

a) A ponderação dos preços de mercado na aceitação da alteração;

b) A adequação dos valores a cobrar à evolução da eficácia e eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem como um todo, tendo em conta a experiência adquirida e as melhorias técnicas e processuais que forem sendo conseguidas;

c) O custeio baseado em atividades elaborado numa base de transparência de informação, que constitui referência obrigatória;

d) Os custos diretos das Transações Agregadas debitados por entidades de cobrança de taxas de portagem, os custos com o sistema de identificação eletrónica de veículos e os custos de operação do sistema FF necessários à individualização da Transação Agregada, com vista à sua boa cobrança;

e) A aplicação de um modelo de tarifa aditiva, devendo o valor unitário por Transação Agregada contemplar os preços a praticar por cada uma das entidades cujos serviços integram as componentes da cadeia de valor nas quais não existe livre concorrência;

f) O critério de repartição de risco definido nos termos previstos na base LVII-V;

g) Os Custos Administrativos a cobrar aos utentes, relativos às Cobranças Secundária e Coerciva, bem como as coimas relativas à Cobrança Coerciva, contribuam para remunerar a Concessionária pelos custos adicionais de cobrança;

h) Os valores unitários dos Custos Administrativos e das coimas devem ser determinados de modo a que no agregado das Cobranças Secundária e Coerciva resulte para a Concessionária um equilíbrio entre:

i) O valor correspondente às receitas provenientes da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem, da cobrança de Custos Administrativos e da parte que lhe couber das coimas cobradas, nos termos da lei, e

ii) A soma dos custos associados a essas cobranças com a justa remuneração da Concessionária pelo serviço prestado, tendo por base o modelo da tarifa aditiva e a repartição de riscos e a partilha de benefícios acordadas.

Base LVII-Q

Procedimento de determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — Dentro dos 30 dias subsequentes ao termo dos prazos enunciados nas alíneas *a)* e *b)* do n.º 2 da base anterior, consoante o caso, a Concessionária dirige ao presidente do Conselho Diretivo do IMT um requerimento de abertura de procedimento obrigatório de conciliação para a determinação do valor unitário por Transação Agregada e remete à EP cópia do referido requerimento e de todos os documentos que o instruem.

2 — O requerimento referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes documentos:

a) Uma proposta de valor unitário por Transação Agregada;

b) Uma nota justificativa do valor proposto, que observe os princípios definidos no n.º 5 da base anterior e o modelo de tarifa aditiva definido pela entidade com poderes de regulamentação do sistema de cobrança eletrónica de taxas de portagem;

c) Outros elementos que venham a ser legal ou regulamentarmente exigíveis.

3 — No prazo de cinco dias a contar da apresentação do requerimento referido no n.º 1, o IMT notifica a EP para, no prazo de oito dias, se pronunciar sobre o teor do requerimento apresentado pela Concessionária e, querendo, apresentar contraproposta, instruída com os documentos identificados no número anterior.

4 — No termo do último prazo referido no número anterior, o IMT notifica a Concessionária e a EP para a primeira sessão de conciliação, a ter lugar no prazo de 15 dias a contar da notificação.

5 — Na primeira sessão de conciliação, ou em momento anterior, o IMT disponibiliza à Concessionária e à EP o seu parecer sobre o valor unitário por Transação Agregada a fixar, ponderando o teor do requerimento inicial da Concessionária e a pronúncia ou contraproposta da EP, devendo apresentar, indicativamente, um valor que considere adequado atendendo aos princípios estabelecidos no n.º 5 da base anterior e ao modelo de tarifa aditiva definido.

6 — O procedimento obrigatório de conciliação deve estar concluído no prazo de 30 dias a contar da primeira sessão de conciliação, no quadro de tantas sessões de conciliação quantas forem marcadas pelo IMT.

7 — O procedimento de conciliação é dirigido pelo presidente do Conselho Diretivo do IMT, ou por quem este delegar a competência para o efeito, que pode ser assessorado pelos técnicos ou peritos considerados necessários, devendo as partes no procedimento de conciliação ser representadas por dois elementos cada uma.

8 — Havendo acordo quanto ao valor unitário por Transação Agregada para vigorar no período seguinte, é lavrado auto do qual devem constar todos os termos e condições do acordo, que é assinado pelos representantes da Concessionária e da EP, munidos de poderes bastantes para vincular as referidas entidades.

9 — Não havendo acordo quanto ao valor unitário por Transação Agregada dentro do período referido no n.º 6, o presidente do Conselho Diretivo do IMT entrega à Concessionária e à EP um auto por si assinado que descreva o desfecho do procedimento.

10 — Na situação referida no número anterior, a Concessionária e a EP podem recorrer ao mecanismo arbitral de resolução de conflitos previsto no Contrato de Prestação de Serviços.

11 — A Concessionária pode igualmente recorrer ao mecanismo arbitral de resolução de conflitos previsto no Contrato de Prestação de Serviços, no caso de o IMT injustificadamente não cumprir os prazos previstos nos números anteriores.

Base LVII-R

Atualização

O valor unitário por Transação Agregada é atualizado no primeiro dia de cada ano civil proporcionalmente à variação homóloga do último IPC conhecido relativamente ao mesmo mês do ano anterior, exceto nos anos em que produz efeitos a revisão, ordinária ou extraordinária, desse valor.

Base LVII-S

Pagamento

Os termos e condições aplicáveis ao pagamento da remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem são regulados no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LVII-T

Receitas próprias da Concessionária

Para além da remuneração prevista na base LVII-L, constituem receitas próprias da Concessionária no âmbito da prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem:

a) Os Custos Administrativos;

b) O produto das coimas, nos termos da lei;

c) O produto da partilha de benefícios que lhe possa caber nos termos previstos na base LVII-V.

Base LVII-U

Entrega das Receitas de Portagem

1 — Cada Transação Agregada dá origem ao registo de uma receita de portagem, da titularidade da EP, sem prejuízo do disposto nas bases LXV-B e LXV-C.

2 — O regime de entrega das Receitas de Portagem pela Concessionária à EP é estabelecido no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LVII-V

Repartição de risco de cobrança e partilha de benefícios do serviço de cobrança de taxas de portagem

A metodologia de repartição de riscos e de partilha de benefícios é definida no contexto do procedimento de revisão, ordinária ou extraordinária, do modelo tarifário e tem em conta o risco de cobrança transferido, bem como o potencial de melhoria de eficácia face ao histórico de cobranças, custos e despesas verificados no período anterior.

Base LVII-X**Cessão da posição contratual da Concessionária**

1 — Nos termos previstos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços, a Concessionária pode ceder a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços a uma entidade por ela escolhida, mediante autorização da EP, a qual se considera tacitamente concedida quando não seja recusada no prazo de 60 dias a contar da submissão do respetivo pedido instruído com todos os elementos necessários à sua apreciação.

2 — O pedido referido no número anterior apenas pode ser recusado pela EP em caso de:

- a) Incumprimento do disposto na base seguinte;
- b) Verificação de algum dos impedimentos referidos no artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos.

3 — Por força da cessão da posição contratual prevista na presente base, transmitem-se para a sociedade cessionária, todos os direitos e obrigações assumidos pela Concessionária ao abrigo do Contrato de Prestação de Serviços e do Contrato de Concessão com respeito à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 7 da base LXVII-J, a eficácia da cessão da posição contratual prevista na presente base depende da prestação de caução pela sociedade cessionária, nos termos previstos no Contrato de Prestação de Serviços e em substituição da que haja sido prestada pela Concessionária.

5 — A sociedade cessionária não pode, por sua vez, ceder a posição contratual que assuma nos termos previstos na presente base, nem realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indireto, idêntico resultado.

6 — Efetuada a cessão da posição contratual prevista na presente base, a Concessionária:

a) Autoriza a entrada na Concessão à sociedade cessionária e às demais entidades por esta indicadas com responsabilidade na realização das atividades e dos trabalhos necessários à execução do Contrato de Prestação de Serviços, prestando-lhes a melhor colaboração com vista ao cumprimento pela sociedade cessionária das obrigações resultantes daquele contrato e à observância por esta das normas aplicáveis e das adequadas regras de segurança de execução dos trabalhos;

b) Confere à sociedade cessionária o direito de utilizar e manter as instalações e equipamentos de via de cobrança de taxas de portagem que integram a Concessão com vista ao cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços, incluindo no que respeita às atualizações de tais instalações e equipamentos.

7 — Na hipótese prevista na presente base, a Concessionária não é responsabilizada nem assume qualquer responsabilidade pelo incumprimento do Contrato de Prestação de Serviços por parte da sociedade cessionária, nos termos previstos nesse contrato.

Base LVII-Z**Sociedade cessionária**

1 — A sociedade cessionária tem como objeto social exclusivo, ao longo de todo o período em que seja parte no Contrato de Prestação de Serviços, a operação e ma-

nutenção de infraestruturas rodoviárias e o exercício de atividades conexas, devendo manter, ao longo do mesmo período, a sua sede em Portugal e a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

2 — Todas as ações representativas do capital social da sociedade cessionária são obrigatoriamente nominativas.

3 — Podem quaisquer terceiros deter ações da sociedade cessionária, desde que os acionistas existentes na data da cessão da posição contratual detenham o respetivo domínio, em conjunto, e enquanto seus acionistas, diretos ou indiretos, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, sem prejuízo de a EP poder dispensar a verificação destes requisitos.

4 — Os custos e os proveitos da atividade exercida pela sociedade cessionária em execução do Contrato de Prestação de Serviços devem ser individualizados em um ou mais centros de custo autónomos e específicos.

Base LVII-AA**Licenças, autorizações e seguros**

A sociedade cessionária deve ser titular de todas as licenças, autorizações e seguros necessários ou adequados ao exercício das atividades integradas no objeto do Contrato de Prestação de Serviços, observando todos os requisitos necessários à manutenção em vigor dos mesmos.

Base LVII-BB**Incumprimento da prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem**

1 — Salvo nos casos previstos no número seguinte e na base LVII-CC, o incumprimento de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços ou das determinações da EP emitidas naquele âmbito pode ser sancionado, por decisão da EP, através da aplicação de multas contratuais cujo montante, em função da gravidade da falta, varia entre € 1 000 e € 50 000.

2 — Sem prejuízo do disposto na base LXV-B, o atraso, imputável à Concessionária ou à sociedade cessionária, no cumprimento das obrigações pecuniárias estabelecidas no Contrato de Prestação de Serviços confere à EP o direito aos juros de mora sobre o montante em dívida, a liquidar na data da respetiva entrega, calculados dia a dia à taxa Euribor para o prazo de três meses, acrescida de dois pontos percentuais, a contar do primeiro dia subsequente àquele em que a entrega do montante em causa seja devida e até integral pagamento.

3 — As sanções previstas no n.º 1 têm a natureza de cláusula penal indemnizatória, sem prejuízo de indemnização pelo dano excedente.

4 — Sem prejuízo da aplicação das sanções previstas nos números anteriores e na base seguinte, em caso de incumprimento grave, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, das obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços, a EP pode, mediante sequestro, e nos termos definidos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços, tomar a seu cargo o cumprimento das referidas obrigações, suspendendo-se concomitantemente os pagamentos devidos a título de remuneração, com exceção dos já vencidos à data do sequestro.

5 — Sem prejuízo de outros direitos que lhe assistam, a EP pode resolver o Contrato de Prestação de Serviços em caso de incumprimento grave e reiterado, por parte da Concessionária ou da sociedade cessionária,

das obrigações nele estabelecidas, designadamente, nas seguintes situações:

a) Atraso, imputável à Concessionária ou à sociedade cessionária, superior a três dias úteis seguidos ou a 10 dias úteis interpolados no mesmo ano, na entrega das Receitas de Portagem;

b) Caso a sociedade cessionária ceda a sua posição contratual ou proceda à subcontratação de terceiros com efeito equivalente.

6 — A decisão de resolução do Contrato de Prestação de Serviços, nos termos previstos no número anterior, produz efeitos a partir da data fixada pela EP, a qual não pode ser superior a 30 dias a contar da receção, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, da declaração de resolução emitida pela EP.

7 — Durante o período referido no número anterior, a Concessionária ou a sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, fica obrigada a assegurar o perfeito e pontual cumprimento da execução do Contrato de Prestação de Serviços, não podendo ser interrompida a prestação dos serviços de cobrança de taxas de portagem.

8 — O incumprimento, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, do Contrato de Prestação de Serviços não afeta, de qualquer forma e em caso algum, o Contrato de Concessão, não relevando para efeitos da execução, validade e vigência do Contrato de Concessão e não constituindo, designadamente, fundamento de aplicação de penalidades e ou deduções, sequestro ou de resolução do mesmo pelo Concedente.

Base LVII-CC

Indisponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem

1 — A disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem consiste na capacidade de os pontos de cobrança que o integram registarem os elementos relativos à passagem de viaturas, nos termos do Contrato de Concessão e do Contrato de Prestação de Serviços.

2 — A indisponibilidade de um ponto de cobrança consiste na sua incapacidade de detetar as viaturas que o transpõem, de tal forma que não seja possível identificar ou reconstituir os elementos necessários ao estabelecimento da respetiva Transação Agregada.

3 — O nível de disponibilidade dos pontos de cobrança assumido pela Concessionária encontra-se previsto no Contrato de Concessão.

4 — A Concessionária deve dispor de um sistema de informação que, nos termos estabelecidos no Contrato de Prestação de Serviços, permita confirmar o cumprimento do nível de disponibilidade a que se refere o número anterior.

5 — Verificando-se um nível de disponibilidade dos pontos de cobrança inferior ao assumido pela Concessionária nos termos do n.º 3, há lugar, nos termos do Contrato de Concessão e do Contrato de Prestação de Serviços, a uma dedução aos pagamentos devidos à Concessionária a título de remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem.

Base LVII-DD

Termo do Contrato de Prestação de Serviços

1 — O Contrato de Prestação de Serviços caduca no Termo da Concessão.

2 — O termo do Contrato de Prestação de Serviços, por qualquer motivo, antes do Termo da Concessão, determina, a partir da data da respetiva produção de efeitos, a caducidade do direito à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada e a eliminação desse mesmo serviço do objeto da Concessão nos termos previstos no n.º 3 da base II.

3 — O Contrato de Prestação de Serviços regula os direitos e obrigações das partes em resultado do respetivo termo.

Base LXV-A

Remuneração pela disponibilidade da Autoestrada

1 — Como contrapartida pelo desenvolvimento das atividades previstas nos n.ºs 1 e 2 da base II, a Concessionária recebe uma remuneração anual calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$R_t = Dis_t - Ded_t + Sin_t + Cf_t + Pa_t$$

em que:

R_t = remuneração anual da Concessionária no ano t ;

Dis_t = componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada verificada no ano t , calculada nos termos do n.º 2;

Ded_t = componente correspondente às deduções a efetuar em virtude da ocorrência de falhas de disponibilidade no ano t , calculada nos termos do n.º 3;

Sin_t = montante correspondente à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade no ano t , calculado nos termos dos n.ºs 5 a 8, com o limite de 2 % da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t);

Cf_t = compensação fiscal, adicional e eventual, com relação a variações na tributação referente ao ano t , a favor do Concedente ou da Concessionária, consoante aplicável, nos termos do n.º 10 e da base XVIII-A;

Pa_t = pagamento anual, adicional e eventual, a efetuar pelo Concedente, decorrente da partilha de receitas de cobrança de taxas de portagem no ano t , nos termos do n.º 10 e da base LXV-C.

2 — O apuramento da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t), a que se refere o número anterior, é efetuado nos termos da fórmula seguinte:

$$Dis_t = \left[tdi_t \times \frac{IPC_{Dez_{t-1}}}{IPC_{Dez_{2013}}} \times x + tdi_t \times (1-x) \right] \times nd_t$$

em que:

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade do ano t , a preços constantes de dezembro de 2013, de acordo com o previsto no Contrato de Concessão;

nd_t = número de dias do ano t em que a Concessão se encontrou em serviço;

$IPC_{Dez_{t-1}}$ = IPC a dezembro do ano $t-1$;

$IPC_{Dez_{2013}}$ = IPC a dezembro de 2013;

$x = 0,90$.

3 — O montante total das deduções a efetuar em cada ano em virtude da ocorrência de falhas de dispo-

nibilidade (Ded_t), a que se refere o n.º 1, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$Ded_t = \sum F(Dis)_t$$

em que:

$F(Dis)_t$ = montante correspondente à dedução diária imposta em resultado da ocorrência de falhas de disponibilidade no ano t , calculada nos termos do n.º 19.

4 — Considera-se existir uma falha de disponibilidade quando se verificar alguma das condições de indisponibilidade definidas nos n.ºs 14 a 19, considerando o disposto nos n.ºs 22 e 23.

5 — O montante relativo à dedução ou ao incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade (Sin_t), a que se refere o n.º 1, é calculado de acordo com as fórmulas seguintes:

a) O índice de sinistralidade da Concessão calcula-se nos seguintes termos:

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

em que:

$IS_t(Conc)$ = índice de sinistralidade da Concessão para o ano t ;

N_t = número de acidentes no ano t , com vítimas (mortos e ou feridos), registados nos Sublanços da Concessão pela autoridade policial competente;

L = extensão total, em quilómetros, dos Sublanços da Concessão;

$TMDA_t$ = TMDA registado na Concessão no ano t .

b) O índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(CONPOR) = \frac{\sum_i IS_t(\text{concessão portagem}_i) \times L_i}{\sum_i L_i}$$

em que:

$IS_t(CONPOR)$ = índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real para o ano t ;

$IS_t(\text{concessão portagem})$ = índice de sinistralidade de cada uma das concessões com portagem real em operação;

L_i = extensão dos lanços em serviço de cada uma das concessões com portagem real, expresso em quilómetros;

c) O índice de sinistralidade ponderado calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(\text{ponderado}) = 60\% \times IS_t(Conc) + 40\% \times IS_t(CONPOR)$$

em que:

$IS_t(\text{ponderado})$ = índice de sinistralidade ponderado para o ano t ;

$IS_t(Conc)$ = índice de sinistralidade da Concessão para o ano t ;

$IS_t(CONPOR)$ = índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real para o ano t .

6 — Sempre que se verifique:

a) $IS_t(Conc) < IS_{t-1}(\text{ponderado})$, o Concedente soma à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos da alínea a) do número seguinte;

b) $IS_t(Conc) > IS_{t-1}(\text{ponderado})$, o Concedente deduz à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos da alínea b) do número seguinte.

7 — Os incrementos e deduções referidos no número anterior são calculados da seguinte forma:

a) Incremento:

$$Sin_t = 2\% \times (Dis_t) \times \frac{IS_{t-1}(\text{ponderado}) - IS_t(Conc)}{IS_t(Conc)}$$

b) Dedução:

$$Sn_t = 2\% \times (Dis_t) \times \frac{IS_t(Conc) - IS_{t-1}(\text{ponderado})}{IS_t(Conc)}$$

8 — Para efeitos do cálculo do índice de sinistralidade previsto nos números anteriores, não é considerado o eventual aumento de acidentes registados no Sublanço ou Grupo de Sublanços, conforme aplicável, no período relativamente ao qual se verifique, por facto imputável ao Concedente, o adiamento, total ou parcial, de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade deste e cuja necessidade tenha sido determinada nos termos da base XXXIV-A, ou se opte pela não realização de um aumento do número de vias na data em que tal devesse ocorrer, nos termos da base XXXIV, considerando-se, para o efeito, e com as devidas adaptações, a média anual do número de acidentes ocorrido nos três anos anteriores.

9 — No caso de o Termo da Concessão ocorrer em mês diverso do mês de dezembro, são feitos os necessários ajustes ao cálculo dos prémios e das multas aplicáveis, na proporção dos meses inteiros que decorram entre janeiro e o Termo da Concessão.

10 — O pagamento da remuneração anual prevista no n.º 1 é efetuado pela forma e nas datas em seguida indicadas:

a) Em cada ano, até ao final de cada um dos meses de fevereiro, abril, agosto e outubro e até aos dias 10 de junho e 10 de dezembro, são efetuados pelo Concedente pagamentos bimestrais, todos de igual montante, correspondentes, na sua globalidade, a 80 % da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t) relativa ao ano em curso (ano t), aos quais são deduzidos os pagamentos por conta referidos na base seguinte;

b) Até ao final do mês de fevereiro do ano subsequente (ano $t+1$), o Concedente efetua ainda um pagamento de montante correspondente a 20 % da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t) no ano anterior (ano t);

c) Caso haja lugar ao pagamento de compensação fiscal (Cf) e ou à partilha de receitas de portagem (Pa):

i) A Concessionária fornece ao Concedente, até 31 de janeiro do ano subsequente (ano $t+1$), os dados relevantes de que disponha para efeitos do apuramento do respetivo valor;

ii) Até 15 de fevereiro do ano subsequente (ano $t+1$), o Concedente acorda com a Concessionária o valor da compensação fiscal (Cf) e ou da parcela das receitas

de portagem a partilhar com a Concessionária (Pa_t) relativas ao ano anterior (ano t);

iii) Até ao final de fevereiro do ano subsequente (ano $t+1$), é efetuado, pelo Concedente ou pela Concessionária, consoante aplicável, o pagamento dos montantes apurados nos termos da presente alínea;

d) O Concedente transmite à Concessionária o valor das deduções ou incrementos em virtude da ocorrência de falhas de disponibilidade (Ded_t) e da evolução dos índices de sinistralidade (Sin_t) no ano anterior (ano t), bem como os dados que suportaram o respetivo cálculo, nas seguintes datas:

i) Até 10 de maio, no caso das falhas de disponibilidade (Ded_t);

ii) Até 10 de novembro, no caso da evolução dos índices de sinistralidade (Sin_t);

e) O Concedente ou a Concessionária, consoante aplicável, efetuam o pagamento dos montantes apurados nos termos da alínea anterior nas seguintes datas:

i) Até 10 de junho, no caso das falhas de disponibilidade (Ded_t);

ii) Até 10 de dezembro, no caso da evolução dos índices de sinistralidade (Sin_t);

f) A Concessionária pode reclamar do montante apurado do pagamento a que se refere a alínea anterior no prazo de 30 dias após receção da comunicação referida na alínea d), sem prejuízo do pagamento da parcela não controvertida do montante em causa;

g) Os pagamentos previstos nas alíneas c) e e), relativos ao ano transato, devem ser efetuados em simultâneo com os pagamentos previstos na alínea a), relativos ao ano em curso, por dedução ou incremento, consoante aplicável.

11 — A Concessionária pode, ainda que o crédito não seja líquido, ceder às Entidades Financiadoras ou a outras instituições financeiras os créditos que sobre o Concedente detenha em virtude do Contrato de Concessão.

12 — Mediante solicitação escrita da Concessionária, o Concedente emite e entrega-lhe, no prazo de cinco dias, documento adequado confirmando a existência do crédito cedendo.

13 — Em caso de mora relativamente ao termo dos prazos fixados no n.º 10 para a realização de pagamentos pelo Concedente, há lugar à aplicação de juros, calculados à taxa Euribor para operações a três meses acrescida de 1 %, após a data prevista para o respetivo pagamento e até que este seja efetivado.

14 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 19 a 23, um Sublanço encontra-se disponível, nos termos e para os efeitos do disposto no Contrato de Concessão, 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, na entrada e na saída, ao Sublanço;

b) Condições de segurança: estado ou condição de um Sublanço caracterizada por:

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

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

c) Condições de circulação: estado ou condição do Sublanço caracterizado pelo cumprimento do conjunto de requisitos que permitem a circulação na velocidade e comodidade inerente ao nível de serviço B, e tendo em conta:

i) A regularidade e a aderência do pavimento;

ii) Os sistemas de sinalização, segurança e apoio aos utentes e o respetivo estado de manutenção;

iii) Os sistemas de iluminação dos túneis e das Áreas de Serviço;

iv) Os sistemas de ventilação de túneis e outros equipamentos integrantes da Autoestrada.

15 — O nível de serviço de disponibilidade é calculado com base na metodologia preconizada na versão 2000 do *Highway Capacity Manual* para autoestradas de múltiplas vias (*multilane highway*) em áreas rurais e terreno montanhoso e com sistema métrico.

16 — O Concedente reconhece que, na presente data, as características geométricas dos Lanços referidos no n.º 2 da base II permitem cumprir o nível de serviço estabelecido na alínea c) do n.º 14.

17 — Em resultado da avaliação da disponibilidade realizada nos termos dos números anteriores, o Concedente determina a extensão de via que se encontra relativa ou absolutamente indisponível, usando como métrica padrão segmentos de via de 100 m de extensão de faixa de rodagem do Sublanço.

18 — Não se consideram para efeitos do número anterior as condições de indisponibilidade que tenham sido sanadas nos termos e prazos do Plano de Controlo de Qualidade.

19 — O montante relativo às falhas de disponibilidade corresponde à soma das deduções diárias a aplicar, sendo cada uma delas calculada de acordo com a fórmula seguinte:

$$F(Dis)_t = \left[tdi_t \times \frac{IPC_{Dez-t-1} \times x + tdi_t \times (1-x)}{IPC_{Dez2013}} \right] \times T \times c(g) \times c(d)$$

em que:

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade a preços constantes de dezembro de 2013, no ano t , de acordo com previsto no Contrato de Concessão;

$IPC_{Dez-t-1}$ = IPC a dezembro do ano $t-1$;

$IPC_{Dez2013}$ = IPC a dezembro de 2013;

$x = 0,90$;

T = relação entre o número total de quilómetros afetados pela indisponibilidade e o número total de quilómetros da Concessão;

$c(g)$ = coeficiente de gravidade da falha de disponibilidade, sendo, para este efeito, considerados dois graus de indisponibilidade:

i) indisponibilidade absoluta — a que corresponde um coeficiente de valor 1;

ii) indisponibilidade relativa — a que corresponde um coeficiente de valor 0,5;

$c(d)$ = coeficiente de duração da falha de disponibilidade, sendo, para este efeito, considerados três graus de indisponibilidade:

i) indisponibilidade durante o período noturno (entre as 21 e as 7 horas) — a que corresponde um coeficiente de valor $0,3 \times hn/10$, sendo hn o número de horas de duração da indisponibilidade no período noturno;

ii) indisponibilidade durante o período diurno (entre as 7 e as 21 horas) — a que corresponde um coeficiente de valor $0,7 \times hd/14$, sendo hd o número de horas de duração da indisponibilidade nesse período diurno;

iii) indisponibilidade durante 24 horas — a que corresponde um coeficiente de valor 1.

20 — Para efeitos de cálculo do montante referente às falhas de disponibilidade, não são considerados o número total de quilómetros relativamente aos quais não se verifique o cumprimento da condição prevista na subalínea *i)* da alínea *c)* do n.º 14, relativa à regularidade e aderência do pavimento, que resulte da não realização, por facto imputável ao Concedente, dos trabalhos inerentes a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade deste e cuja necessidade tenha sido determinada nos termos da base XXXIV-A, pelo período de tempo correspondente ao atraso na realização desses trabalhos.

21 — Em caso de verificação, cumulativa e no mesmo Sublanço, de mais do que um evento gerador de indisponibilidade não é aplicado um coeficiente superior a 1.

22 — Caso se verifique o incumprimento de valores padrão mínimos de algum parâmetro caracterizador das condições de circulação, tal como estipuladas na subalínea *i)* da alínea *c)* do n.º 14, os segmentos de sublanço afetados consideram-se ainda assim totalmente disponíveis:

a) No caso de uma Monitorização Localizada de Pavimentos ou de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos ter determinado a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, a partir do momento em que tal necessidade tenha sido determinada e até à conclusão dos respetivos trabalhos, desde que a Concessionária não esteja em incumprimento das suas obrigações de operação e manutenção, tal como estabelecidas no Manual de Operação e Manutenção, ou de prazos parcelares da sua responsabilidade, com relação aos segmentos de sublanço em causa;

b) Durante o prazo de 90 dias contados da data de notificação ao Concedente da versão final do relatório que tenha determinado a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento, nos casos em que os respetivos encargos não sejam da responsabilidade do Concedente nos termos do Contrato de Concessão, prorrogável pelo Concedente, a pedido da Concessionária, sempre que existam razões atendíveis que determinem a necessidade dessa prorrogação; ou

c) No caso de se ter verificado uma situação de incumprimento que, comunicada pela Concessionária à Comissão de Peritos, venha por esta última a ser considerada como devendo dar lugar a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, ainda que fora do âmbito de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos.

23 — Para efeito do disposto na presente base, não são consideradas falhas de disponibilidade as que correspondam a encerramentos de vias isentos de penalidade nos termos do n.º 1 da base LI.

Base LXV-B

Pagamentos por conta da remuneração anual pela disponibilidade da Autoestrada

1 — As Receitas de Portagem são utilizadas pela Concessionária nas datas em que tais taxas de portagem devam ser entregues nos termos do Contrato de Concessão e do Contrato de Prestação de Serviços, a título de pagamento por conta da remuneração anual pela disponibilidade da Autoestrada devida à Concessionária ao abrigo da base anterior.

2 — O valor dos pagamentos por conta efetuados ao abrigo do disposto no número anterior é deduzido aos pagamentos bimestrais devidos pelo Concedente ao abrigo da alínea *a)* do n.º 10 da base anterior.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, a Concessionária remete ao Concedente, com cópia para a EP, até ao dia 10 de cada um dos meses de fevereiro, abril, agosto e outubro e até aos dias 20 de maio e 20 de novembro, a respetiva fatura, acompanhada da discriminação dos valores retidos acumulados até à data nos termos do n.º 1, a considerar para efeitos de dedução aos pagamentos bimestrais previstos na alínea *a)* do n.º 10 da base anterior.

4 — Caso tenha havido lugar à cessão da posição contratual regulada pela base LVII-X, as Receitas de Portagem são entregues à Concessionária pela sociedade concessionária nos termos previstos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LXV-C

Partilha de benefícios de receitas de portagem

1 — A Concessionária tem direito a beneficiar da partilha do valor das receitas de portagem correspondentes ao produto da aplicação das tarifas de portagem que estejam em vigor ao número de passagens de veículos registadas na Autoestrada, caso este exceda o produto da aplicação das mesmas tarifas ao número de passagens de veículos estimado para o mesmo ano no Contrato de Concessão, nos seguintes moldes:

a) 10 % da parcela do excedente apurado que se situe entre 100 % e 140 % da receita de portagem correspondente ao tráfego estimado no Contrato de Concessão;

b) 20 % da parcela do excedente apurado que ultrapasse 140 % da receita de portagem correspondente ao tráfego estimado no Contrato de Concessão.

2 — O benefício resultante do disposto no número anterior é pago nos termos previstos no n.º 10 da base anterior.

3 — As estimativas constantes do Contrato de Concessão e referidas no n.º 1 têm por pressuposto a cobrança de taxas de portagem nos Sublanços da Concessão atualmente sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem atualizadas nos termos da base LXV-E.

4 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, ocorrendo alteração nos pressupostos subjacentes às estimativas previstas no Contrato de Concessão, seja pela inclusão ou exclusão de Sublanços, seja pela alteração do modelo tarifário ou do mecanismo de cobrança de taxas de portagem, deve proceder-se à revisão das referidas estimativas, apurando-se as partilhas de benefícios de receita previstos no n.º 1 com referência às novas estimativas, sem que essa revisão dê lugar a qualquer compensação.

Base LXV-D

Partilha de redução de custos

1 — Caso os encargos suportados pelo Concedente com a realização de Grandes Reparações de Pavimento até ao final do prazo da Concessão sejam inferiores a € 39 026 687,01, a valores atualizados, a dezembro de 2013, à taxa de 6,08 %, a Concessionária beneficia de 20 % do diferencial entre o montante de encargos efetivamente incorrido e esse montante.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, os encargos suportados pelo Concedente com a realização de Grandes Reparações de Pavimento até ao final do prazo da Concessão são atualizados, a dezembro de 2013, à taxa de 6,08 %.

3 — O valor do benefício resultante da aplicação do disposto no n.º 1, atualizado nos termos dos números anteriores, concretiza-se num pagamento único, a realizar pelo Concedente em simultâneo com o último pagamento a que haja lugar ao abrigo do Contrato de Concessão.

4 — No cumprimento das obrigações respeitantes à conservação da Autoestrada e realização de Grandes Reparações de Pavimento, as Partes colaboram, de boa-fé, no sentido de minimizar os custos a serem suportados por uma e por outra no cumprimento dessas obrigações, potenciando, mutuamente, benefícios que possam ser gerados para o Concedente e para a Concessionária.

Base LXV-E

Partilha de benefícios

1 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, deve desenvolver esforços no sentido de gerar melhorias nas condições de execução do Contrato de Concessão, suscetíveis de contribuir para a obtenção de ganhos operacionais, com impacto económico-financeiro no contrato.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a Concessionária e o Concedente avaliam, conjuntamente, em cada três anos, a possibilidade de gerar as melhorias nas condições da execução do Contrato de Concessão.

3 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização dos ganhos operacionais referidos no n.º 1 são partilhados, em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente, e calculados nos termos referidos nos n.ºs 4 e 5.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, procede-se ao confronto entre o Caso Base Pré-Otimização e o Caso Base Pós-Otimização.

5 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 3 correspondem aos diferenciais de *cash-flow* disponível para os acionistas, apurados por confronto, ano a ano, entre o Caso Base Pré-Otimização e o Caso Base Pós-Otimização.

6 — A parcela dos benefícios previstos na presente base a que tem direito o Concedente é deduzida aos pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada previstos em cada ano, nos termos do n.º 10 da base LXV-A.

7 — O Concedente pode apresentar à Concessionária, a qualquer momento, uma proposta de melhorias das condições de execução do Contrato de Concessão, suscetíveis de gerar ganhos operacionais.

8 — Ocorrendo ganhos operacionais, tal como previstos na presente base, o Caso Base deve ser ajustado em conformidade.

9 — Os benefícios decorrentes da redução de garantias bancárias prestadas ao Banco Europeu de Investi-

mento ao abrigo do Caso Base Original até aos limites aí previstos, em cada ano, não são objeto de partilha com o Concedente.

10 — Não são considerados ganhos operacionais para efeitos de partilha nos termos da presente base aqueles que decorram estritamente de eficiências na gestão corrente da Concessionária.

Base LXXXVI-A

Produção de efeitos das alterações ao Contrato de Concessão

Salvo na medida do disposto no Contrato de Concessão, as alterações ao Contrato de Concessão que incorporam o disposto nas presentes bases produzem efeitos a partir da obtenção de visto do Tribunal de Contas, expresso ou tácito, ou da confirmação por aquele Tribunal de que as mesmas não se encontram sujeitas a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

Base LXXXVII-A

Prazos e sua contagem

Os prazos fixados nas presentes bases e no Contrato de Concessão contam-se em dias seguidos de calendário, salvo quando contenham a indicação de dias úteis, caso em que apenas se contam os dias em que os serviços da Administração Pública se encontrem abertos ao público em Lisboa.

Base LXXXVII-B

Constituição e funcionamento da Comissão de Peritos

1 — A Comissão de Peritos é a entidade responsável por dirimir os litígios que possam surgir entre as Partes com respeito à efetiva necessidade de uma Grande Reparação de Pavimento, à responsabilidade pelos respetivos encargos, à respetiva nota técnica ou projeto de execução, à fixação do preço base, à necessidade de realização ou não de trabalhos adicionais e à condução dos procedimentos com vista à sua realização.

2 — A constituição, o funcionamento e os procedimentos aplicáveis à Comissão de Peritos encontram-se regulados no Contrato de Concessão.»

Artigo 3.º

Alterações sistemáticas

1 — Os capítulos VII, X, XII, XVII e XXI das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro, passam a ter as seguintes epígrafes:

- a) Capítulo VII — Funções do IMT;
- b) Capítulo X — Manutenção, exploração e conservação da Autoestrada;
- c) Capítulo XII — Pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada e partilha de benefícios;
- d) Capítulo XVII — Incumprimento e cumprimento defeituoso;
- e) Capítulo XXI — Aplicação no tempo.

2 — É aditado o capítulo X-A, com a epígrafe «Portagens», às bases da concessão da conceção, projeto, cons-

trução, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro, que se divide nas seguintes secções e subsecções:

a) Secção I, com a epígrafe «Disposições gerais», que inclui as bases LVII-A e LVII-B;

b) Secção II, com a epígrafe «Sistema de cobrança de taxas de portagem», que inclui a base LVII-C;

c) Secção III, com a epígrafe «Tarifas e taxas de portagem», que inclui as bases LVII-D a LVII-G;

d) Secção IV, com a epígrafe «Prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem», que inclui as bases LVII-H a LVII-J;

e) Secção V, com a epígrafe «Remuneração pela cobrança de taxas de portagem», que inclui as bases LVII-L a LVII-S e se subdivide nas seguintes subsecções:

i) Subsecção I, com a epígrafe «Disposição geral», que inclui a base LVII-L;

ii) Subsecção II, com a epígrafe «Remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem», que inclui a base LVII-M;

iii) Subsecção III, com a epígrafe «Remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem», que inclui as bases LVII-N a LVII-S;

f) Secção VI, com a epígrafe «Receitas próprias da Concessionária», que inclui a base LVII-T;

g) Secção VII, com a epígrafe «Receitas relativas às taxas de portagem», que inclui as bases LVII-U e LVII-V;

h) Secção VIII, com a epígrafe «Cessão da posição contratual», que inclui as bases LVII-X a LVII-AA;

i) Secção IX, com a epígrafe «Incumprimento e extinção», que inclui as bases LVII-BB e LVII-CC;

j) Secção X, com a epígrafe «Termo do Contrato de Prestação de Serviços», que inclui a base LVII-DD.

3 — É aditado o capítulo XXII-A, com a epígrafe «Comissão de Peritos», às bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro, que inclui a base LXXXVII-B.

Artigo 4.º

Outorga do contrato

Os Ministros de Estado e das Finanças e da Economia ficam autorizados, com a faculdade de delegação, a subcrever, em nome e em representação do Estado, o contrato de alteração ao contrato de concessão do Interior Norte, cuja minuta é aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

Artigo 5.º

Norma revogatória

São revogadas as alíneas *i)*, *l)*, *ii)*, *jj)*, *oo)*, *uu)*, *vv)* e *ww)* do n.º 1 da base I, o n.º 2 da base XIII, a alínea *b)* do n.º 2 da base XLVII, os n.ºs 2 a 4 da base XLVIII, o n.º 2 da base XLIX, as alíneas *g)* e *h)* do n.º 1 e o n.º 2 da base L, os n.ºs 2 a 5 da base LI, o n.º 5 da base LIV, as bases LXII, LXIII, LXIV e LXV, a alínea *d)* do n.º 5 da base LXXV, os n.ºs 2 a 7 da base LXXXII e as alíneas *a)* e *c)* do n.º 7

da base LXXXIV das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro.

Artigo 6.º

Republicação

1 — São republicadas, em anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro, com a redação atual.

2 — Para efeitos de republicação é adotado o presente do indicativo na redação de todas as normas e onde se lê «IEP» e «MES» deve ler-se, respetivamente «Concedente» e «ME».

Artigo 7.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 9 de abril de 2015. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *António de Magalhães Pires de Lima* — *Jorge Manuel Lopes Moreira da Silva*.

Promulgado em 2 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 4 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 6.º)

Republicação das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte.

Bases da concessão

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Base I

Definições

1 — Nestas bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sentido diferente, os termos abaixo indicados têm o significado que a seguir lhes é apontado:

a) ACE — o Agrupamento Complementar de Empresas constituído entre os membros construtores do Agrupamento com vista ao desenvolvimento, nos termos do Contrato de

Empreitada, das atividades de conceção, projeto e construção dos Lanços referidos na base II, n.º 1;

b) Acordo de Subscrição e Realização de Capital — o acordo subscrito pela Concessionária e pelos Membros do Agrupamento enquanto seus acionistas, relativo à subscrição e realização do capital da Concessionária e à realização de prestações acessórias de capital e ou de suprimentos, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

c) Acordo Direto — o contrato celebrado entre o Concedente, a Concessionária e o ACE, definindo os termos e condições em que o Concedente tem o direito de intervir no âmbito do Contrato de Empreitada, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

d) Acordo Parassocial — o acordo parassocial da Concessionária, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

e) Agente das Entidades Financiadoras — tem o sentido que, nos Contratos de Financiamento, e nomeadamente no *Loan and Guarantee Facilities Agreement*, é conferido à expressão *Facility Agent*;

f) Agrupamento — o conjunto de sociedades comerciais, vencedor do concurso público para atribuição da Concessão, identificado em anexo ao Contrato de Concessão;

g) AMT — a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes ou outra entidade a quem venham a ser atribuídas as competências que lhe estejam legalmente cometidas com respeito à Concessão;

h) Áreas de Serviço — as instalações marginais à Autoestrada, destinadas à instalação de equipamento de apoio aos utentes, compostas, designadamente, por postos de abastecimento de combustíveis, estabelecimentos de restauração, hoteleiros e similares e zonas de repouso e de parqueamento de veículos;

i) [Revogada];

j) Autoestrada — a autoestrada e conjuntos viários associados que integram o objeto da Concessão nos termos da base II e da base V;

k) Bases da Concessão — o quadro geral da regulamentação da Concessão aprovado pelo Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 113/2015, de 19 de junho;

l) [Revogada];

m) Campanha de Monitorização de Pavimentos — uma campanha de avaliação do estado de conservação dos pavimentos das vias, por referência aos parâmetros e valores padrão definidos no Plano de Controlo de Qualidade, integrando atividades de inspeção ou auscultação, realizada para os efeitos do Contrato de Concessão, a qual deve ser efetuada por Grupo de Sublanços e para a totalidade da área por este abrangida e com utilização dos critérios definidos em anexo ao Contrato de Concessão;

n) Canal Técnico Rodoviário — as infraestruturas de condutas e caixas instaladas na Concessão, de acordo com as instruções técnicas aplicáveis em vigor, destinadas ao alojamento de ativos de telecomunicações;

o) Caso Base — o conjunto de pressupostos e projeções económico-financeiras que constam em anexo ao Contrato de Concessão, com as alterações que lhe forem introduzidas nos termos permitidos no Contrato de Concessão, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

p) Caso Base Ajustado — o Caso Base Pós-Refinanciamento, aceite pelo Concedente, refletindo os efeitos decorrentes do mecanismo de partilha do benefício do Refinanciamento da Concessão ou o Caso Base Pós-Otimização, aceite pelo Concedente, refletindo os

efeitos decorrentes do mecanismo de partilha de ganhos operacionais, conforme aplicável;

q) Caso Base Original — o conjunto dos pressupostos e das projeções económico-financeiras descritos no Anexo 10 à versão originária do Contrato de Concessão;

r) Caso Base Pós-Otimização — o Caso Base Pré-Otimização com as novas condições decorrentes das melhorias nas condições de execução do Contrato de Concessão suscetíveis de contribuir para a obtenção de ganhos operacionais, mantendo-se todos os restantes pressupostos e cálculos do Caso Base Pré-Otimização;

s) Caso Base Pós-Refinanciamento — o Caso Base Pré-Refinanciamento com as novas condições e estrutura de financiamento decorrentes do Refinanciamento da Concessão, mantendo-se todos os restantes pressupostos e cálculos do Caso Base Pré-Refinanciamento;

t) Caso Base Pré-Otimização — o Caso Base em vigor no momento anterior à adoção de melhorias nas condições de execução do Contrato de Concessão suscetíveis de contribuir para a obtenção de ganhos operacionais;

u) Caso Base Pré-Refinanciamento — o modelo financeiro utilizado para efeitos da contratação de uma operação de Refinanciamento da Concessão, aceite pelo Concedente, incluindo as condições e a estrutura de financiamento previstas no Caso Base;

v) Cobrança Coerciva — a cobrança de uma taxa de portagem, nos termos legal e regulamentarmente estabelecidos, que não tenha sido paga pelo utente através da Cobrança Primária ou da Cobrança Secundária, implicando ainda o pagamento de Custos Administrativos e de uma coima, se aplicável;

w) Cobrança Primária — a cobrança eletrónica de taxas de portagem aos utentes através de sistema de débito em conta ou de pré-pagamento, com provisão de conta adequada, seja o utente anónimo ou identificado;

x) Cobrança Secundária — a cobrança eletrónica de taxas de portagem aos utentes através de sistema de pagamento posterior à utilização do serviço portajado (pós-pagamento), implicando o pagamento de Custos Administrativos;

y) Código das Expropriações — o diploma aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de setembro, com as respetivas alterações;

z) Código das Sociedades Comerciais — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de setembro, com as respetivas alterações;

aa) Código dos Contratos Públicos — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, com as respetivas alterações;

bb) Comissão de Peritos — a comissão constituída nos termos da base LXXXVII-B;

cc) Concedente — o Estado Português;

dd) Concessão — o conjunto dos direitos e obrigações atribuídos à Concessionária por intermédio do Contrato de Concessão e demais regulamentação aplicável;

ee) Concessionária — a NORSCUT — Concessionária de Autoestradas, S. A.;

ff) Contrato de Concessão — o contrato celebrado entre o Concedente e a Concessionária na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, tendo por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação da Autoestrada, na redação resultante da introdução das alterações previstas nas presentes bases, e todos os aditamentos e alterações que o mesmo venha a sofrer;

gg) Contrato de Empreitada — o contrato celebrado entre a Concessionária e o ACE, tendo por objeto a concessão, o projeto e a construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

hh) Contrato de Operação e Manutenção — o contrato celebrado entre a Concessionária e a Operadora, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

ii) [Revogada];

jj) [Revogada];

kk) Contrato de Prestação de Serviços — o contrato de prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, cuja minuta constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

ll) Contratos de Financiamento — os contratos celebrados entre a Concessionária e as Entidades Financiadoras, que constituem um anexo ao Contrato de Concessão;

mm) Contratos do Projeto — os contratos como tal identificados em anexo ao Contrato de Concessão;

nn) Corredor — a faixa de largura de 400 m, definida por 200 m para cada lado do eixo do traçado rodoviário que lhe serve de base;

oo) [Revogada];

pp) Critérios Chave — os critérios a utilizar para a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do n.º 9 da base XXXI, do n.º 4 da base LXXXIV e de anexo ao Contrato de Concessão;

qq) Custos Administrativos — as sobretaxas administrativas a suportar pelo utente nos termos legal e regulamentarmente previstos;

rr) Data de Assinatura do Contrato de Concessão — a data em que foi celebrada a versão originária do Contrato de Concessão, nos termos da minuta aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 171-A/2000, de 19 de dezembro, ou seja, 30 de dezembro de 2000;

ss) Empreendimento Concessionado — o conjunto dos bens que integram a Concessão, nos termos da base VII;

tt) Entidades Financiadoras — as instituições de crédito financiadoras das atividades integradas na Concessão, nos termos dos Contratos de Financiamento;

uu) [Revogada];

vv) [Revogada];

ww) [Revogada];

xx) EP — a EP — Estradas de Portugal, S. A.;

yy) Estabelecimento da Concessão — o conjunto de bens referido na base VI;

zz) Estatutos — o pacto social da Concessionária, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

aaa) Estudo de Impacte Ambiental — o documento que contém, nos termos exigidos por lei, uma descrição sumária do projeto, informação relativa aos estudos de base e à situação de referência, bem como a identificação e a avaliação dos impactes ambientais considerados relevantes, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, e as medidas de gestão ambiental destinadas a prevenir, minimizar ou compensar os impactes negativos esperados;

bbb) Grande Reparação de Pavimento — qualquer intervenção executada sobre parte ou totalidade do pavimento das vias de um determinado Grupo de Sublanços em resultado das conclusões de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos e ou de uma Monitorização Localizada de Pavimentos, sujeita a prévia elaboração de projeto de execução ou nota técnica, visando a reposição em níveis adequados dos seus parâmetros funcionais, conforme defi-

nido no Plano de Controlo de Qualidade, e ou a recuperação ou reforço das suas características estruturais;

ccc) Grupos de Sublanços — os grupos de Sublanços identificados em anexo ao Contrato de Concessão cujos pavimentos são sujeitos a monitorização, em simultâneo, das suas características funcionais e estruturais no âmbito de Campanhas de Monitorização de Pavimentos e ou de Monitorizações Localizadas de Pavimentos;

ddd) IGF — a Inspeção-Geral de Finanças;

eee) IMT — o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., ou outra entidade a quem venham a ser atribuídas as competências que lhe estejam legalmente cometidas com respeito à Concessão;

fff) IPC — índice de preços no consumidor, sem habitação, para todo o território nacional, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P.;

ggg) IVA — o imposto sobre o valor acrescentado;

hhh) Lanço — as secções em que se divide a Autoestrada;

iii) Manual de Operação e Manutenção — o documento a que se referem os n.ºs 1, 3 e 4 da base L, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

jjj) MAOTE — o Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, ou o membro do Governo que, em cada momento, detenha as atribuições do Estado nas áreas do ambiente e do ordenamento do território;

kkk) ME — o Ministro da Economia, ou o membro do Governo que, em cada momento, detenha as competências para prosseguir as atribuições do Estado na área das obras e infraestruturas públicas;

lll) MEF — o Ministro de Estado e das Finanças, ou o membro do Governo que, em cada momento, detenha as competências para prosseguir as atribuições do Estado na área das finanças;

mmm) Membro do Agrupamento — cada uma das sociedades que o constituíam à data da adjudicação provisória da Concessão;

nnn) Monitorização Localizada de Pavimentos — qualquer campanha de avaliação do estado de conservação dos pavimentos das vias, por referência aos parâmetros e valores padrão definidos no Plano de Controlo de Qualidade, integrando atividades de inspeção ou auscultação, determinada pelo Concedente, para qualquer efeito do Contrato de Concessão, no período intercalar entre Campanhas de Monitorização de Pavimentos;

ooo) Operadora — a sociedade incumbida do desenvolvimento das atividades previstas no Contrato de Operação e Manutenção;

ppp) Partes — o Concedente e a Concessionária;

qqq) Período Inicial da Concessão — o período de tempo que se inicia às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão e termina às 24 horas do primeiro dia do mês em que se celebra o sexto aniversário dessa data ou às 24 horas do último dia do mês em que se verifique a entrada em serviço efetivo de todos os Lanços, de acordo com o definido no n.º 8 da base XLVII, consoante a que ocorra mais tarde;

rrr) Plano de Controlo de Qualidade — o documento a que se referem os n.ºs 5 a 7 da base L, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

sss) Programa de Trabalhos — o documento fixando a ordem, prazos e ritmos de execução das diversas atividades integradas na Concessão, que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

ttt) Proposta — o conjunto de documentação submetida pelo Agrupamento ao concurso público para atribuição da Concessão, tal como resultou alterada pela conclusão da fase de negociações mantidas nos termos das regras daquele concurso;

uuu) Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem Caixa — em cada data de cálculo, corresponde ao quociente entre:

i) O *cash-flow* disponível para o serviço da dívida sénior dos últimos 12 meses; e

ii) O serviço da dívida sénior no mesmo período, nos termos constantes do Caso Base;

vvv) Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo sem Caixa — em cada data de cálculo, corresponde ao quociente entre:

i) O valor atual dos *cash-flows* disponíveis para o serviço da dívida sénior, adicionado do saldo inicial da reserva do serviço da dívida; e

ii) O saldo da dívida sénior, nos termos constantes do Caso Base;

www) Receitas de Portagem — o valor das receitas brutas de taxas de portagem efetivamente cobradas na Autoestrada;

xxx) Refinanciamento da Concessão — a alteração das condições que gerem benefícios financeiros para a Concessionária, constantes dos Contratos de Financiamento ou dos contratos que os venham a substituir ou alterar, ou a sua substituição por outras estruturas de financiamento;

yyy) Sublanço — o troço viário da Autoestrada entre dois nós de ligação consecutivos ou entre um nó de ligação e uma estrada ou autoestrada já construída ou em construção à Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

zzz) Terceiras Entidades — as entidades que não sejam Membros do Agrupamento nem empresas associadas daqueles, tal como definidas no n.º 2 do artigo 63.º da Diretiva n.º 2004/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004;

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

bbbb) TIR — a taxa interna de rendibilidade anual nominal, para os acionistas, dos fundos por estes disponibilizados e do *cash-flow* que lhes é distribuído, designadamente sob a forma de juros de suprimentos ou prestações acessórias de capital, reembolso de suprimentos ou prestações acessórias de capital, dividendos pagos ou reservas distribuídas, a preços correntes, durante todo o período da Concessão, nos termos constantes do Caso Base;

cccc) TMDA — o tráfego médio diário anual, apurado de acordo com o disposto na base LVI;

dddd) Transação — o conjunto de dados gerado num local de deteção de veículos aquando da sua transposição por um veículo, ao qual corresponde uma taxa de portagem;

eeee) Transação Agregada — a liquidação de uma Viagem realizada numa via portajada;

ffff) UTAP — a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos ou a entidade que a venha a substituir nas competências e atribuições previstas no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio;

gggg) Viagem — o percurso realizado por uma determinada viatura entre a sua entrada e a sua saída da autoestrada num conjunto de Sublanços da Concessão com um ou mais pórticos instalados, a que correspondam taxas de portagem real que o sistema de cobrança existente possa identificar,

de uma forma coerente e integrada, por referência a um dado limite de tempo adequado definido no Contrato de Prestação de Serviços.

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

CAPÍTULO II

Objeto e tipo da Concessão

Base II

Objeto

1 — A Concessão tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação e exploração, em regime de disponibilidade, dos seguintes Lanços:

- a) IP 3 Nó do IP 5-Castro Daire Sul;
- b) IP 3 Castro Daire Norte-Reconcos;
- c) IP 3 Régua-Vila Real;
- d) IP 3 Vila Real-Vila Pouca de Aguiar;
- e) IP 3 Vila Pouca de Aguiar-Chaves (fronteira).

2 — Constituem ainda o objeto da Concessão, para efeitos de conservação e exploração, em regime de disponibilidade, os seguintes Lanços:

- a) IP 3 Castro Daire Sul-Castro Daire Norte;
- b) IP 3 Reconcos-Régua.

3 — Integra igualmente o objeto da Concessão a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, nos termos previstos no capítulo X-A.

4 — Os Lanços referidos nos n.ºs 1 e 2 estão divididos, para os efeitos do capítulo XII, nos Sublanços indicados em anexo ao Contrato de Concessão, entendendo-se por extensão de um Lanço o somatório das extensões dos Sublanços em que se divide, calculadas de acordo com o número seguinte.

5 — As extensões de cada Sublanço são medidas segundo o eixo da Autoestrada e determinadas, consoante os casos, nos termos das alíneas seguintes:

a) Se o Sublanço estiver compreendido entre dois nós de ligação, a sua extensão é determinada pela distância que medeia entre os eixos das obras de arte desses nós;

b) Se uma das extremidades da Concessão começar ou terminar contactando em plena via uma estrada ou autoestrada construída, a extensão do Sublanço terminal é calculada a partir do perfil de contacto das duas vias;

c) Se uma das extremidades do Sublanço entroncar num Sublanço cuja construção não esteja concluída, a sua extensão é provisoriamente determinada, até à data de conclusão deste, a partir dessa extremidade, desde o último perfil transversal de Autoestrada construído e a entrar em serviço.

Base III

Natureza da Concessão

A Concessão é de obra pública e é estabelecida em regime de exclusivo relativamente à Autoestrada que integra o seu objeto.

Base IV**Serviço público**

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

2 — A Concessionária não pode, em qualquer circunstância, recusar o fornecimento do serviço público concessionado a qualquer pessoa ou entidade, nem discriminar ou estabelecer diferenças de tratamento entre utentes.

Base V**Delimitação física da Concessão**

1 — Os limites da Concessão são definidos em relação à Autoestrada que a integra pelos perfis transversais extremos da mesma, em conformidade com os traçados definitivos constantes dos projetos oficialmente aprovados.

2 — O traçado da Autoestrada é o que figurar nos projetos aprovados nos termos da base XXXI.

3 — Os nós de ligação fazem parte da Concessão, nela se incluindo, para efeitos de exploração e conservação, os troços de estradas que os completem, considerados entre os pontos extremos de intervenção da Concessionária nessas estradas ou, quando não seja possível essa definição, entre os pontos extremos do enlace dos ramos dos nós, bem como os troços de ligação em que o tráfego seja exclusivamente de acesso à Autoestrada.

4 — Excetuam-se do disposto no número anterior os troços de estrada a transferir pela Concessionária, por acordo, para outras entidades, cuja exploração e conservação apenas se mantém da responsabilidade daquela até à efetiva transferência dos mesmos.

5 — Nos nós de ligação em que seja estabelecido enlace com outra concessão de autoestradas, o limite entre concessões é estabelecido pelo perfil transversal de entrada (ponto de convergência) dos ramos de ligação com a plena via, exceto para a iluminação, cuja manutenção é assegurada na totalidade, incluindo a zona de via de aceleração, pela concessionária que detenha o ramo de ligação.

6 — As obras de arte integradas nos nós de enlace entre concessões, quer em secção corrente, quer em ramos, ficam afetas à concessão cujo tráfego utilize o tabuleiro da estrutura.

Base VI**Estabelecimento da Concessão**

O Estabelecimento da Concessão é composto:

- a) Pela Autoestrada;
- b) Pelas Áreas de Serviço e de repouso, pelos centros de assistência e manutenção e por outros serviços de apoio aos utentes da Autoestrada nela situados.

Base VII**Bens que integram e que estão afetos à Concessão**

1 — Integram a Concessão:

- a) O Estabelecimento da Concessão;
- b) Todas as obras, máquinas, aparelhagem e respetivos acessórios utilizados para a exploração e conservação da Autoestrada, compreendendo os terrenos, as instalações e

equipamentos de contagem de veículos e classificação de tráfego e circuito fechado de TV, as casas de guarda e do pessoal da referida exploração e conservação que pertençam à Concessionária, e outros ativos afetos à exploração, os escritórios e outras dependências de serviço e quaisquer bens afetos à Concessão;

c) As instalações e equipamentos de via de cobrança de taxas de portagem; e

d) Os demais bens e direitos, de qualquer natureza, associados às instalações e equipamentos referidos na alínea anterior, que se encontrem afetos à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada.

2 — A Concessionária elabora um inventário do património que integra e que está afeto à Concessão, que mantém permanentemente atualizado e à disposição do Concedente.

3 — No inventário a que se refere o número anterior são mencionados os ónus ou encargos que recaem sobre os bens nele listados, sem prejuízo do disposto na base IX.

Base VIII**Manutenção dos bens que integram e que estão afetos à Concessão**

A Concessionária obriga-se a manter, em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, a expensas suas, os bens que integram e que estão afetos à Concessão, durante a vigência do Contrato de Concessão, efetuando para tanto as reparações, renovações e adaptações necessárias ao bom desempenho do serviço público.

Base IX**Natureza dos bens**

1 — A Autoestrada integra o domínio público do Concedente.

2 — Para efeitos, exclusivamente, do disposto no número anterior constitui a Autoestrada:

a) O terreno por ela ocupado e a estrada nele construída, abrangendo a plataforma da Autoestrada e os respetivos nós (faixa de rodagem, separador central 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;

b) As obras de arte incorporadas na Autoestrada e os terrenos para implantação das áreas de serviço, integrando os imóveis que nelas sejam construídos.

3 — Os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação, para a construção da Autoestrada, das Áreas de Serviço, das instalações de controlo de tráfego e para assistência aos utentes, bem como as edificações neles construídas, integram igualmente o domínio público do Concedente.

4 — A Concessionária não pode, por qualquer forma, celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efetiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer dos bens que integram a Concessão ou o domínio público do Concedente, os quais não podem igualmente ser objeto de arrendamento, de promessa de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule ou tenha em vista a ocupação dos respetivos espaços, nem de arresto, penhora

ou qualquer providência cautelar, salvo na medida e sem prejuízo do disposto no Contrato de Concessão.

5 — Os bens móveis que se incluam nas alíneas b) a d) do n.º 1 da base VII podem ser onerados, substituídos e alienados pela Concessionária, com as limitações resultantes dos números seguintes.

6 — Os bens móveis que se incluam na alínea b) do n.º 1 da base VII podem ser onerados em benefício das Entidades Financiadoras, nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, devendo, em todos os casos, tal oneração ser comunicada ao Concedente, através do envio, no prazo de 30 dias a contar da sua execução, de cópia certificada do documento que formaliza a oneração e de informação detalhada sobre quaisquer outros termos e condições em que sejam estabelecidos.

7 — A Concessionária apenas pode alienar os bens mencionados no n.º 5 se proceder à sua imediata substituição por outros com condições de operacionalidade, qualidade e funcionamento idênticas ou superiores, exceto tratando-se de bens que comprovadamente tenham perdido utilidade para a Concessão.

8 — Os bens e direitos que tenham perdido utilidade para a Concessão são abatidos ao inventário referido no n.º 2 da base VII, mediante prévia autorização do Concedente, que se considera concedida se este não se opuser no prazo de 30 dias contados da receção do pedido de abate.

9 — Os termos dos negócios efetuados ao abrigo do n.º 5 devem ser comunicados ao Concedente, no prazo de 30 dias após a data da sua realização, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

10 — Ao longo dos últimos cinco anos de duração da Concessão, os termos dos negócios referidos no n.º 5 devem ser comunicados pela Concessionária ao Concedente com uma antecedência mínima de 30 dias, podendo este opor-se fundamentadamente e de acordo com critérios de razoabilidade à sua concretização nos 10 dias seguintes à receção daquela comunicação.

11 — A oposição do Concedente nos termos do número anterior impede a Concessionária de realizar o negócio em vista, sob pena de nulidade.

12 — As instalações e os equipamentos de via de cobrança de taxas de portagem, bem como os demais bens e direitos, de qualquer natureza, associados aos mesmos que se encontrem afetos à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, integram o domínio privado do Concedente, sem prejuízo dos direitos que resultam do Contrato de Concessão para a Concessionária ou, em caso de cessão da posição contratual nos termos da base LVII-X, para a sociedade concessionária.

13 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 9 e 10 da base LXXXI, reverterem automaticamente para o Concedente, no Termo da Concessão, e sem qualquer custo ou preço a suportar por este, todos os bens que integram a Concessão e o Estabelecimento da Concessão.

CAPÍTULO III

Duração da Concessão

Base X

Prazo da Concessão

1 — O prazo da Concessão é de 30 anos a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, expirando

automaticamente às 24 horas do dia em que ocorrer o trigésimo aniversário dessa assinatura.

2 — O disposto no número anterior não prejudica a aplicação das disposições do capítulo XVIII, bem como a aplicação para além daquele prazo das disposições do Contrato de Concessão que perduram para além do Termo da Concessão.

CAPÍTULO IV

Sociedade concessionária

Base XI

Objeto social, sede e forma

1 — A Concessionária tem como objeto social exclusivo, ao longo de todo o período da Concessão, o exercício das atividades que, nos termos do Contrato de Concessão, se consideram integradas na Concessão, bem como das atividades autorizadas nos termos dos n.ºs 4 e 5.

2 — A Concessionária deve manter, ao longo de todo o período da Concessão, a sua sede em Portugal.

3 — A Concessionária deve manter, ao longo de todo o período da Concessão, a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

4 — Mediante prévia autorização do Concedente, a Concessionária pode desenvolver, dentro dos limites físicos da Concessão, outras atividades para além das que se encontram referidas no n.º 1, com partilha equitativa de benefícios entre Concedente e Concessionária através de um dos mecanismos previstos no n.º 7 da base XIX-A.

5 — Na estrita medida em que tal não afete nem condicione o cumprimento das obrigações que à Concessionária incumbem nos termos do Contrato de Concessão, a Concessionária pode, mediante autorização do Concedente, desenvolver, fora do âmbito e dos limites físicos da Concessão, outras atividades.

Base XII

Estrutura acionista da Concessionária

1 — O capital social da Concessionária encontra-se inicialmente distribuído entre os Membros do Agrupamento, na exata medida que foi pelo Agrupamento indicado na Proposta.

2 — Qualquer alteração da hierarquia dos Membros do Agrupamento no capital da Concessionária carece de autorização prévia do Concedente.

3 — Todas as ações representativas do capital social da Concessionária são obrigatoriamente nominativas.

4 — A transmissão de ações da Concessionária é expressamente proibida até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir, sendo nulas e de nenhum efeito quaisquer transmissões efetuadas em violação desta disposição, salvo autorização em contrário do Concedente.

5 — Decorrido o prazo indicado no número anterior, podem quaisquer terceiros deter ações da Concessionária desde que os Membros do Agrupamento identificados em anexo ao Contrato de Concessão detenham, em conjunto, e enquanto acionistas diretos desta, até cinco anos após a data da entrada em serviço do último Lanço a construir, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do Concedente.

6 — Decorrido o prazo de cinco anos referido no número anterior, podem igualmente quaisquer terceiros detentores da Concessionária, desde que os Membros do Agrupamento identificados em anexo ao Contrato de Concessão detenham, em conjunto, e enquanto acionistas desta, até ao Termo da Concessão, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do Concedente.

7 — A Concessionária comunica ao Concedente, no prazo de 10 dias após lhe ter sido solicitado o registo no livro de registo de ações, na qualidade de acionista ou coacionista, de entidade que não seja Membro do Agrupamento, a respetiva identidade, sobrestando no registo até obter autorização do Concedente para tal.

8 — A Concessionária fica, em qualquer circunstância, obrigada a recusar o registo e a não reconhecer a qualidade de acionista a qualquer entidade que adquira ou possua ações representativas do seu capital social em violação ao disposto no Contrato de Concessão, na Lei ou nos Estatutos, considerando-se nulo e de nenhum efeito o negócio, ato ou facto pelo qual tal entidade tenha adquirido ou possua ações representativas do capital social da Concessionária.

9 — Consideram-se ações, para os efeitos previstos na presente base, quaisquer títulos representativos do capital social da Concessionária incluindo qualquer um dos tipos descritos no capítulo III do título IV do Código das Sociedades Comerciais.

Base XIII

Capital

1 — O capital social da Concessionária, integralmente subscrito e realizado, é de € 50000.

2 — [Revogado].

3 — A Concessionária não pode proceder à redução do seu capital social, durante todo o período da Concessão, sem prévio consentimento do Concedente.

4 — A Concessionária não pode, até à conclusão da construção de toda a Autoestrada, deter ações próprias.

Base XIV

Estatutos e Acordo Parassocial

1 — Quaisquer alterações aos Estatutos devem, até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir, ser objeto de autorização prévia por parte do Concedente, sob pena de nulidade.

2 — Devem igualmente ser objeto de autorização prévia por parte do Concedente, durante idêntico período, as alterações ao Acordo Parassocial que tenham impacto, direto ou indireto, no controlo da Concessionária.

3 — A emissão de quaisquer títulos ou instrumentos financeiros pela Concessionária que permitam ou possam permitir, em certas circunstâncias, a subscrição, aquisição ou detenção de ações representativas do capital social da Concessionária em violação das regras estabelecidas nos n.ºs 1 a 6 da base XII carece, sob pena de nulidade, de autorização prévia e específica do Concedente.

4 — A autorização prevista no número anterior é solicitada ao Concedente com, pelo menos, 30 dias úteis de antecedência em relação, seja à sua emissão, seja à outorga de instrumento que crie ou que constitua compromisso da Concessionária em criar os títulos ou os instrumentos

financeiros aí mencionados, consoante o evento que primeiro ocorrer.

5 — As autorizações do Concedente previstas na presente base consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas no prazo de 45 dias a contar da sua solicitação.

6 — Excetuam-se do disposto no n.º 1 as alterações aos Estatutos que se limitem a consagrar um aumento de capital da Concessionária, desde que as condições e a realização efetiva desse aumento observem o disposto nas bases XII e XIII.

7 — A Concessionária remete ao Concedente, no prazo de 30 dias após a respetiva outorga, cópias certificadas dos documentos de alteração de Estatutos que tenha realizado nos termos desta base.

Base XV

Oneração de ações da Concessionária

1 — A oneração de ações representativas do capital social da Concessionária depende, sob pena de nulidade, de autorização prévia do Concedente.

2 — Excetuam-se do disposto no número anterior as onerações de ações efetuadas em benefício das Entidades Financiadoras, nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, as quais devem, em todos os casos, ser comunicadas ao Concedente, mediante o envio, no prazo de 30 dias a contar da data em que sejam constituídas, de cópia notarial do documento que formaliza a oneração e de informação detalhada sobre quaisquer outros termos e condições que sejam estabelecidos.

3 — Da execução, mesmo que não judicial, dos instrumentos de oneração de ações referidos no número anterior não pode nunca resultar a detenção, transmissão ou posse de ações representativas do capital social da Concessionária por entidades que não sejam Membros do Agrupamento ou, nos termos do Contrato de Concessão, Entidades Financiadoras, entidades maioritariamente detidas por estas ou terceiras entidades, em violação do disposto no Contrato de Concessão e, nomeadamente, nas bases XII, XIII e XIV.

4 — Os Membros do Agrupamento aceitaram, na sua qualidade de acionistas da Concessionária, não onerar ações em contravenção ao disposto nos números anteriores.

5 — As disposições da presente base mantêm-se em vigor até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir.

Base XVI

Obrigações de informação da Concessionária

1 — Ao longo de todo o período da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas no Contrato de Concessão, a Concessionária compromete-se para com o Concedente a:

a) Dar-lhe conhecimento imediato de todo e qualquer evento de que tenha conhecimento e que possa vir a prejudicar, impedir, tornar mais oneroso ou difícil o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações para si ou para o Concedente emergentes do Contrato de Concessão e ou que possam constituir causa de sequestro da Concessão ou de resolução do Contrato de Concessão, nos termos previstos no capítulo XVIII;

b) Remeter-lhe até ao dia 31 de maio de cada ano os documentos de prestação de contas legalmente exigidos, bem como a certificação legal de contas e pareceres do órgão de fiscalização e de auditores externos;

c) Remeter-lhe, até ao dia 30 de setembro de cada ano, o balanço e a conta de exploração relativos ao primeiro semestre do ano em causa, bem como pareceres do órgão de fiscalização e de auditores externos;

d) Dar-lhe conhecimento imediato de toda e qualquer situação que, quer na fase de construção, quer na de exploração, corresponda a acontecimentos que alterem ou possam alterar o normal desenvolvimento dos trabalhos, ou do regime da exploração, bem como a verificação de anomalias estruturais ou outras no Empreendimento Concessionado;

e) Fornecer-lhe, por escrito e no menor prazo possível, relatório circunstanciado e fundamentado das situações a que se refere a alínea anterior, integrando eventualmente o contributo de entidades exteriores à Concessionária e de reconhecida competência, com indicação das medidas tomadas ou a implementar para a superação daquelas situações;

f) Remeter-lhe, nos 30 dias subsequentes ao termo de cada trimestre, relatório com informação detalhada das estatísticas de tráfego elaboradas nos termos da base LVI;

g) Remeter-lhe uma versão revista do Caso Base, em suporte informático e em papel, se e quando este for alterado nos termos do Contrato de Concessão, no prazo de 15 dias após ter sido alcançado acordo entre as Partes para a sua alteração, devendo as projeções financeiras revistas ser elaboradas na forma das projeções contidas no Caso Base;

h) Remeter-lhe, em suporte informático e em papel, no prazo de três meses após o termo do primeiro semestre civil e no prazo de cinco meses após o termo do segundo semestre civil, informação relativa à condição financeira da Concessionária desde a entrada em vigor do Contrato de Concessão até ao termo do semestre anterior, bem como uma projeção da sua posição entre esse período e o previsto termo da Concessão, incluindo uma projeção dos pagamentos a receber ou a efetuar ao Concedente entre esse período e o previsto termo da Concessão, sendo esta informação elaborada no formato do Caso Base;

i) Remeter-lhe, no primeiro trimestre de cada ano, um relatório, respeitante ao ano anterior, no qual é prestada informação circunstanciada sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração da Autoestrada, bem como sobre os níveis de serviço e os indicadores de atividades relacionados com a segurança e sinistralidade rodoviárias, cobrindo aspetos como os pontos de acumulação de acidentes, a identificação das causas dos acidentes e a comparação com congéneres nacionais e internacionais, acompanhados por auditoria efetuada por entidade idónea e independente e em formato a acordar com o Concedente.

j) Apresentar prontamente as informações complementares ou adicionais que lhe sejam solicitadas pelo Concedente.

2 — Das informações mencionadas nas alíneas a) a i) do número anterior deve ser remetida cópia à EP e à UTAP.

Base XVII

Obtenção de licenças

1 — Compete à Concessionária requerer, custear e deter todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício

das atividades integradas na Concessão, observando todos os requisitos necessários à obtenção e à manutenção em vigor das mesmas.

2 — A Concessionária deve informar de imediato o Concedente no caso de qualquer das licenças a que se refere o número anterior lhe ser retirada, caducar, ser revogada ou por qualquer motivo deixar de operar os seus efeitos, indicando desde logo que medidas tomou e ou vai tomar para repor tais licenças em vigor.

Base XVIII

Regime fiscal

Sem prejuízo do disposto na base seguinte, a Concessionária fica sujeita ao regime fiscal aplicável.

Base XVIII-A

Variação na tributação

1 — Quando ocorra variação da tributação direta sobre o lucro das sociedades — IRC e Derramas — que, de forma individual ou cumulativa, tenha por efeito a variação, para menos, da TIR em mais de 0,001000 pontos percentuais relativamente ao que se encontra previsto no Caso Base, o Concedente paga à Concessionária um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

2 — Quando ocorra variação da tributação direta sobre o lucro das sociedades — IRC e Derramas — que, de forma individual ou cumulativa, tenha por efeito a variação, para mais, da TIR em mais de 0,001000 pontos percentuais relativamente ao que se encontra previsto no Caso Base, a Concessionária paga ao Concedente um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

3 — No caso de: *i*) os ganhos financeiros decorrentes da remuneração pela disponibilidade da Autoestrada prevista na base LXV-A, inerentes à remuneração do ativo financeiro, não virem a ser aceites pela Autoridade Tributária, como parcela a abater, no âmbito do apuramento dos gastos de financiamento líquido, para efeitos do disposto no artigo 67.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, conforme previsto no Caso Base; *ii*) a mudança do regime de contabilização de ativo intangível para ativo financeiro provocar uma variação da tributação incidente sobre a Concessionária; e ou *iii*) os pressupostos assumidos no Caso Base em ativo financeiro não serem, eventualmente, aceites pela Autoridade Tributária, e tais situações, de forma individual ou cumulativa, tenham por efeito a variação da TIR em mais de 0,001000 pontos percentuais relativamente ao que se encontra previsto no Caso Base, o Concedente paga à Concessionária um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

4 — Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, caso venham a ser implementadas medidas de carácter fiscal, parafiscal ou contabilístico (com exceção, neste último caso, das decorrentes de medidas aprovadas ao nível da União Europeia), incluindo a criação de novos tributos, alteração das taxas ou da base de incidência de tributos já existentes, eliminação de benefícios fiscais vigentes por respeito à Concessão, ou alterações das regras sobre

determinação da base tributável ou sobre a dedutibilidade fiscal de custos, e que se prove serem dirigidas a, ou cujo âmbito de aplicação abranja, principalmente, a Concessionária, a Concessão, as atividades concessionadas, as parcerias público-privadas ou as concessionárias do Estado do setor rodoviário e que, de forma individual ou cumulativa, tenham por efeito a variação, para menos, da TIR Acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontrar previsto no Caso Base, o Concedente paga à Concessionária um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

5 — Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, caso venham a ser implementadas medidas de caráter fiscal, parafiscal ou contabilístico (com exceção, neste último caso, das decorrentes de medidas aprovadas ao nível da União Europeia), incluindo a modificação de tributos existentes, alteração das respetivas taxas ou da base de incidência, criação de novos benefícios fiscais por respeito à Concessão, ou alterações das regras sobre determinação da base tributável ou sobre a dedutibilidade fiscal de custos, e que se prove serem dirigidas a, ou cujo âmbito de aplicação abranja, principalmente, a Concessionária, a Concessão, as atividades concessionadas, as parcerias público-privadas ou as concessionárias do Estado do setor rodoviário e que, de forma individual ou cumulativa, tenham por efeito a variação, para mais, da TIR Acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontrar previsto no Caso Base, a Concessionária paga ao Concedente um montante equivalente àquele que, simulado no Caso Base, permita a reposição, ano a ano, do valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

6 — O montante do acerto dos pagamentos anuais pela disponibilidade da Autoestrada decorrente do previsto nos números anteriores é objeto de acordo entre as Partes, devendo, em qualquer caso, o mesmo ser pago no âmbito do primeiro pagamento a ocorrer no ano seguinte àquele em que produzirem efeitos financeiros as variações previstas nos números anteriores, conforme previsto no n.º 10 da base LXV-A.

CAPÍTULO V

Financiamento

Base XIX

Responsabilidade da Concessionária

1 — Sem prejuízo do disposto na base XXXIV-A, a Concessionária é responsável única pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as atividades que integram o objeto da Concessão, por forma que possa cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações que assume no Contrato de Concessão.

2 — Com vista à obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento das atividades objeto da Concessão, a Concessionária celebrou, na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, os Contratos de Financiamento e o Acordo de Subscrição e Realização de Capital Social, que, em conjunto, declara garantir-lhe tais fundos, nos termos dos respetivos contratos.

3 — Não são oponíveis ao Concedente quaisquer exceções ou meios de defesa que resultem das relações con-

tratuais estabelecidas pela Concessionária com quaisquer terceiros, incluindo com as Entidades Financiadoras e com os seus acionistas.

4 — A Concessionária tem o direito a receber as importâncias previstas nos capítulos X-A e XII, os rendimentos de exploração das Áreas de Serviço e quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da Concessão, nos termos do Contrato de Concessão.

Base XIX-A

Refinanciamento da Concessão

1 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, pode proceder ao Refinanciamento da Concessão, de forma a assegurar a obtenção de níveis de eficiência mais elevados e custos adequados aos riscos envolvidos.

2 — As condições constantes dos instrumentos contratuais resultantes do Refinanciamento da Concessão não devem ser mais onerosas para a Concessionária, para os seus acionistas e para o Concedente do que as existentes nos contratos de financiamento que substituem.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 9 da base LXV-E, os impactes favoráveis que decorram da concretização do Refinanciamento da Concessão são partilhados, em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente, com referência ao valor atual dos mesmos, calculado nos termos referidos nos n.ºs 8 e 10.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, procede-se ao confronto entre o Caso Base Pré-Refinanciamento e o Caso Base Pós-Refinanciamento.

5 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 3 correspondem aos diferenciais de *cash-flow* disponível para os acionistas, apurados por confronto, ano a ano, entre o Caso Base Pré-Refinanciamento e o Caso Base Pós-Refinanciamento.

6 — Ao montante apurado nos termos do número anterior são deduzidos os encargos razoáveis suportados e documentados por ambas as Partes com o estudo e a montagem da operação de Refinanciamento da Concessão.

7 — As Partes acordam entre si o mecanismo concreto de partilha dos benefícios decorrentes do Refinanciamento da Concessão a que tem direito o Concedente, de acordo com as características do novo modelo financeiro e da situação da Concessão, podendo este consistir:

a) Num pagamento único ao Concedente, a efetuar no momento de realização da operação de Refinanciamento da Concessão;

b) Na dedução faseada aos pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada, a acordar entre as Partes e a ocorrer em períodos a definir; ou

c) Numa composição resultante das alternativas anteriores.

8 — Para efeitos do pagamento único a que se refere a alínea a) do número anterior, considera-se uma taxa de atualização dos diferenciais de *cash-flow* a distribuir aos acionistas, calculados nos termos do n.º 5, correspondente à TIR do Caso Base.

9 — O valor do pagamento único a que se refere a alínea a) do n.º 7 é apurado mediante a sua introdução no Caso Base Pós-Refinanciamento num processo iterativo até que se verifique a condição prevista no n.º 3.

10 — Para efeitos do apuramento do valor de cada uma das deduções referidas na alínea b) do n.º 7, é considerado o valor resultante da atualização realizada nos termos do

n.º 8, capitalizado a uma taxa equivalente ao custo médio ponderado dos capitais próprios e alheios da Concessionária.

11 — Os mecanismos de atualização e capitalização têm em consideração a preocupação da repartição equitativa dos benefícios do Refinanciamento da Concessão entre as Partes.

12 — A Concessionária obriga-se a comunicar ao Concedente toda e qualquer proposta de Refinanciamento da Concessão.

13 — O Concedente pode apresentar à Concessionária, a qualquer momento, uma proposta de Refinanciamento da Concessão.

14 — Ocorrendo a situação prevista no número anterior, a Concessionária deve, alternativamente:

a) Demonstrar que a operação proposta pelo Concedente tem condições globalmente menos favoráveis do que aquelas que decorram de uma alternativa apresentada pela Concessionária ou do que aquelas que decorrem dos contratos de financiamento vigentes;

b) Negociar a operação de Refinanciamento da Concessão proposta.

15 — A concretização de um Refinanciamento da Concessão fica, em qualquer caso, dependente da decisão da Concessionária e da aprovação do Concedente.

16 — Ocorrendo Refinanciamento da Concessão, o Caso Base então em vigor é substituído pelo Caso Base Ajustado, entendendo-se todas as referências feitas no Contrato de Concessão para o Caso Base como sendo feitas, a partir desse momento, para o Caso Base Ajustado.

Base XX

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 atividades integradas na Concessão, sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases.

CAPÍTULO VI

Expropriações

Base XXI

Disposições aplicáveis

Às expropriações efetuadas no âmbito do Contrato de Concessão são aplicáveis as disposições da legislação portuguesa em vigor.

Base XXII

Declaração de utilidade pública com caráter de urgência

1 — São de utilidade pública com caráter de urgência todas as expropriações por causa direta ou indireta da Concessão, competindo ao Concedente a prática dos atos que individualizem os bens a expropriar, nos termos do Código das Expropriações.

2 — Compete à Concessionária apresentar ao Concedente, nos prazos previstos no Programa de Trabalhos, todos os elementos e documentos necessários à prática

dos atos de declaração de utilidade pública com caráter de urgência, de acordo com a legislação em vigor, com exceção do documento comprovativo do caucionamento dos valores indemnizatórios a pagar, previsto no Código das Expropriações.

3 — Caso os elementos e os documentos referidos no número anterior exibam incorreções ou insuficiências, o Concedente notifica a Concessionária, nos 30 dias seguintes à sua receção, para as corrigir.

4 — O prazo para realização das expropriações, indicado no n.º 3 da base XXIII, considera-se suspenso relativamente às parcelas constantes das plantas nas quais a falta ou incorreção se tenha verificado, a partir da data em que a Concessionária seja notificada pelo Concedente para o efeito e até à efetiva correção das mesmas.

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

Base XXIII

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 ao Concedente, ao qual cabe também suportar todos os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento de indemnizações ou outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões ou outros ónus ou encargos delas derivados.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, compete à Concessionária, a todo o tempo, e nomeadamente no âmbito dos estudos e projetos a apresentar ao Concedente nos termos do capítulo VIII, prestar à entidade expropriante toda a informação e colaboração necessárias à rápida conclusão dos processos expropriativos.

3 — Os terrenos expropriados nos termos dos números anteriores devem ser entregues pelo Concedente à Concessionária, livres de encargos e desocupados, no prazo de seis meses contados a partir da apresentação das plantas parcelares referidas no n.º 3 da base XXII.

4 — Qualquer atraso não imputável à Concessionária e superior a 60 dias, na entrega pelo Concedente de bens e direitos a que se refere a presente base, conferirá à Concessionária direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV.

CAPÍTULO VII

Funções do IMT

Base XXIV

IMT

Sem prejuízo dos poderes cometidos a outras entidades, designadamente à EP e à UTAP, sempre que no Contrato de Concessão se atribuam poderes ou se preveja o exercício de faculdades pelo Concedente, tais poderes e tal exercício são executados pelo IMT, salvo quando o contrário decorrer do Contrato de Concessão ou de disposição normativa.

CAPÍTULO VIII

Conceção, projeto e construção da Autoestrada

Base XXV

Conceção, projeto e construção

1 — A Concessionária é responsável pela conceção, projeto e construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II, respeitando os estudos e projetos apresentados nos termos das bases seguintes e o disposto no Contrato de Concessão.

2 — A construção da Autoestrada deve iniciar-se no prazo de nove meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão.

3 — Para cumprimento das obrigações assumidas em matéria de conceção e construção da Autoestrada, a Concessionária celebrou o Contrato de Empreitada.

Base XXVI

Programa de execução da Autoestrada

1 — As datas limite de entrada em serviço de cada um dos Lanços referidos no n.º 1 da base II são as seguintes:

Lanço	Mês
IP3 Nó do IP 5-Castro Daire Sul	março de 2005
IP3 Castro Daire Norte-Reconcos	março de 2003
IP3 Régua-Vila Real	dezembro de 2003
IP3 Vila Real-Vila Pouca de Aguiar	junho de 2005
IP3 Vila Pouca de Aguiar-Chaves (fronteira)	junho de 2005

2 — As datas de entrada em serviço e as datas de início da construção de cada um dos Lanços referidos no número anterior constam do Programa de Trabalhos.

3 — Em qualquer alteração ao Programa de Trabalhos, ainda que permitida ao abrigo das disposições do Contrato de Concessão, deve a Concessionária respeitar os prazos limite indicados no n.º 1 da presente base e no n.º 2 da base XXV, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

4 — A Concessionária não pode ser responsabilizada por atrasos causados por modificações unilateralmente impostas pelo Concedente ao Programa de Trabalhos ou por quaisquer outros atrasos que sejam imputáveis ao Concedente.

5 — A Concessionária deve executar a ligação do Lanço Castro Daire Sul-Castro Daire Norte à EN 2 no nó de Arcas [que integra o Lanço referido na alínea a) do n.º 2 da base II] até ao final do ano 2001 ou, se posterior, até à data da conclusão do troço construído pelo Concedente do Lanço Castro Daire Sul-Castro Daire Norte, a qual está prevista para o final do terceiro trimestre de 2001.

Base XXVII

Disposições gerais relativas a estudos e projetos

1 — A Concessionária promove, por sua conta e inteira responsabilidade, e com o acompanhamento do Concedente, a realização dos estudos e projetos relativos aos Lanços a construir, os quais devem satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor, incluindo as normas comunitárias aplicáveis, e respeitar os termos da Proposta.

2 — Os estudos e projetos referidos no número anterior devem satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, segurança, comodidade e economia dos utentes da Autoes-

trada, sem descurar os aspetos de integração ambiental e enquadramento adaptado à região que a mesma atravessa, e são apresentados sucessivamente sob as formas de estudos prévios, incluindo Estudos de Impacte Ambiental, anteprojetos e projetos, podendo alguma destas fases ser dispensada pelo Concedente, a solicitação devidamente fundamentada da Concessionária.

3 — A nomenclatura a adotar nos diversos estudos e projetos deve estar de acordo com o vocabulário de Estradas e Aeródromos editado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

4 — O estabelecimento do traçado da Autoestrada com os seus nós de ligação, Áreas de Serviço e áreas de repouso e instalação dos sistemas de contagem e classificação de tráfego deve ser objeto de pormenorizada justificação nos estudos e projetos a submeter pela Concessionária e tem em conta os estudos de caráter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões abrangidas nas zonas em que esse traçado se desenvolve, nomeadamente os planos regionais de ordenamento do território, os planos diretores municipais, os planos de pormenor urbanísticos e o Estudo de Impacte Ambiental.

5 — As normas a considerar na elaboração dos projetos, que não sejam taxativamente indicadas no Contrato de Concessão nem constem de disposições legais ou regulamentares em vigor, devem ser as que se coadunem com a melhor técnica rodoviária à data da execução dos trabalhos.

6 — A Concessionária pode solicitar ao Concedente, e este deve fornecer-lhe, com a brevidade possível, os seguintes elementos de estudo:

- Estudo Prévio do IP 3 entre o IP 5 e Castro Daire Sul;
- Projeto de execução e EIA entre Castro Daire Norte e Reconcos;
- Relatório do progresso e Projeto de Execução (traçado) do IP 3 entre Régua e Vila Real;
- Relatório do progresso e Projeto de Execução (obras de arte) do IP 3 entre Régua e Vila Real;
- Relatório do progresso do Estudo Prévio e EIA do IP 3 entre Vila Real e Chaves (fronteira).

7 — Os elementos de estudo indicados no número anterior não criam para a Concessionária quaisquer direitos ou obrigações, nem obrigam, de qualquer forma, o Concedente, podendo a Concessionária propor as alterações que entender, nomeadamente quanto à diretriz e perfil transversal, para que as obras a realizar melhor possam corresponder à finalidade em vista.

Base XXVIII

Programa de estudos e projetos

1 — No prazo de 30 dias úteis contados da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária submete à aprovação do Concedente um documento em que indica as datas em que se compromete a apresentar os estudos prévios, Estudos de Impacte Ambiental, anteprojetos e projetos que lhe compete elaborar, bem como as alterações que entende propor aos elementos indicados no n.º 6 da base XXVII e as entidades técnicas independentes que propõe para a emissão do parecer de revisão a que alude o n.º 7 da base XXIX.

2 — No documento referido no número anterior figuram também as datas, expressas em meses e anos, do início da construção e da abertura ao tráfego de cada Lanço.

3 — O documento a que se refere o n.º 1 considera-se tacitamente aprovado no prazo de 30 dias úteis a contar da sua entrega, suspendendo-se aquele prazo em virtude da apresentação de pedidos de esclarecimento pelo Concedente e pelo período de tempo que este razoavelmente fixar para a resposta.

Base XXIX

Apresentação dos estudos e projetos

1 — No caso dos Lanços referidos nas alíneas *b)* e *c)* do n.º 1 da base II, é dispensada a apresentação de estudos prévios por se considerar que resultam da Proposta.

2 — Sempre que houver lugar a apresentação de estudos prévios devem os mesmos ser apresentados ao Concedente divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) Volume síntese de apresentação geral do Lanço ou Sublanço;

b) Estudo de tráfego, atualizado, que suporte o dimensionamento da secção corrente, dos ramos, dos nós de ligação e dos pavimentos;

c) Estudo geológico-geotécnico, com proposta de programa de prospeção geotécnica detalhada para as fases seguintes do projeto;

d) Volume geral, contendo as geometrias propostas para as várias soluções de traçado, incluindo nós de ligação e restabelecimentos, a drenagem, a pavimentação, a sinalização e segurança, a integração paisagística, sistemas de contagem e classificação de tráfego e outras instalações acessórias;

e) Obras de arte correntes;

f) Obras de arte especiais;

g) Túneis;

h) Áreas de Serviço e áreas de repouso;

i) Portagens;

j) Sistemas de controlo e gestão de tráfego;

k) Auditoria de segurança.

3 — Os estudos prévios são instruídos conjuntamente com os respetivos Estudos de Impacte Ambiental, elaborados em cumprimento da legislação nacional e comunitária em vigor, por forma a que o Concedente os possa submeter ao MAOTE para parecer de avaliação, de acordo com a legislação em vigor.

4 — Os projetos de execução devem ser apresentados ao Concedente divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) Volume síntese de apresentação geral do Lanço ou Sublanço;

b) Implantação e apoio topográfico;

c) Estudo geológico e geotécnico;

d) Traçado geral;

e) Nós de ligação;

f) Restabelecimentos, serventias e caminhos paralelos;

g) Drenagem;

h) Pavimentação;

i) Integração paisagística;

j) Equipamento de segurança;

l) Sinalização;

m) Equipamentos de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;

n) Telecomunicações;

o) Iluminação;

p) Vedações;

q) Serviços afetados;

r) Obras de arte correntes;

s) Obras de arte especiais;

t) Túneis;

u) Centro de assistência e manutenção;

v) Áreas de Serviço e áreas de repouso;

x) Projetos complementares;

y) Expropriações;

z) Relatório das medidas de minimização de impactes ambientais;

aa) Portagens;

bb) Sistemas de controlo e gestão de tráfego;

cc) Canal Técnico Rodoviário;

dd) Auditoria de segurança.

5 — Toda a documentação é entregue em quintuplicado, exceto os Estudos de Impacte Ambiental, de que devem ser entregues nove cópias, e com uma cópia de natureza informática, cujos elementos devem ser manipuláveis em equipamentos do tipo computador pessoal (PC ou PS), em ambiente Windows (última versão).

6 — A documentação informática usa os seguintes tipos:

a) Textos — *Microsoft Word*, armazenados no formato *standard*;

b) Tabelas e folhas de cálculo — *Microsoft Excel*, armazenados no formato *standard*;

c) Peças desenhadas — formato DXF ou DWG.

7 — Os estudos e projetos apresentados ao Concedente, nas diversas fases, devem ser instruídos com parecer de revisão emitido por entidades técnicas independentes, o qual os submete à aprovação dos organismos oficiais competentes.

8 — A apresentação dos projetos ao Concedente deve ser instruída com todas as autorizações necessárias emitidas pelas autoridades competentes.

Base XXX

CrITÉRIOS de projeto

1 — Na elaboração dos projetos da Autoestrada devem respeitar-se as características técnicas definidas nas normas de projeto do IMT ou, caso não existam, da EP, tendo em conta a velocidade base de 120 km/h, salvo disposto em contrário em disposição legal em vigor e sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Em zonas particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, pode ser adotada velocidade base e características técnicas inferiores às indicadas no número anterior, mediante proposta da Concessionária devidamente fundamentada.

3 — O dimensionamento do perfil transversal dos Sublanços (secção corrente) deve ser baseado no TMDA previsto para o ano horizonte, considerando este como o vigésimo ano após a abertura ao tráfego do Lanço em que se integram.

4 — Relativamente às obras acessórias e trabalhos complementares a considerar nos projetos e a levar a efeito pela Concessionária deve atender-se designadamente ao seguinte:

a) Vedação — a Autoestrada é vedada em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito tipos de vedações a

aprovar pelo IMT, e devendo as passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante ser também vedadas lateralmente em toda a sua extensão;

b) Sinalização — é estabelecida a sinalização, horizontal, vertical e variável, indispensável para a conveniente orientação e segurança da circulação, segundo as normas em uso no IMT, e devendo ser ainda prevista sinalização específica para a circulação em situação de condições atmosféricas adversas, tais como chuva intensa ou nevoeiro;

c) Equipamentos de segurança — são instaladas guardas e outros equipamentos de segurança, nomeadamente no limite da plataforma da Autoestrada junto dos aterros com altura superior a 3 m, no separador quando tenha largura inferior a 9 m, bem como na proteção a obstáculos próximos da plataforma ou nos casos previstos nas normas em vigor para o setor, devendo ainda ser previstos sistemas de deteção de nevoeiro;

d) Integração e enquadramento paisagístico — a integração da Autoestrada na paisagem e o seu enquadramento adaptado à região que atravessa são objeto de projetos especializados que contemplem a implantação do traçado, a modulação dos taludes e o revestimento, quer destes, quer das margens, separador e Áreas de Serviço;

e) Iluminação — os nós de ligação, as Áreas de Serviço e as áreas de repouso podem ser iluminados, bem como as pontes de especial dimensão e os túneis;

f) Telecomunicações — a Concessão deve ser dotada de um Canal Técnico Rodoviário para instalação da rede de telecomunicações afeta à gestão da Concessão e para instalação de ativos de telecomunicações, nos termos da legislação aplicável, a construir pela Concessionária que, para o efeito, deve permitir a instalação de um cabo de fibra ótica pelo Concedente, cuja utilização lhe fica reservada;

g) Qualidade ambiental — devem existir dispositivos de proteção contra agentes poluentes, no solo e aquíferos, bem como contra o ruído.

5 — Ao longo e através da Autoestrada, incluindo nas suas obras de arte especiais, devem ser estabelecidos, onde o Concedente determine ser conveniente, os dispositivos necessários para que o futuro alojamento de cabos elétricos, telefónicos e outros possa ser efetuado sem afetar as estruturas e sem necessidade de levantar o pavimento.

Base XXXI

Aprovação dos estudos e projetos

1 — Os estudos e projetos apresentados ao Concedente nos termos das bases anteriores consideram-se tacitamente aprovados pelo ME no prazo de 60 dias a contar da respetiva apresentação, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — A solicitação, pelo Concedente, de correções ou esclarecimentos aos projetos ou estudos apresentados tem por efeito o reinício da contagem do prazo de aprovação se aquelas correções ou esclarecimentos forem solicitados nos 20 dias seguintes à apresentação desses projetos e estudos, ou a mera suspensão daqueles prazos, até que seja feita a correção ou prestado o esclarecimento, se a referida solicitação se verificar após aquela data.

3 — O prazo de aprovação referido no n.º 1 conta-se a partir da data de receção, pelo Concedente, do competente parecer do MAOTE ou do termo do prazo previsto na lei para que esta entidade se pronuncie.

4 — A aprovação ou não aprovação dos projetos pelo ME não acarreta qualquer responsabilidade para o Concedente nem liberta a Concessionária dos compromissos emergentes do Contrato de Concessão ou da responsabilidade que lhe advenha da imperfeição daqueles ou do decurso das obras, exceto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo Concedente relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado por escrito reservas referentes à segurança das mesmas e de a responsabilidade concreta que seja invocada por terceiro lesado decorrer diretamente de factos incluídos em tais reservas.

5 — No caso de o traçado dos Lanços referidos nas alíneas a), d) e e) do n.º 1 da base II que seja aprovado pelo MAOTE não se localizar nos Corredores considerados na Proposta, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, desde que demonstre ter havido aumento de custos.

6 — No caso de o traçado dos Lanços referidos nas alíneas a), d) e e) do n.º 1 da base II que seja aprovado pelo MAOTE ser, dos Corredores constantes da Proposta, o que implicar menor custo de construção, de acordo com os valores constantes de anexo ao Contrato de Concessão, há lugar a reposição do equilíbrio financeiro a favor do Concedente.

7 — À reposição do equilíbrio financeiro referida no número anterior são aplicáveis as regras constantes dos números seguintes, com expressa exclusão das disposições da base LXXXIV.

8 — Sempre que o Concedente tenha direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do n.º 6, tal reposição é efetuada de acordo com o que, de boa fé, for estabelecido entre este, através de representantes do ME e do MEF, e a Concessionária, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pelo Concedente.

9 — Decorridos 60 dias sobre a solicitação de início de negociações sem que as Partes cheguem a acordo sobre os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, aquela reposição tem lugar, com referência ao Caso Base, com as alterações que este tiver sofrido ao abrigo do n.º 2 da base LXXXIII, e é efetuada pela reposição do valor do Critério Chave TIR, tendo em atenção o calendário de reembolsos e remuneração de fundos acionistas previstos no Caso Base e respeitando os valores dos Critérios Chave definidos nas alíneas a) e b) do n.º 4 da base LXXXIV.

10 — Os valores dos Critérios Chave referidos no número anterior são os que constam de anexo ao Contrato de Concessão e não podem ser modificados, independentemente de qualquer alteração ao Caso Base.

11 — A reposição do equilíbrio financeiro a que se refere o n.º 6 é efetuada através da modalidade que seja acordada pelas Partes.

12 — A reposição do equilíbrio financeiro efetuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa, suficiente e final para todo o período da Concessão, salvo acordo diverso das Partes.

Base XXXII

Execução das obras

1 — A execução de qualquer obra em cumprimento do Contrato de Concessão só pode iniciar-se depois de aprovado o respetivo projeto de execução.

2 — Compete à Concessionária elaborar e submeter à aprovação do Concedente, que os deve aprovar ou rejeitar no prazo de 30 dias a contar da data da sua submissão, os

cadernos de encargos ou as normas de construção, não podendo as obras ser iniciadas antes de os mesmos terem sido aprovados e devendo estas ser realizadas com emprego de materiais de boa qualidade e a devida perfeição, segundo as melhores regras da arte, de harmonia com as disposições legais e regulamentares em vigor e as características habituais em obras do tipo das que constituem objeto da Concessão.

3 — Quaisquer documentos que careçam de aprovação apenas podem circular nas obras com o visto do Concedente.

4 — A execução por Terceiras Entidades de qualquer obra ou trabalho que se inclua nas atividades integradas na Concessão deve respeitar a legislação nacional ou comunitária aplicável.

Base XXXIII

Programa de Trabalhos

1 — Quaisquer alterações, pela Concessionária, ao Programa de Trabalhos devem ser notificadas ao Concedente, acompanhadas da devida justificação, não podendo, em nenhuma circunstância, envolver adiamento da data de entrada em serviço de cada um dos Lanços.

2 — Ocorrendo atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos ou sendo-lhe feitas pela Concessionária alterações que possam pôr em risco as datas de entrada em serviço de cada Lanço, o Concedente notifica a Concessionária para apresentar, no prazo que razoavelmente lhe for fixado, mas nunca superior a 15 dias úteis, um plano de recuperação do atraso e indicação do reforço de meios para o efeito necessário.

3 — O Concedente pronuncia-se sobre o plano de recuperação referido no número anterior no prazo de 15 dias úteis a contar da sua apresentação.

4 — Caso o plano de recuperação referido nos números anteriores não seja apresentado no prazo para o efeito fixado ou não seja aprovado pelo Concedente, este pode impor à Concessionária a adoção das medidas que entender adequadas e ou o cumprimento de um plano de recuperação por ele elaborado.

5 — Até a aprovação ou imposição de um plano de recuperação ou das medidas previstas nos números anteriores, a Concessionária deve manter a execução dos trabalhos nos termos definidos no Programa de Trabalhos, ficando obrigada, após ser notificada daquela aprovação ou imposição, a cumprir o plano de recuperação e a observar as medidas em questão.

6 — Sempre que o atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos seja imputável ao Concedente, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do disposto na base LXXXIV, sem prejuízo do disposto no n.º 4 da base XXIII.

Base XXXIV

Aumento do número de vias da Autoestrada

1 — O aumento do número de vias dos Sublanços é realizado em harmonia com o seguinte:

a) Nos Sublanços com quatro vias, deve ser construída mais uma via em cada sentido a partir do terceiro ano após o TMDA ter atingido 38 000 veículos;

b) Nos Sublanços com seis vias, deve ser construída mais uma via em cada sentido a partir do terceiro ano após o TMDA ter atingido 60 000 veículos.

2 — Os encargos decorrentes do aumento do número de vias dos Sublanços são da responsabilidade do Concedente, devendo as respetivas condições de pagamento ser previamente acordadas com a Concessionária, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 5 a 8.

3 — Os procedimentos necessários ao aumento do número de vias dos Sublanços são desenvolvidos pela Concessionária, que adota, para o efeito, os procedimentos pré-contratuais que possam ser legalmente exigidos, no prazo determinado pelo Concedente, sem prejuízo do disposto no n.º 8.

4 — Os documentos e as peças dos procedimentos pré-contratuais, bem como a respetiva adjudicação, devem ser previamente aprovados pelo Concedente, que pode, em qualquer circunstância, determinar a alteração:

a) Dos documentos e das peças do procedimento;

b) Do projeto de decisão de adjudicação, desde que respeitando as normas legais e regulamentares aplicáveis.

5 — Na falta do acordo previsto no n.º 2, o Concedente deve, atempadamente, disponibilizar à Concessionária os meios financeiros necessários ao pagamento do preço devido ao adjudicatário do procedimento pré-contratual referido no n.º 3.

6 — Quaisquer outros eventuais encargos relativos ao desenvolvimento do procedimento pré-contratual referido no n.º 3 devem ser acordados previamente entre as Partes, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

7 — Na falta do acordo previsto no número anterior, e sem prejuízo do desenvolvimento do procedimento pré-contratual relativo à adjudicação do aumento do número de vias, o valor dos encargos aí previstos é fixado pelo tribunal arbitral, nos termos do capítulo XXIII.

8 — No caso de não ser legalmente exigível à Concessionária a tramitação de procedimento pré-contratual, os termos e as condições relativos ao desenvolvimento do processo de aumento do número de vias são previamente acordados entre as Partes.

9 — Na falta do acordo previsto no número anterior, é tramitado um procedimento de natureza concorrencial, com vista à escolha da entidade que procede aos trabalhos de aumento do número de vias, sendo aplicável o disposto nos n.ºs 4 a 7.

10 — Caso o Concedente opte por não proceder à realização de um aumento do número de vias na data em que tal aumento deva ocorrer, a Concessionária fica apenas obrigada, para efeitos da aplicação do regime de indisponibilidade da Autoestrada, ao cumprimento do nível de serviço C até um TMDA de 60 000 ou de 90 000 veículos, respetivamente para as secções de quatro ou seis vias, e de um nível de serviço D a partir daqueles limiares.

Base XXXIV-A

Grandes Reparações de Pavimento

1 — As Grandes Reparações de Pavimento têm por objetivo o descrito em anexo ao Contrato de Concessão, que detalha ainda:

a) Os tipos de intervenção sobre pavimentos caracterizáveis como Grande Reparação de Pavimento e os trabalhos aí incluídos;

b) Os Grupos de Sublanços;

c) A área total dos pavimentos de cada Sublanço da Concessão, incluindo bermas e ramos dos nós a ele associados, e a área total de cada um dos Grupos de Sublanços;

d) A data de início do programa de Campanhas de Monitorização de Pavimentos por cada Grupo de Sublanços;

e) As áreas máximas de intervenção pela Concessionária;

f) Os critérios de medição relevantes para cada patologia.

2 — A necessidade de proceder a Grandes Reparações de Pavimento é aferida por Grupo de Sublanços, na sequência de Campanhas de Monitorização de Pavimentos ou de Monitorizações Localizadas de Pavimentos, sendo a sua execução igualmente gerida por Grupo de Sublanços.

3 — As Campanhas de Monitorização de Pavimentos são realizadas com intervalos de quatro anos, ocorrendo a primeira na data identificada em anexo ao Contrato de Concessão para o Grupo de Sublanços respetivo.

4 — Cabe à Concessionária a responsabilidade pela conceção, execução e fiscalização das obras inerentes a qualquer Grande Reparação de Pavimento, constituindo os trabalhos para a sua realização justificação para encerramento de vias nos termos e para efeitos do estipulado na base LI.

5 — Não obstante o estipulado no número anterior, os encargos com uma Grande Reparação de Pavimento são suportados da seguinte forma:

a) Os encargos associados à realização de Campanhas de Monitorização de Pavimentos e de Monitorizações Localizadas de Pavimentos, à elaboração das notas técnicas ou dos projetos de execução e à fiscalização das obras são sempre suportados pela Concessionária;

b) Os encargos associados à execução de Grandes Reparações de Pavimento na sequência de Monitorizações Localizadas de Pavimentos ou de Campanhas de Monitorização de Pavimentos são da responsabilidade da Concessionária, desde que a área a ser intervencionada, somada com o total da área anteriormente intervencionada cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, não ultrapasse, no período de quatro anos, para o Grupo de Sublanços em causa e em valores acumulados, a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão;

c) Os encargos associados à execução de Grandes Reparações de Pavimento são da responsabilidade do Concedente sempre que: (i) na sequência de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos, a intervenção necessária ultrapasse a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão ou (ii) a área a intervir, somada com o total da área anteriormente intervencionada cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, ultrapasse, no período de quatro anos, para o Grupo de Sublanços em causa e em valores acumulados, a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão.

6 — Sempre que numa Campanha de Monitorizações de Pavimentos ou numa Monitorização Localizada de Pavimentos se verifique alguma situação caracterizável como Grande Reparação de Pavimento, a Concessionária desencadeia, de imediato e a expensas suas, os trabalhos com vista à sua realização, salvo nos casos em que a área a intervir, somada com o total da área anteriormente

intervencionada desde a última Campanha de Monitorização de Pavimentos nesse Grupo de Sublanços cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, ultrapasse a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão.

7 — Ocorrendo a hipótese prevista na parte final do número anterior na sequência de uma Monitorização Localizada de Pavimentos, são da responsabilidade do Concedente os encargos com a realização dessa Grande Reparação de Pavimento, sendo de imediato desencadeado, com as devidas adaptações, o procedimento previsto nos n.ºs 11 e seguintes.

8 — As Campanhas de Monitorização de Pavimentos são realizadas por entidades independentes da Concessionária e por esta selecionadas de entre as que, propostas pela Concessionária, disponham de prévia aprovação do Concedente, o qual se deve pronunciar no prazo de 30 dias após a entrega de proposta pela Concessionária.

9 — No âmbito de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos ou de uma Monitorização Localizada de Pavimentos, a entidade responsável pela respetiva realização deve emitir relatório, o qual deve ser entregue à Concessionária, com cópia para o Concedente.

10 — Sempre que, na sequência de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos, se verifique alguma situação caracterizável como Grande Reparação de Pavimento a suportar pelo Concedente nos termos da alínea c) do n.º 5, é desencadeado o procedimento previsto nos números seguintes.

11 — Rececionado o relatório da Campanha de Monitorização de Pavimentos, a Concessionária procede à sua análise no prazo de 30 dias, após o que, verificado o estipulado no número anterior, notifica o Concedente, de forma fundamentada, da possibilidade de ser necessária a realização de uma Grande Reparação de Pavimento, identificando, ainda que de forma preliminar e não vinculativa, o tipo e âmbito dos trabalhos que prevê que seja necessário realizar.

12 — No prazo de, respetivamente, 90 ou 150 dias, contados da data de envio da comunicação referida no número anterior, a Concessionária elabora nota técnica ou projeto de execução, em função da complexidade da intervenção, os quais devem incluir, obrigatoriamente, a justificação para a necessidade de realização de uma Grande Reparação de Pavimento, uma estimativa orçamental e elementos que definam o âmbito e natureza dos trabalhos a realizar.

13 — A nota técnica ou o projeto de execução referidos no número anterior devem ser enviados ao Concedente, dentro do prazo aí estipulado, para apreciação e emissão de parecer pelo Concedente, no prazo de 45 dias, se se tratar de nota técnica, ou de 90 dias, se se tratar de projeto de execução.

14 — Sempre que o Concedente emita parecer desfavorável à nota técnica ou ao projeto de execução propostos pela Concessionária deve o mesmo ser acompanhado da respetiva fundamentação técnica, seja para alterações que entenda adequadas, seja se concluir pela desnecessidade de realização de uma Grande Reparação de Pavimento, devendo a Concessionária pronunciar-se no prazo de 15 dias quanto ao seu acordo ou discordância relativamente a esse parecer.

15 — Não havendo acordo entre Concedente e Concessionária sobre a nota técnica ou o projeto de execução, a matéria é submetida por qualquer das Partes à Comissão de

Peritos, à qual compete decidir sobre a efetiva necessidade de realização de uma Grande Reparação de Pavimento nos termos do Contrato de Concessão, bem como, sendo o caso, sobre o âmbito, o tipo, as características e a extensão dos respetivos trabalhos, determinando, para o efeito e segundo o caso, a aprovação da nota técnica ou do projeto de execução apresentados ou as correspondentes alterações que a Concessionária deve incluir nesses documentos e ainda, sobre a responsabilidade pelos encargos associados a uma Grande Reparação de Pavimento.

16 — Tendo as Partes acordado nas alterações a introduzir à nota técnica ou ao projeto de execução ou tendo a Comissão de Peritos determinado a necessidade de tais alterações, a Concessionária procede às correspondentes alterações.

17 — Logo que definidos, em termos finais, a nota técnica ou o projeto de execução, a Concessionária desenvolve os procedimentos legalmente exigíveis à contratação da execução de Grandes Reparações de Pavimento, no prazo que razoavelmente venha a ser determinado pelo Concedente atendendo também aos prazos legais aplicáveis, nunca inferior a 90 dias.

18 — Sempre que a responsabilidade pelos respetivos encargos seja do Concedente, as Partes acordam o valor e as condições de pagamento da Grande Reparação de Pavimento, sob proposta da Concessionária e no prazo de 30 dias a contar da aprovação ou da definição em termos finais da nota técnica ou do projeto de execução.

19 — Existindo acordo quanto ao valor e condições de pagamento da Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, a Concessionária designa o empreiteiro adjudicatário dos respetivos trabalhos.

20 — Na falta do acordo a que se refere o número anterior ou quando legalmente exigível, a Concessionária deve lançar procedimento pré-contratual, de natureza concorrencial.

21 — Caso seja exigível o lançamento de procedimentos pré-contratuais de natureza concorrencial, o Concedente indica à Concessionária o preço base e as condições de pagamento, sendo aplicável, em caso de oposição pela Concessionária ao preço base assim indicado, o preço base decidido pela Comissão de Peritos.

22 — Nos casos em que se realize procedimento pré-contratual e tendo sido definidos, em termos finais, a nota técnica ou o projeto de execução, a Concessionária submete ao Concedente, no prazo de 15 dias a contar dessa definição ou, se mais tarde, do momento em que se determine a necessidade de lançar tal procedimento ao abrigo do n.º 20, as respetivas peças procedimentais, devendo o Concedente pronunciar-se sobre as mesmas no prazo de 15 dias e podendo o Concedente determinar, fundamentadamente, alterações às peças procedimentais propostas pela Concessionária, na medida em que não contendam com a nota técnica ou o projeto de execução.

23 — Em caso de realização de procedimento pré-contratual de natureza concorrencial, a Concessionária procede à análise e avaliação das propostas recebidas, elaborando, no prazo de 30 dias, o respetivo relatório e proposta de adjudicação, dos quais deve ser dado conhecimento ao Concedente.

24 — Caso não sejam recebidas quaisquer propostas para a execução da Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, procede-se à repetição do procedimento pré-contratual,

aplicando-se um novo preço base, definido pela Comissão de Peritos no prazo de sete dias a contar da solicitação, para o efeito, de qualquer das Partes.

25 — Na hipótese prevista no número anterior, o Concedente é responsável pelas consequências, designadamente responsabilidade extracontratual, que decorram do consequente atraso na realização da Grande Reparação de Pavimento, considerando-se este atraso, para efeitos do disposto no Contrato de Concessão, imputável ao Concedente.

26 — Tendo sido determinada a necessidade de se proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, caso o Concedente determine o adiamento, a sua não realização, total ou parcial, ou não disponibilize atempadamente os meios financeiros necessários nos termos previstos no Contrato de Concessão, este compromete-se a manter indemne a Concessionária face aos efeitos que para ela efetivamente decorram dessa sua decisão, incluindo no que respeita a eventuais custos inerentes à reformulação da nota técnica ou do projeto de execução, bem como quaisquer outras consequências, designadamente responsabilidade extracontratual.

27 — Para a execução dos trabalhos de Grandes Reparações de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente ao abrigo do Contrato de Concessão, o Concedente disponibiliza, atempadamente, os meios financeiros necessários ao pagamento do preço devido, de acordo com as condições de pagamento acordadas.

28 — Os contratos de empreitada de Grandes Reparações de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente são celebrados entre a Concessionária e os empreiteiros adjudicatários, devendo tais contratos prever expressamente que o pagamento ao empreiteiro fica sempre dependente da efetiva entrega, pelo Concedente à Concessionária, dos meios financeiros necessários à sua realização, ficando a Concessionária exonerada de qualquer responsabilidade por eventuais incumprimentos que sejam causados pelo incumprimento, pelo Concedente, da sua obrigação de disponibilização atempada de tais meios financeiros.

29 — Caso, no âmbito da execução de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, se venha a detetar a necessidade de realização de trabalhos não previstos e que se tenham tornado necessários à execução da mesma obra na sequência de uma circunstância imprevista, não é necessário novo procedimento nos termos descritos na presente base, desde que tal necessidade seja confirmada, conjuntamente, pelo autor do projeto de execução ou nota técnica e pela fiscalização da obra e se cumpra o disposto no Código dos Contratos Públicos, sempre que aplicável.

30 — Os trabalhos referidos no número anterior devem, em qualquer caso, ser aprovados pelo Concedente, o qual, a pedido da Concessionária, designa um seu representante para acompanhar a respetiva execução e com poderes para emitir, em nome do Concedente, essa aprovação.

31 — Durante a execução dos trabalhos de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, a Concessionária mantém o Concedente informado do andamento dos trabalhos e de quaisquer vicissitudes que possam pôr em causa o cumprimento, pelo empreiteiro, do respetivo contrato de empreitada.

32 — As aprovações do Concedente previstas na presente base consideram-se tacitamente concedidas quando

não sejam recusadas dentro dos prazos aqui estabelecidos para o Concedente se pronunciar após a respetiva solicitação.

33 — Na hipótese prevista no n.º 26, a Concessionária deve ir mantendo o Concedente informado dos possíveis efeitos e pode propor as medidas que considera necessárias com vista a adequar as condições de circulação ao estado das vias, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 20 e 22 da base LXV-A.

Base XXXV

Vias de comunicação e serviços afetados

1 — Compete à Concessionária suportar os custos e encargos relativos à reparação dos estragos que, justificadamente, 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 interrompidas pela construção da Autoestrada.

2 — O restabelecimento de vias de comunicação a que se refere a parte final do número anterior é efetuado com um perfil transversal que atenda às normas em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamento 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.

3 — O traçado e as características técnicas dos restabelecimentos de vias de comunicação a que se refere a parte final do n.º 1 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.

4 — Compete ainda à Concessionária construir, na Autoestrada, as obras de arte necessárias ao restabelecimento das vias de comunicação constantes de planeamento ou projetos oficiais, aprovados pelas entidades competentes à data da elaboração do projeto de execução dos Lanços a construir.

5 — A Concessionária é responsável por deficiências ou vícios de construção que venham a ser detetados nos restabelecimentos referidos no n.º 1 até cinco anos após a data da respetiva conclusão.

6 — A Concessionária é ainda responsável pela reparação ou indemnização de todos e quaisquer danos causados em condutas de água, esgotos, redes de eletricidade, gás, telecomunicações e respetivos equipamentos e em quaisquer outros bens de terceiros, em resultado da execução das obras da sua responsabilidade nos termos do contrato de concessão, sem prejuízo de eventuais direitos que possa exercer perante terceiros.

7 — A reposição de bens e serviços danificados, nos termos do número anterior, ou afetados pela construção da Autoestrada é efetuada 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 XXXVI

Condicionamentos especiais aos estudos e à construção

1 — O Concedente pode impor à Concessionária a realização de modificações aos projetos e estudos apresentados, mesmo se já aprovados, e ao Programa de Trabalhos,

quando o interesse público o exija, mediante comunicação dirigida à Concessionária e imediatamente aplicável.

2 — Em situações de emergência, estado de sítio ou calamidade pública o Concedente pode decretar a suspensão ou interrupção da execução de quaisquer trabalhos ou obras e adotar as demais medidas que se mostrem adequadas, mediante comunicação dirigida à Concessionária e imediatamente aplicável.

3 — Qualquer património histórico ou arqueológico que seja descoberto no curso das obras de construção da Autoestrada é pertença exclusiva do Concedente, devendo a Concessionária notificá-lo imediatamente da sua descoberta e não podendo efetuar quaisquer trabalhos que possam afetar ou pôr em perigo aquele património sem obter indicações do Concedente relativamente à sua forma de preservação.

4 — A verificação de qualquer uma das situações previstas na presente base confere à Concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV.

Base XXXVII

Responsabilidade da Concessionária pela qualidade da Autoestrada

1 — A Concessionária garante ao Concedente a qualidade da conceção, do projeto e da execução das obras de construção e conservação dos Lanços previstos no n.º 1 da base II, bem como a qualidade da conservação dos Lanços previstos no n.º 2 da base II, responsabilizando-se pela sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e operacionalidade, ao longo de todo o período da Concessão, sem prejuízo do disposto no Contrato de 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 conceção, no projeto, na execução das obras de construção e na conservação da Autoestrada, devendo esta responsabilidade ser coberta por seguro nos termos da base LXIX.

3 — A Concessionária não responde nos termos dos números anteriores sempre que, tendo sido determinada, nos termos da base XXXIV-A, a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, não se proceda atempadamente à mesma nos termos do n.º 26 dessa base.

Base XXXVIII

Entrada em serviço da Autoestrada construída

1 — A Concessionária deve, após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Lanço, solicitar a realização da respetiva vistoria, a efetuar conjuntamente por representantes do Concedente e da Concessionária.

2 — Consideram-se como trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Lanço os respeitantes a pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, equipamento de contagem e de classificação de tráfego, bem como equipamento previsto no âmbito da proteção do ambiente, nomeadamente nas componentes acústica, hídrica e de fauna, bem como os trabalhos que obriguem à permanência de viaturas de serviço na faixa de rodagem.

3 — A vistoria a que se refere o n.º 1 não se pode prolongar por mais de sete dias úteis e dela é lavrado auto assinado por representantes do Concedente e da Concessionária.

4 — O pedido de vistoria deve ser remetido ao Concedente com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data pretendida para o seu início.

5 — A abertura ao tráfego de cada Lanço só pode ter lugar caso se encontrem asseguradas as condições de acessibilidade à rede existente previstas no projeto da obra ou determinadas pelo Concedente e que sejam imprescindíveis ao seu normal funcionamento.

6 — No caso de o resultado da vistoria ser favorável à entrada em serviço do Lanço em causa, é a sua abertura ao tráfego autorizada por despacho do ME.

7 — No caso de, não obstante ter sido autorizada a abertura dos Lanços ao tráfego, haver lugar à realização de trabalhos de acabamento ou de melhoria, são tais trabalhos realizados prontamente pela Concessionária, realizando-se, após a sua conclusão, a nova vistoria, nos termos dos n.ºs 3 e 4.

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

9 — É considerado como ato de receção das obras de construção de um Lanço o auto de vistoria favorável à sua entrada em serviço, devidamente homologado pelo ME ou, caso seja necessário realizar trabalhos de acabamento nos termos dos n.ºs 7 e 8, o auto lavrado após vistoria daqueles trabalhos, que declare estar a obra em condições de ser recebida.

10 — No prazo de um ano a contar da última vistoria de um Lanço, realizada nos termos dos números anteriores, a Concessionária fornece ao Concedente um exemplar das peças escritas e desenhadas definitivas do projeto das obras executadas em material reproduzível e em suporte informático.

11 — A homologação do auto de vistoria favorável à entrada em serviço de um Lanço não envolve qualquer responsabilidade do Concedente relativamente às condições de segurança ou de qualidade deste, nem exonera a Concessionária do cumprimento das obrigações resultantes do Contrato de Concessão.

Base XXXIX

Alterações nas obras realizadas e instalações suplementares

1 — A Concessionária pode, mediante autorização do ME a conceder, por despacho, caso a caso, introduzir alterações nas obras realizadas e estabelecer e pôr em funcionamento instalações não previstas nos projetos aprovados, desde que delas não resulte nenhuma modificação fundamental à Concessão.

2 — A Concessionária tem de efetuar e de fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo ME, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — Se a Concessionária demonstrar que das alterações referidas no número anterior lhe resultou prejuízo, tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, salvo se as alterações determinadas pelo Concedente tiverem a natureza de correções resultantes do incumprimento pela Concessionária do disposto na base XXXVII.

4 — Salvo se as obras referidas no n.º 2 forem realizadas por concurso público, na reposição do equilíbrio financeiro referida no número anterior tem-se por base a listagem de preços unitários a acordar previamente entre o Concedente, através de representantes do ME e do MEF, e a Concessionária.

5 — Ao concurso público referido no número anterior é aplicável o estatuído no n.º 5 da base XXXIV.

Base XL

Demarcação dos terrenos e respetiva planta cadastral

1 — A Concessionária procede, à sua custa, com os proprietários vizinhos e em presença de um representante do Concedente, que levanta o respetivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da Concessão, procedendo em seguida ao levantamento da respetiva planta, em fundo cadastral e a escala não inferior a 1:2000, que identifique os terrenos que fazem parte integrante da Concessão, as áreas sobrantes e os restantes terrenos.

2 — Esta demarcação e a respetiva planta têm de ser concluídas no prazo de um ano a contar da data do auto de vistoria que permitiu a entrada em serviço de cada Lanço.

3 — O cadastro referido nos números anteriores é retificado, segundo as mesmas normas, sempre que os terrenos ou dependências sofram alterações, dentro do prazo que para cada caso for fixado pelo Concedente.

CAPÍTULO IX

Áreas de Serviço

Base XLI

Requisitos

1 — As Áreas de Serviço são construídas de acordo com os projetos, apresentados pela Concessionária e aprovados pelo Concedente, que devem prever e justificar todas as infraestruturas e instalações que as integram.

2 — A Concessionária deve apresentar ao Concedente os projetos das Áreas de Serviço e respetivo programa de execução nos termos das bases XXVII, XXVIII e XXIX.

3 — As Áreas de Serviço a estabelecer ao longo da Autoestrada devem:

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

b) Incluir zonas de repouso destinadas a proporcionar aos utentes da Autoestrada locais de descanso agradáveis, bem como postos de abastecimento de combustíveis e lubrificantes;

c) Respeitar a legislação vigente que lhes seja aplicável ou que seja aplicável a algum ou alguns dos seus elementos, nomeadamente aquela que regule a localização, classificação, composição, funcionamento e exploração de áreas de serviço e de postos de abastecimento de combustíveis marginais às estradas.

4 — A distância entre Áreas de Serviço a estabelecer nos Lanços que constituem o objeto da Concessão não deve ser superior a 50 km, salvo se permitido em legislação específica.

Base XLII

Construção e exploração de Áreas de Serviço

1 — A Concessionária não pode subconcessionar ou por qualquer outra forma contratar com quaisquer terceiros as atividades de exploração das Áreas de Serviço, ou parte delas, sem prévia aprovação dos respetivos contratos pelo Concedente.

2 — Os contratos previstos no número anterior estão sujeitos, quanto à disciplina da sua celebração, modificação e extinção, ao disposto na base LVIII.

3 — Independentemente da atribuição a terceiros da exploração das Áreas de Serviço a Concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações para si emergentes, neste âmbito, do Contrato de Concessão, sendo a única responsável, perante o Concedente, pelo seu cumprimento.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o Concedente pode exercer os direitos que para si decorrem do Contrato de Concessão diretamente perante os terceiros em causa, podendo, nomeadamente, pôr termo aos contratos que os ligam à Concessionária por razões decorrentes do incumprimento das obrigações descritas, neste âmbito, no Contrato de Concessão ou naqueles contratos.

5 — A resolução operada nos termos do número anterior não ocorre antes de decorridos seis meses sobre a notificação da Concessionária e do terceiro que explora a Área de Serviço em questão, pelo Concedente, que deve indicar os motivos da sua insatisfação e a possibilidade de resolução do contrato de exploração daquela Área de Serviço.

6 — A possibilidade prevista no n.º 4 deve estar expressamente ressalvada nos contratos submetidos à apreciação do Concedente, nos termos do n.º 1.

Base XLIII

Extinção dos contratos respeitantes a Áreas de Serviço

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, no Termo da Concessão caducam automaticamente, e em razão daquele termo, quaisquer contratos celebrados pela Concessionária com quaisquer terceiros relativos à exploração das Áreas de Serviço, ficando esta inteiramente responsável pelas consequências legais e contratuais dessa caducidade, não assumindo o Concedente quaisquer responsabilidades nesta matéria.

2 — O Concedente pode exigir à Concessionária, até 120 dias antes do termo do prazo da Concessão, que esta lhe ceda gratuitamente a posição contratual para si emergente dos contratos referidos no número anterior.

3 — No caso previsto no número anterior, os contratos referidos no n.º 1 subsistem para além do Termo da Concessão.

4 — Em caso de resgate ou de resolução do Contrato de Concessão, o Concedente assume os direitos e obrigações emergentes dos contratos referidos no n.º 1 que estejam em vigor à data do resgate ou da resolução, com exceção dos resultantes de reclamações que contra a Concessionária estejam pendentes e daquelas que, embora apresentadas após o resgate ou a resolução, se refiram a factos que lhes sejam anteriores.

5 — Os contratos referidos no n.º 1 devem incluir cláusula que contenha a expressa anuência dos terceiros em causa à cessão da posição contratual prevista no n.º 2 e o reconhecimento do efeito que nesses contratos tem o resgate ou a resolução do Contrato de Concessão, indicados no número anterior.

Base XLIV

Entrada em funcionamento

A entrada em funcionamento das Áreas de Serviço deve ocorrer, o mais tardar, seis meses após a entrada em serviço do Lanço onde se integram, ou 15 meses após a transferência para a Concessionária dos Lanços já construídos.

CAPÍTULO X

Manutenção, exploração e conservação da Autoestrada

Base XLV

Manutenção da Autoestrada

1 — Constitui estrita obrigação da Concessionária a manutenção em funcionamento ininterrupto e permanente dos Lanços, após a sua abertura ao tráfego, em bom estado de conservação e em perfeitas condições de utilização e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições legais e regulamentares aplicáveis e no Contrato de Concessão, realizando, oportunamente, e de acordo com o disposto no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade, as reparações, as renovações e as adaptações que para o efeito se tornem necessárias e todos os trabalhos e alterações necessários para que os mesmos satisfaçam plenamente o fim a que se destinam.

2 — A Concessionária é responsável pela manutenção, em bom estado de conservação e funcionamento, do equipamento de monitorização ambiental, dos dispositivos de conservação da natureza e dos sistemas de proteção contra o ruído, de acordo com o estabelecido no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade.

3 — Constitui ainda responsabilidade da Concessionária a conservação e a manutenção dos sistemas de contagem e classificação de tráfego referidos em anexo ao Contrato de Concessão, incluindo o respetivo centro de controlo e ainda os sistemas de iluminação dos túneis e Áreas de Serviço, de sinalização e de segurança nos troços das vias nacionais ou urbanas que contactam com os nós de ligação até aos limites estabelecidos na base V.

4 — Sem prejuízo do disposto na base XXXIV-A, a Concessionária deve respeitar os padrões de qualidade, designadamente para a regularidade e aderência do pavimento, para a conservação da sinalização e do equipamento de segurança e para 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 da Autoestrada são verificados pelo Concedente de acordo com um plano de ações de fiscalização por este definido, competindo à Concessionária proceder, nos prazos que razoavelmente lhe sejam fixados, às reparações e às beneficiações necessárias à manutenção dos padrões de qualidade previstos no número anterior, sem prejuízo do disposto nas bases XXXIV e XXXIV-A.

Base XLVI

Transferência da exploração e conservação dos Lanços existentes

1 — Os Lanços referidos no n.º 2 da base II, bem como os equipamentos e instalações a eles afetos, transferem-se para a Concessionária, no caso do Lanço referido na

alínea *a*), na data da entrada em serviço do troço a construir pelo Concedente, e, no caso do Lanço referido na alínea *b*), às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, tornando-se a respetiva exploração e conservação da responsabilidade exclusiva da Concessionária a partir desse momento, nos termos da base anterior.

2 — O Concedente exerce, se for contratualmente impossível o exercício direto pela Concessionária e sempre que esta lho solicite, os direitos inerentes a todas as garantias que se encontrem em vigor relativamente a obras realizadas nos Lanços referidos no número anterior.

3 — A Concessionária tem direito a quaisquer quantias indemnizatórias que sejam pagas ao Concedente nos termos das garantias referidas no número anterior, que lhe devem por este ser pagas imediatamente após o respetivo recebimento e, bem assim, a acompanhar, como representante do Concedente, todos os trabalhos de reparação que o Concedente possa exigir de terceiros, nos termos dessas garantias, dependendo exclusivamente de si a aceitação das reparações efetuadas.

4 — A Concessionária declara ter pleno conhecimento do estado de conservação dos Lanços referidos na presente base, bem como das instalações e equipamentos a eles afetos ou que neles se integram, e aceitar a respetiva transferência sem reservas, nos termos e para os efeitos do Contrato de Concessão.

Base XLVII

Instalações e equipamentos de contagem e classificação de tráfego

1 — A Concessionária tem a obrigação de instalar e ou manter instalados os equipamentos de contagem e de classificação de tráfego listados em anexo ao Contrato de Concessão, que permitam assegurar ao Concedente o controlo efetivo do número e do tipo de veículos que circulam nos respetivos Sublanços onde se encontram instalados, devendo ainda disponibilizar os dados captados por tais equipamentos ao programa de monitorização de tráfego que o Concedente tem em curso na rede rodoviária nacional.

2 — O equipamento de medição de tráfego a instalar de acordo com o disposto em anexo ao Contrato de Concessão, deve garantir:

a) A classificação dos veículos, de acordo com as categorias definidas pelo Concedente e descritas na base XLVIII;

b) [Revogada];

c) O fornecimento de dados para sistemas de controlo e gestão de tráfego.

3 — Os sistemas a instalar devem ter capacidades de processamento de informação e devem ser compatíveis com a rede de equipamento de contagem e de classificação automática de veículos existente, assim como com o programa de controlo do sistema utilizado pelo Concedente.

4 — O sistema de contagem de veículos deve incluir um circuito fechado de TV, acoplado a cada um dos equipamentos pelo menos uma câmara de vídeo.

5 — O sistema de contagem de veículos deve ainda contemplar o fornecimento e instalação na EP de uma *workstation* e respetivo *software* que permita o acesso a todos os registos de tráfego, incluindo acesso ao circuito fechado de TV.

6 — O sistema e os componentes a fornecer, instalar e integrar devem ser concebidos de forma a comunicarem

através de sistema de banda larga não dedicada com capacidade de débito adequada à correta execução das tarefas a que se destinam e ser um sistema aberto de medição do tráfego, de acordo com padrões operacionais reconhecidos.

7 — Ficam a cargo da Concessionária todos os custos referentes ao fornecimento, instalação, conservação e exploração do equipamento de contagem, classificação e observação de tráfego.

8 — Todos os equipamentos de contagem, classificação e observação de tráfego são sujeitos a um período de testes de pelo menos dois meses, após a entrada em serviço do Sublanço respetivo, pelos quais o Concedente possa aferir do seu bom funcionamento e autorizar que o Lanço em que se integram entre em serviço efetivo.

Base XLVIII

Localização dos equipamentos de contagem de veículos

1 — A localização dos sistemas de contagem de tráfego consta de anexo ao Contrato de Concessão, devendo permitir, nos Sublanços em que devam permanecer instalados, a contagem e a classificação do tráfego.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

Base XLIX

Classificação de veículos

1 — As classes de veículos que os equipamentos descritos nas bases anteriores devem permitir classificar são as seguintes:

Classe	Descrição
C	Motociclos com ou sem <i>side-car</i> — motociclos com 2 ou 3 rodas (veículos com motor de cilindrada superior a 50 cm ³). Estes veículos têm chapa de matrícula do tipo automóvel.
D	Automóveis (ligeiros de passageiros) — veículos para o transporte de pessoas comportando no máximo, 9 lugares, incluindo o motorista, com ou sem reboque.
E	Ligeiros de mercadorias — veículos cuja carga útil não exceda 3500 kg, quer tenham ou não reboque.
F	Camiões — veículos cuja carga útil exceda 3500 kg e com 2 ou mais eixos, sem reboque.
G	Camiões com um ou mais reboques.
H	Tratores com semirreboque. Tratores com semirreboque e um ou mais reboques. Tratores com um ou mais reboques.
I	Autocarros e <i>trolleybus</i>
J	Tratores sem reboque ou semirreboque. Veículos especiais (cilindros, <i>bulldozers</i> e outras máquinas de terraplanagem, guas móveis, carros de assalto militares, etc.).

2 — [Revogado].

Base L

Operação e manutenção

1 — O Manual de Operação e Manutenção constante de anexo ao Contrato de Concessão estabelece as regras, os princípios e os 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) Informação e normas de comportamento para com os utentes;
- c) Normas de atuação no caso de restrições de circulação na Autoestrada;
- d) Segurança dos utentes e das instalações;
- e) Funcionamento dos serviços de vigilância e socorro, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de atualização;
- f) Revestimento vegetal;
- g) [Revogada];
- h) [Revogada].

2 — [Revogado].

3 — O Manual de Operação e Manutenção pode ser alterado por acordo escrito entre a Concessionária e o Concedente, caso em que o Manual de Operação e Manutenção, tal como assim alterado, passa a integrar, para todos os efeitos, o Contrato de Concessão.

4 — Caso a necessidade de alterar o Manual de Operação e Manutenção decorra de alteração das disposições normativas e ou da legislação em vigor aplicáveis, o acordo previsto no número anterior deve ser obtido, na sequência de proposta da Concessionária, no prazo de 90 dias após a entrada em vigor das alterações, sem prejuízo de prazo diferente previsto na lei.

5 — O Plano de Controlo de Qualidade constante de anexo ao Contrato de Concessão estabelece os critérios a verificar, a respetiva periodicidade, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nas seguintes componentes:

- a) Pavimentos flexíveis;
- 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 e telemática.

6 — O Plano de Controlo de Qualidade pode ser alterado por acordo escrito entre a Concessionária e o Concedente, caso em que o Plano de Controlo de Qualidade, tal como assim alterado, passa a integrar, para todos os efeitos, o Contrato de Concessão.

7 — Caso a necessidade de alterar o Plano de Controlo de Qualidade decorra de alteração das disposições normativas e ou da legislação em vigor aplicáveis, o acordo previsto no número anterior deve ser obtido, na sequência de proposta da Concessionária, no prazo de 90 dias após a entrada em vigor das alterações, sem prejuízo de prazo diferente previsto na lei.

Base LI

Encerramento de vias e trabalhos na via

1 — Sem prejuízo do disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as corresponsivas obrigações das entidades exploradoras, apenas é permitido, sem penalidade, o encerramento de vias, para efeitos devidamente justificados, até ao limite de 25000 via x quilómetro x hora por ano, durante o período diurno (das 7 até às 21 horas) e até ao

limite de 40000 via x quilómetro x hora por ano, durante o período noturno não sendo considerado encerramento, para efeitos de aplicação de penalidades:

a) O encerramento de vias devido à execução dos trabalhos de terceiros previstos na base LXI, bem como de trabalhos de ligação a outras autoestradas;

b) O encerramento de vias devido (i) a casos de força maior; (ii) a imposição das autoridades competentes; (iii) à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a via ou causem risco para a circulação; (iv) à manutenção do sistema de cobrança de taxas de portagem; (v) à realização de uma Grande Reparação de Pavimento nos termos da base XXXIV-A; ou (vi) à realização de trabalhos de manutenção invernal para efeitos de remoção de neve, pelo tempo estritamente necessário à execução da ação de manutenção em causa.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — Todo e qualquer encerramento de vias deve ser previamente comunicado pela Concessionária ao IMT, salvo quando se revele impossível em função da imprevisibilidade da respetiva.

Base LII

Obrigações e direitos dos utentes e dos proprietários dos terrenos confinantes com a Autoestrada

1 — As obrigações dos utentes e os direitos e obrigações dos proprietários dos terrenos confinantes com a Autoestrada, em relação ao seu policiamento, são as que constam do Estatuto das Estradas Nacionais e de outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis, designadamente do disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as corresponsivas obrigações das entidades exploradoras.

2 — Os utentes têm o direito de ser informados previamente pela Concessionária, nos termos das normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as corresponsivas obrigações das entidades exploradoras, sobre a realização de obras programadas que afetem as normais condições de circulação na Autoestrada, designadamente das que reduzam o número de vias em serviço ou que obriguem a desvios de faixa de rodagem.

3 — A Concessionária tem, igualmente, o dever de informar os utentes e o Concedente com a devida antecedência e observado o disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as corresponsivas obrigações das entidades exploradoras, sobre a ocorrência de incidentes que impliquem congestionamentos no troço em obras, devendo esta informação e a que se refere no número anterior ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária servida pela Autoestrada e, se o volume das obras em causa assim o recomendar, através de anúncio publicado num jornal de circulação nacional, com a antecedência e o destaque julgados convenientes.

Base LIII

Disciplina de tráfego

1 — A circulação pela Autoestrada obedece ao determinado no Código da Estrada e demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — O Manual de Operação e Manutenção estabelece os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a identificação de condições climatéricas adversas à circulação, a deteção de acidentes e a consequente e sistemática informação de alerta ao utente, no âmbito da Concessão, em articulação com as ações a levar a cabo na restante rede nacional.

3 — A Concessionária fica ainda obrigada, sem direito a qualquer indemnização ou à reposição do equilíbrio financeiro, a respeitar e a transmitir aos utentes todas as medidas adotadas pelas autoridades com poderes de disciplina de tráfego, em ocasiões de tráfego excepcionalmente intenso, com o fim de obter o melhor aproveitamento do conjunto da rede viária nacional.

Base LIV

Assistência aos utentes

1 — A Concessionária é obrigada a assegurar, nos termos do Manual de Operação e Manutenção, assistência aos utentes da Autoestrada, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes.

2 — A assistência a prestar aos utentes nos termos do número anterior consiste também no auxílio sanitário e mecânico, devendo a Concessionária instalar para o efeito uma rede de telecomunicações junto aos túneis rodoviários integrados, em três escapatórias e em pontos sem cobertura do número de emergência nacional (112), organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e promover a prestação de assistência mecânica, nos termos definidos no Contrato de Concessão, no Plano de Controlo de Qualidade e no Manual de Operação e Manutenção.

3 — O serviço referido no número anterior funciona nos centros de assistência e manutenção que a Concessionária deve criar, os quais compreendem as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento da Autoestrada.

4 — Pela prestação do serviço de assistência e auxílio sanitário e mecânico, a Concessionária pode cobrar aos respetivos utentes taxas cujo montante deve constar do Manual de Operação e Manutenção.

5 — *[Revogado]*

Base LV

Reclamações dos utentes

1 — A Concessionária obriga-se a ter à disposição dos utentes do Empreendimento Concessionado, nas Áreas de Serviço, livros de reclamações, os quais podem ser visados periodicamente pelo Concedente.

2 — A Concessionária deve enviar trimestralmente ao Concedente todas as reclamações registadas, nomeadamente nos termos do número anterior, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações e demais providências que tenham sido tomadas.

Base LVI

Estatísticas do tráfego

1 — A Concessionária deve organizar uma rigorosa estatística diária do tráfego na Autoestrada e nas Áreas de Serviço, compatível com os equipamentos de contagem que a Concessionária tem obrigação de manter nos termos do Contrato de Concessão, adotando, para o efeito, formulário a estabelecer de acordo com a EP e nos termos do Manual de Operação e Manutenção.

2 — O TMDA de cada Sublanço é calculado a partir de dados recolhidos pelos equipamentos de contagem e classificação de tráfego ou pelo sistema de cobrança de taxas de portagem, prevalecendo os dados dos equipamentos de contagem sobre os do sistema de cobrança em caso de sobreposição dos dois sistemas.

3 — Em caso de cessão da posição contratual nos termos da base LVII-X, os dados recolhidos pelo sistema de cobrança de taxas de portagem são disponibilizados pela sociedade cessionária, com o consentimento da EP, à Concessionária, mediante solicitação desta, no prazo de sete dias a contar do termo do período a que se referem.

4 — Na hipótese prevista no número anterior, a Concessionária pode, mediante autorização da EP, auditar os referidos dados do sistema de cobrança de taxas de portagem, devendo a sociedade cessionária criar as condições necessárias para o efeito.

5 — Caso não seja possível determinar o TMDA de um Sublanço, direta ou indiretamente, a partir dos dados recolhidos nos termos do número anterior, considera-se como TMDA desse Sublanço a média do TMDA dos Sublanços adjacentes.

6 — Os dados obtidos são mantidos, sem quaisquer restrições, à disposição do Concedente e da EP, que têm livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controlo.

Base LVII

Participações às autoridades públicas

A Concessionária obriga-se a participar às autoridades públicas competentes quaisquer atos ou factos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento no âmbito das atividades objeto da Concessão.

CAPÍTULO X-A

Portagens

SECÇÃO I

Disposições gerais

Base LVII-A

Cobrança de taxas de portagem

1 — O Governo, mediante decreto-lei, identifica os Lanços e ou Sublanços da Autoestrada que passam a ficar sujeitos a um regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, podendo prever diferenciações de taxas ou isenções de pagamento das mesmas a tráfegos locais.

2 — O Governo, mediante decreto-lei, pode excluir do regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores qualquer dos Lanços e ou Sublanços da Autoestrada submetidos anteriormente a esse regime.

3 — Os diplomas a que se referem os números anteriores devem, respetivamente, fixar as datas a partir das quais se inicia, altera ou cessa a cobrança de taxas de portagem.

4 — A instalação, a operacionalização e a manutenção do sistema e dos equipamentos necessários à prestação e à gestão do serviço de cobrança de taxas de portagem na Autoestrada por todo o período da Concessão são da responsabilidade da Concessionária, salvo nos casos em que se verifique a cessão da posição contratual a que se refere a base LVII-X.

Base LVII-B

Procedimento prévio à introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem

1 — No caso de se pretender introduzir um regime de cobrança de taxas de portagem em Lanços e ou Sublanços da Autoestrada, o Concedente deve, previamente, solicitar à Concessionária a elaboração de uma proposta que contemple, designadamente:

- a) Os custos da instalação e da manutenção;
- b) O prazo de execução do investimento;
- c) As condições de pagamento;
- d) As condições da operacionalização do sistema de cobrança de taxas de portagem;
- e) A revisão da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem prevista na alínea a) da base LVII-L.

2 — A Concessionária deve apresentar ao Concedente a proposta a que se refere o número anterior no prazo de 60 dias a contar da data da solicitação aí referida, tendo lugar, em seguida, um processo negocial com base na proposta apresentada, o qual deve estar concluído no prazo de 60 dias a contar do seu início.

3 — Alcançado o acordo entre as Partes sobre a totalidade dos respetivos termos e condições, no âmbito do processo negocial referido no número anterior, pode ser determinada, nos termos previstos na base anterior, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nos Lanços e ou Sublanços em causa.

4 — Findo o período negocial previsto no n.º 2 sem que seja alcançado o acordo entre as Partes sobre a totalidade dos respetivos termos e condições, pode ser determinada, nos termos previstos na base anterior, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nos Lanços e ou Sublanços em causa.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, o Concedente notifica a Concessionária, conferindo-lhe prazo adequado para diligenciar no sentido da contratação, nas condições que venham a ser definidas pelo Concedente, dos equipamentos necessários à execução das atividades previstas no n.º 1, findo o qual a Concessionária dispõe do prazo de seis meses para dar início à cobrança de taxas de portagem nos Lanços e ou Sublanços identificados, sendo os pagamentos inerentes a esta contratação da responsabilidade do Concedente.

6 — Em caso de cessão da posição contratual da Concessionária no Contrato de Prestação de Serviços, é obrigatória a presença e a intervenção da sociedade cessionária no procedimento previsto na presente base, podendo a Concessionária nela delegar a prática de qualquer ato relativo a esse mesmo procedimento.

7 — O procedimento regulado na presente base pode não ser aplicado nas situações expressamente identificadas no Contrato de Concessão.

SECÇÃO II

Sistema de cobrança de taxas de portagem

Base LVII-C

Sistema de cobrança de taxas de portagem

1 — O sistema de cobrança de taxas de portagem desenvolve-se segundo uma solução exclusivamente eletrónica do tipo *Free Flow* (FF), conforme definido no Contrato de Concessão, sem prejuízo de eventuais evoluções tecnológicas a introduzir no sistema por acordo com o Concedente.

2 — As formas de pagamento das taxas de portagem devem ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede nacional concessionada, incluindo as modalidades legalmente previstas ou outras que o Concedente autorize, nomeadamente através de pagamento por débito em conta, de pagamento através de sistema de pré-pagamento, identificando ou não o utente, bem como de pós-pagamento, neste caso acrescido de um Custo Administrativo.

3 — O sistema de cobrança de taxas de portagem tem de permitir, designadamente:

a) A interoperabilidade com o sistema eletrónico de cobrança de taxas de portagem atualmente em utilização em Portugal;

b) A compatibilidade com o disposto na Diretiva n.º 2004/52/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança eletrónica de taxas de portagem, e na Lei n.º 30/2007, de 6 de agosto, bem como no Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, alterado pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, e no Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de maio.

4 — O sistema de cobrança de taxas de portagem obedece a um plano de controlo de qualidade e a um manual de operação e manutenção específicos, nos termos definidos no Contrato de Prestação de Serviços.

SECÇÃO III

Tarifas e taxas de portagem

Base LVII-D

Tarifas e taxas de portagem

1 — Para efeito da aplicação das tarifas de portagem, as classes de veículos são, por ordem crescente do respetivo valor tarifário, as seguintes:

Classe	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 2 eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m
3	Veículos com 3 eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m
4	Veículos com mais de 3 eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m

2 — Os veículos ligeiros de passageiros e mistos, tal como definidos no Código da Estrada, com dois eixos, peso bruto superior a 2 300 kg e inferior ou igual a 3500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m, desde que não apresentem tração às quatro rodas permanente ou inserível, pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1, quando os seus utilizadores:

a) Sejam aderentes a um serviço eletrónico de cobrança;

b) Façam prova, perante a entidade gestora do respetivo sistema eletrónico de cobrança e mediante apresentação de documento oficial emitido pela entidade competente, do preenchimento dos requisitos exigidos neste número.

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

4 — As taxas de portagem para as classes de veículos definidas nos n.ºs 1 e 2 correspondem ao produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efetivo de cada Sublanço ou conjunto de Sublanços onde seja aplicada, arredondado ao hectómetro, acrescido do IVA que seja aplicável à taxa em vigor.

5 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as taxas de portagem que a Concessionária está autorizada a cobrar têm como base a tarifa de referência para a classe 1, calculada de acordo com a fórmula indicada no n.º 1 da base seguinte, reportada a dezembro de 2006, e que é de € 0,06671, não incluindo IVA.

6 — Por determinação do Concedente, e tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público, as taxas de portagem podem ser objeto de variação, designadamente em função da hora do dia em que sejam cobradas, de zonas especiais ou de passagens regulares e frequentes do mesmo veículo.

7 — A cada Transação corresponde uma taxa de portagem, devendo a Concessionária proceder à cobrança de uma taxa de portagem única, agregando várias Transações, no caso de as mesmas corresponderem de forma coerente e integrada a uma só Viagem.

8 — A Concessionária tem direito a cobrar aos utentes, além da taxa de portagem, os Custos Administrativos a que haja lugar, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis.

Base LVII-E

Atualização das tarifas de portagem

1 — As tarifas de portagem podem ser atualizadas, anualmente, no primeiro mês de cada ano civil, por despacho do ME, tendo em atenção a evolução do IPC, de acordo com a expressão seguinte:

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

sendo:

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

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

$IPC(p)$ = valor do último IPC publicado;

p = mês a que se refere o último IPC publicado;

n = número de meses decorridos entre a data da última atualização tarifária, ou dezembro de 2006 no caso de Sublanço sem tarifa em vigor, e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;

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

2 — A EP, após parecer da IGF, deve comunicar à Concessionária o valor das novas tarifas de portagem com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data da entrada em vigor das mesmas.

Base LVII-F

Não pagamento de taxas de portagem

O não pagamento ou o pagamento viciado de taxas de portagem devidas nos Lanços e ou nos Sublanços que integram a Concessão é sancionado nos termos previstos nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo aquelas que regulem as competências e os poderes que assistem nesta matéria aos agentes de fiscalização, nomeadamente da Concessionária ou da sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual nos termos da base LVII-X.

Base LVII-G

Isenções de pagamento de taxas de portagem

1 — Estão isentos do pagamento de taxas de portagem os veículos afetos 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 afetos ao Comando da GNR ou da PSP e veículos das forças de segurança afetos à fiscalização do trânsito;

g) Veículos de proteção civil, de 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 da sociedade cessionária à qual esta haja cedido a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços, bem como os que se possam considerar no âmbito da sua atividade ou ao seu serviço, incluindo os veículos da Operadora;

j) Veículos afetos à EP, ao IMT, à IGF e à AMT, ou ao serviço destas entidades, no âmbito das respetivas funções de fiscalização;

k) Veículos afetos à ANSR — Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária, no âmbito das respetivas funções de planeamento, coordenação, controlo e fiscalização.

2 — Os veículos a que se refere o número anterior, com exceção dos indicados na alínea h), devem circular munidos dos respetivos títulos de isenção, a emitir pelo Concedente, nos termos do número seguinte.

3 — Apenas é considerado como título de isenção o dispositivo eletrónico associado à matrícula que se encontre registado como isento para os efeitos previstos na presente base.

4 — Salvo na medida do disposto no número seguinte, os títulos de isenção previstos na presente base têm um período de validade de dois anos, renovável.

5 — Os títulos de isenção previstos na alínea *i*) do n.º 1 respeitantes a entidades inseridas no âmbito da atividade ou ao serviço da Concessionária ou da sociedade cessionária são concedidos pelo período de tempo estritamente necessário ao desempenho das atividades ou serviços em causa, não superior a seis meses, renovável.

6 — A Concessionária ou, em caso de cessão da sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços, a sociedade cessionária, envia, semestralmente, à EP lista atualizada das isenções referidas no número anterior que se encontrem em vigor.

7 — A Concessionária não pode conceder isenções de pagamento de taxas de portagem.

8 — A passagem de um veículo isento nos termos da presente base não dá lugar a uma Transação nem é contabilizada na determinação da remuneração devida à Concessionária pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, incluindo para os efeitos previstos no n.º 1 da base LVII-P.

SECÇÃO IV

Prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem

Base LVII-H

Direito de cobrança de taxas de portagem

1 — A EP é titular, nos termos regulados no contrato de concessão celebrado entre esta e o Concedente, do direito de cobrança de taxas de portagem na rede concessionada, incluindo na Autoestrada, assumindo integralmente a EP o risco de tráfego associado a esse direito, sem prejuízo do disposto nas bases LXV-B e LXV-C.

2 — As taxas de portagem devidas pelos utentes da Autoestrada constituem receita da EP, sem prejuízo do disposto nas bases LVII-V, LXV-B e LXV-C.

Base LVII-I

Serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — Com vista à prestação do serviço regulado no presente capítulo, a Concessionária celebra com a EP o Contrato de Prestação de Serviços.

2 — Como contrapartida pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, a Concessionária tem direito a receber da EP uma remuneração nos termos definidos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

3 — Na prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem é aplicável o disposto no presente capítulo, no Contrato de Concessão, no Contrato de Prestação de Serviços, nas normas legais e regulamentares aplicáveis às transgressões ocorridas nas infraestruturas rodoviárias, nos Decretos-Leis n.ºs 112/2009 e 113/2009, ambos de 18 de maio, e nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, em cada momento, a esse serviço.

Base LVII-J

Contrato de Prestação de Serviços

1 — O Contrato de Prestação de Serviços deve refletir, em cada momento, o disposto no presente capítulo e no Contrato de Concessão em matéria de prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem na Autoestrada.

2 — A EP assume, no âmbito do Contrato de Prestação de Serviços, todos os direitos e obrigações que para o Concedente decorrem do Contrato de Concessão relativamente às matérias incluídas no objeto daquele contrato, cabendo-lhe, designadamente, o pagamento da remuneração prevista na secção V do presente capítulo, a fiscalização da execução do contrato, a aplicação de deduções e multas contratuais, a execução da caução prestada nos termos dos n.ºs 4 e seguintes, a verificação das situações que conduzam ao incumprimento, mora ou cumprimento defeituoso e a resolução do Contrato de Prestação de Serviços.

3 — O exato e pontual cumprimento, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, das obrigações estabelecidas no Contrato de Prestação de Serviços constitui cumprimento, pela Concessionária, das disposições do Contrato de Concessão que regulam a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada.

4 — O exato e pontual cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Prestação de Serviços é garantido mediante prestação de caução nos termos definidos no Contrato de Prestação de Serviços, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

5 — A caução que venha a ser prestada identifica como beneficiária a EP, sendo o seu valor fixado em € 1 500 000.

6 — O valor da caução referida no número anterior é atualizado de três em três anos de acordo com os IPC publicados para os três anos anteriores àquele em que a atualização ocorre.

7 — Caso a Concessionária proceda à cessão da sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços, nos termos da base LVII-X, na data da respetiva celebração, a obrigação de prestar a caução prevista nos números anteriores é da sociedade cessionária, ficando a Concessionária totalmente liberada desta obrigação.

SECÇÃO V

Remuneração pela cobrança de taxas de portagem

SUBSECÇÃO I

Disposição geral

Base LVII-L

Remuneração

A título de remuneração pela cobrança de taxas de portagem na Autoestrada, a Concessionária recebe da EP, nos termos previstos nas subsecções seguintes:

a) Um valor anual pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem;

b) Um valor pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada.

SUBSECÇÃO II

Remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem

Base LVII-M

Montante e pagamento

1 — O valor anual e os termos da revisão e atualização da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem, devida pela EP à Conces-

sionária, encontram-se fixados no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

2 — O pagamento da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem é efetuado de acordo com a calendarização e procedimento definidos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

3 — Em caso de mora no cumprimento das obrigações estabelecidas no âmbito da presente base, há lugar ao pagamento de juros sobre o montante em dívida, calculados dia a dia à taxa Euribor para o prazo de três meses, acrescida de dois pontos percentuais, a contar do primeiro dia subsequente ao termo do prazo aplicável e até integral pagamento.

SUBSECÇÃO III

Remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem

Base LVII-N

Período transitório

1 — Durante um período de três meses a contar da data de início de produção de efeitos do Contrato de Prestação de Serviços, a remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem é objeto de um regime transitório, a fixar no Contrato de Prestação de Serviços.

2 — O prazo estabelecido no número anterior é prorrogável por acordo entre as partes.

Base LVII-O

Regime geral

1 — Findo o período transitório referido na base anterior, a Concessionária passa a receber da EP uma remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, a determinar nos termos previstos nas bases LVII-P a LVII-R.

2 — A Concessionária compromete-se a colaborar ativamente com o Concedente no sentido da otimização do sistema de cobrança de taxas de portagem, tendo em vista a maximização das receitas líquidas de cobrança de taxas de portagem.

Base LVII-P

Determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — Sem prejuízo do disposto na base LVII-V, o valor devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem corresponde ao valor unitário a que se refere o número seguinte multiplicado pelo número de Transações Agregadas que dão origem a uma receita a ser entregue nos termos previstos no Contrato de Concessão, bem como pelo número de Transações Agregadas que se encontrem isentas de cobrança de taxas de portagem por força da aplicação de qualquer regime legal ou regulamentar aos utilizadores da Autoestrada.

2 — O valor unitário por Transação Agregada devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, depois de decorrido o período transitório, é determinado:

a) Em sede de revisão extraordinária do modelo tarifário, no fim do período transitório, nos termos definidos no Contrato de Prestação de Serviços;

b) Em sede de revisão ordinária do modelo tarifário, a cada três anos após o fim do período transitório, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — O primeiro triénio inicia-se no dia seguinte ao do termo do período transitório e termina no dia 31 de dezembro do terceiro ano subsequente.

4 — O valor unitário por Transação Agregada resultante de cada processo de revisão produz efeitos a partir do primeiro dia do ano civil subsequente ao termo de cada triénio.

5 — A alteração do valor unitário por Transação Agregada, em sede de revisão ordinária ou extraordinária do modelo tarifário, deve tomar em consideração os seguintes princípios:

a) A ponderação dos preços de mercado na aceitação da alteração;

b) A adequação dos valores a cobrar à evolução da eficácia e eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem como um todo, tendo em conta a experiência adquirida e as melhorias técnicas e processuais que forem sendo conseguidas;

c) O custeio baseado em atividades elaborado numa base de transparência de informação, que constitui referência obrigatória;

d) Os custos diretos das Transações Agregadas debitados por entidades de cobrança de taxas de portagem, os custos com o sistema de identificação eletrónica de veículos e os custos de operação do sistema FF necessários à individualização da Transação Agregada, com vista à sua boa cobrança;

e) A aplicação de um modelo de tarifa aditiva, devendo o valor unitário por Transação Agregada contemplar os preços a praticar por cada uma das entidades cujos serviços integram as componentes da cadeia de valor nas quais não existe livre concorrência;

f) O critério de repartição de risco definido nos termos previstos na base LVII-V;

g) Os Custos Administrativos a cobrar aos utentes, relativos às Cobranças Secundária e Coerciva, bem como as coimas relativas à Cobrança Coerciva, contribuem para remunerar a Concessionária pelos custos adicionais de cobrança;

h) Os valores unitários dos Custos Administrativos e das coimas devem ser determinados de modo a que no agregado das Cobranças Secundária e Coerciva resulte para a Concessionária um equilíbrio entre:

i) O valor correspondente às receitas provenientes da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem, da cobrança de Custos Administrativos e da parte que lhe couber das coimas cobradas, nos termos da lei, e

ii) A soma dos custos associados a essas cobranças com a justa remuneração da Concessionária pelo serviço prestado, tendo por base o modelo da tarifa aditiva e a repartição de riscos e a partilha de benefícios acordadas.

Base LVII-Q

Procedimento de determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — Dentro dos 30 dias subsequentes ao termo dos prazos enunciados nas alíneas a) e b) do n.º 2 da base anterior, consoante o caso, a Concessionária dirige ao presidente do Conselho Diretivo do IMT um requerimento de abertura de procedimento obrigatório de conciliação para

a determinação do valor unitário por Transação Agregada e remete à EP cópia do referido requerimento e de todos os documentos que o instruem.

2 — O requerimento referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes documentos:

a) Uma proposta de valor unitário por Transação Agregada;

b) Uma nota justificativa do valor proposto, que observe os princípios definidos no n.º 5 da base anterior e o modelo de tarifa aditiva definido pela entidade com poderes de regulamentação do sistema de cobrança eletrónica de taxas de portagem;

c) Outros elementos que venham a ser legal ou regulamentarmente exigíveis.

3 — No prazo de cinco dias a contar da apresentação do requerimento referido no n.º 1, o IMT notifica a EP para, no prazo de oito dias, se pronunciar sobre o teor do requerimento apresentado pela Concessionária e, querendo, apresentar contraproposta, instruída com os documentos identificados no número anterior.

4 — No termo do último prazo referido no número anterior, o IMT notifica a Concessionária e a EP para a primeira sessão de conciliação, a ter lugar no prazo de 15 dias a contar da notificação.

5 — Na primeira sessão de conciliação, ou em momento anterior, o IMT disponibiliza à Concessionária e à EP o seu parecer sobre o valor unitário por Transação Agregada a fixar, ponderando o teor do requerimento inicial da Concessionária e a pronúncia ou contraproposta da EP, devendo apresentar, indicativamente, um valor que considere adequado atendendo aos princípios estabelecidos no n.º 5 da base anterior e ao modelo de tarifa aditiva definido.

6 — O procedimento obrigatório de conciliação deve estar concluído no prazo de 30 dias a contar da primeira sessão de conciliação, no quadro de tantas sessões de conciliação quantas forem marcadas pelo IMT.

7 — O procedimento de conciliação é dirigido pelo presidente do Conselho Diretivo do IMT, ou por quem este delegar a competência para o efeito, que pode ser assessorado pelos técnicos ou peritos considerados necessários, devendo as partes no procedimento de conciliação ser representadas por dois elementos cada uma.

8 — Havendo acordo quanto ao valor unitário por Transação Agregada para vigorar no período seguinte, é lavrado auto do qual devem constar todos os termos e condições do acordo, que é assinado pelos representantes da Concessionária e da EP, munidos de poderes bastantes para vincular as referidas entidades.

9 — Não havendo acordo quanto ao valor unitário por Transação Agregada dentro do período referido no n.º 6, o presidente do Conselho Diretivo do IMT entrega à Concessionária e à EP um auto por si assinado que descreva o desfecho do procedimento.

10 — Na situação referida no número anterior, a Concessionária e a EP podem recorrer ao mecanismo arbitral de resolução de conflitos previsto no Contrato de Prestação de Serviços.

11 — A Concessionária pode igualmente recorrer ao mecanismo arbitral de resolução de conflitos previsto no Contrato de Prestação de Serviços, no caso de o IMT injustificadamente não cumprir os prazos previstos nos números anteriores.

Base LVII-R

Atualização

O valor unitário por Transação Agregada é atualizado no primeiro dia de cada ano civil proporcionalmente à variação homóloga do último IPC conhecido relativamente ao mesmo mês do ano anterior, exceto nos anos em que produz efeitos a revisão, ordinária ou extraordinária, desse valor.

Base LVII-S

Pagamento

Os termos e condições aplicáveis ao pagamento da remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem são regulados no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

SECÇÃO VI

Receitas próprias da Concessionária

Base LVII-T

Receitas próprias da Concessionária

Para além da remuneração prevista na base LVII-L, constituem receitas próprias da Concessionária no âmbito da prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem:

- Os Custos Administrativos;
- O produto das coimas, nos termos da lei;
- O produto da partilha de benefícios que lhe possa caber nos termos previstos na base LVII-V.

SECÇÃO VII

Receitas relativas às taxas de portagem

Base LVII-U

Entrega das Receitas de Portagem

1 — Cada Transação Agregada dá origem ao registo de uma receita de portagem, da titularidade da EP, sem prejuízo do disposto nas bases LXV-B e LXV-C.

2 — O regime de entrega das Receitas de Portagem pela Concessionária à EP é estabelecido no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LVII-V

Repartição de risco de cobrança e partilha de benefícios do serviço de cobrança de taxas de portagem

A metodologia de repartição de riscos e de partilha de benefícios é definida no contexto do procedimento de revisão, ordinária ou extraordinária, do modelo tarifário e tem em conta o risco de cobrança transferido, bem como o potencial de melhoria de eficácia face ao histórico de cobranças, custos e despesas verificados no período anterior.

SECÇÃO VIII

Cessão da posição contratual

Base LVII-X

Cessão da posição contratual da Concessionária

1 — Nos termos previstos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços, a Concessionária

ria pode ceder a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços a uma entidade por ela escolhida, mediante autorização da EP, a qual se considera tacitamente concedida quando não seja recusada no prazo de 60 dias a contar da submissão do respetivo pedido instruído com todos os elementos necessários à sua apreciação.

2 — O pedido referido no número anterior apenas pode ser recusado pela EP em caso de:

- a) Incumprimento do disposto na base seguinte;
- b) Verificação de algum dos impedimentos referidos no artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos.

3 — Por força da cessão da posição contratual prevista na presente base, transmitem-se para a sociedade cessionária, todos os direitos e obrigações assumidos pela Concessionária ao abrigo do Contrato de Prestação de Serviços e do Contrato de Concessão com respeito à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 7 da base LXVII-J, a eficácia da cessão da posição contratual prevista na presente base depende da prestação de caução pela sociedade cessionária, nos termos previstos no Contrato de Prestação de Serviços e em substituição da que haja sido prestada pela Concessionária.

5 — A sociedade cessionária não pode, por sua vez, ceder a posição contratual que assuma nos termos previstos na presente base, nem realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indireto, idêntico resultado.

6 — Efetuada a cessão da posição contratual prevista na presente base, a Concessionária:

a) Autoriza a entrada na Concessão à sociedade cessionária e às demais entidades por esta indicadas com responsabilidade na realização das atividades e dos trabalhos necessários à execução do Contrato de Prestação de Serviços, prestando-lhes a melhor colaboração com vista ao cumprimento pela sociedade cessionária das obrigações resultantes daquele contrato e à observância por esta das normas aplicáveis e das adequadas regras de segurança de execução dos trabalhos;

b) Confere à sociedade cessionária o direito de utilizar e manter as instalações e equipamentos de via de cobrança de taxas de portagem que integram a Concessão com vista ao cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços, incluindo no que respeita às atualizações de tais instalações e equipamentos.

7 — Na hipótese prevista na presente base, a Concessionária não é responsabilizada nem assume qualquer responsabilidade pelo incumprimento do Contrato de Prestação de Serviços por parte da sociedade cessionária, nos termos previstos nesse contrato.

Base LVII-Z

Sociedade cessionária

1 — A sociedade cessionária tem como objeto social exclusivo, ao longo de todo o período em que seja parte no Contrato de Prestação de Serviços, a operação e manutenção de infraestruturas rodoviárias e o exercício de atividades conexas, devendo manter, ao longo do mesmo período, a sua sede em Portugal e a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

2 — Todas as ações representativas do capital social da sociedade cessionária são obrigatoriamente nominativas.

3 — Podem quaisquer terceiros deter ações da sociedade cessionária, desde que os acionistas existentes na data da cessão da posição contratual detenham o respetivo domínio, em conjunto, e enquanto seus acionistas, diretos ou indiretos, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, sem prejuízo de a EP poder dispensar a verificação destes requisitos.

4 — Os custos e os proveitos da atividade exercida pela sociedade cessionária em execução do Contrato de Prestação de Serviços devem ser individualizados em um ou mais centros de custo autónomos e específicos.

Base LVII-AA

Licenças, autorizações e seguros

A sociedade cessionária deve ser titular de todas as licenças, autorizações e seguros necessários ou adequados ao exercício das atividades integradas no objeto do Contrato de Prestação de Serviços, observando todos os requisitos necessários à manutenção em vigor dos mesmos.

SECÇÃO IX

Incumprimento e extinção

Base LVII-BB

Incumprimento da prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — Salvo nos casos previstos no número seguinte e na base LVII-CC, o incumprimento de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços ou das determinações da EP emitidas naquele âmbito pode ser sancionado, por decisão da EP, através da aplicação de multas contratuais cujo montante, em função da gravidade da falta, varia entre € 1 000 e € 50 000.

2 — Sem prejuízo do disposto na base LXV-B, o atraso, imputável à Concessionária ou à sociedade cessionária, no cumprimento das obrigações pecuniárias estabelecidas no Contrato de Prestação de Serviços confere à EP o direito aos juros de mora sobre o montante em dívida, a liquidar na data da respetiva entrega, calculados dia a dia à taxa Euribor para o prazo de três meses, acrescida de dois pontos percentuais, a contar do primeiro dia subsequente àquele em que a entrega do montante em causa seja devida e até integral pagamento.

3 — As sanções previstas no n.º 1 têm a natureza de cláusula penal indemnizatória, sem prejuízo de indemnização pelo dano excedente.

4 — Sem prejuízo da aplicação das sanções previstas nos números anteriores e na base seguinte, em caso de incumprimento grave, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, das obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços, a EP pode, mediante sequestro, e nos termos definidos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços, tomar a seu cargo o cumprimento das referidas obrigações, suspendendo-se concomitantemente os pagamentos devidos a título de remuneração, com exceção dos já vencidos à data do sequestro.

5 — Sem prejuízo de outros direitos que lhe assistam, a EP pode resolver o Contrato de Prestação de Serviços em caso de incumprimento grave e reiterado, por parte da

Concessionária ou da sociedade cessionária, das obrigações nele estabelecidas, designadamente, nas seguintes situações:

a) Atraso, imputável à Concessionária ou à sociedade cessionária, superior a três dias úteis seguidos ou a 10 dias úteis interpolados no mesmo ano, na entrega das Receitas de Portagem;

b) Caso a sociedade cessionária ceda a sua posição contratual ou proceda à subcontratação de terceiros com efeito equivalente.

6 — A decisão de resolução do Contrato de Prestação de Serviços, nos termos previstos no número anterior, produz efeitos a partir da data fixada pela EP, a qual não pode ser superior a 30 dias a contar da receção, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, da declaração de resolução emitida pela EP.

7 — Durante o período referido no número anterior, a Concessionária ou a sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, fica obrigada a assegurar o perfeito e pontual cumprimento da execução do Contrato de Prestação de Serviços, não podendo ser interrompida a prestação dos serviços de cobrança de taxas de portagem.

8 — O incumprimento, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, do Contrato de Prestação de Serviços não afeta, de qualquer forma e em caso algum, o Contrato de Concessão, não relevando para efeitos da execução, validade e vigência do Contrato de Concessão e não constituindo, designadamente, fundamento de aplicação de penalidades e ou deduções, sequestro ou de resolução do mesmo pelo Concedente.

Base LVII-CC

Indisponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem

1 — A disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem consiste na capacidade de os pontos de cobrança que o integram registarem os elementos relativos à passagem de viaturas, nos termos do Contrato de Concessão e do Contrato de Prestação de Serviços.

2 — A indisponibilidade de um ponto de cobrança consiste na sua incapacidade de detetar as viaturas que o transpõem, de tal forma que não seja possível identificar ou reconstituir os elementos necessários ao estabelecimento da respetiva Transação Agregada.

3 — O nível de disponibilidade dos pontos de cobrança assumido pela Concessionária encontra-se previsto no Contrato de Concessão.

4 — A Concessionária deve dispor de um sistema de informação que, nos termos estabelecidos no Contrato de Prestação de Serviços, permita confirmar o cumprimento do nível de disponibilidade a que se refere o número anterior.

5 — Verificando-se um nível de disponibilidade dos pontos de cobrança inferior ao assumido pela Concessionária nos termos do n.º 3, há lugar, nos termos do Contrato de Concessão e do Contrato de Prestação de Serviços, a uma dedução aos pagamentos devidos à Concessionária a título de remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem.

SECÇÃO X

Termo do Contrato de Prestação de Serviços

Base LVII-DD

Termo do Contrato de Prestação de Serviços

1 — O Contrato de Prestação de Serviços caduca no Termo da Concessão.

2 — O termo do Contrato de Prestação de Serviços, por qualquer motivo, antes do Termo da Concessão, determina, a partir da data da respetiva produção de efeitos, a caducidade do direito à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada e a eliminação desse mesmo serviço do objeto da Concessão nos termos previstos no n.º 3 da base II.

3 — O Contrato de Prestação de Serviços regula os direitos e obrigações das partes em resultado do respetivo termo.

CAPÍTULO XI

Outros direitos do Concedente

Base LVIII

Contratos do Projeto

1 — Carecem de aprovação prévia do Concedente, sob pena de nulidade, a substituição, modificação ou resolução dos Contratos do Projeto, bem como a celebração pela Concessionária de qualquer negócio jurídico que tenha por objeto as matérias reguladas pelos mesmos.

2 — A aprovação do Concedente deve ser comunicada à Concessionária no prazo de 120 dias no caso dos Contratos de Financiamento e de 60 dias nos demais casos, devendo estes prazos contar-se a partir da data da receção do respetivo pedido que se mostre acompanhado de toda a documentação que o deva instruir, suspendendo-se todavia aquele prazo com a solicitação pelo Concedente de pedidos de esclarecimento, e até que estes sejam prestados.

3 — Decorridos os prazos referidos no número anterior, a aprovação considera-se tacitamente concedida.

4 — Sem prejuízo das obrigações e responsabilidades diretamente assumidas perante o Concedente, ou de que este seja beneficiário, pelos terceiros que são ou venham a ser parte de algum ou alguns dos contratos estabelecidos pela Concessionária com vista ao desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, incluindo, nomeadamente, os Contratos do Projeto, e do disposto no n.º 7 da base LVII-X e no n.º 8 da base LVII-BB, a Concessionária é sempre responsável direta perante o Concedente pelo cumprimento de todas as obrigações assumidas no Contrato de Concessão.

5 — A Concessionária assegura-se de que os contratos a que se refere o número anterior contenham cláusula que exprima o assentimento das contrapartes ao efeito jurídico aí descrito.

6 — Sempre que, nos termos dos contratos a que se refere o n.º 4, for ao Concedente permitido o exercício direto de direitos perante os terceiros que neles são partes outorgantes, pode este optar livremente por exercer tais direitos diretamente sobre tais terceiros ou sobre a Concessionária.

7 — Quando o Concedente opte por exercer os direitos referidos no número anterior sobre a Concessionária, esta apenas pode opor-lhe os meios de defesa que nesses

contratos estejam previstos, ou deles resultem, na medida em que o uso ou o efeito de tais meios não procrastine, impeça ou torne excessivamente oneroso para o Concedente ou excessivamente difícil para a Concessionária o cumprimento pontual das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão.

8 — O Termo da Concessão importa a extinção imediata dos Contratos do Projeto, sem prejuízo do disposto em contrário no Contrato de Concessão e dos acordos que o Concedente tenha estabelecido ou venha a estabelecer diretamente com as respetivas contrapartes.

9 — O disposto no número anterior em nada prejudica a vigência dos Contratos de Financiamento, no que se refere às relações jurídicas entre as Entidades Financiadoras e a Concessionária.

Base LIX

Outras autorizações do Concedente

1 — Carecem igualmente de autorização expressa do Concedente, sob pena de nulidade, a suspensão, a substituição, cancelamento ou modificação dos documentos referentes a:

a) Seguros referidos na base LXIX, com exceção do respetivo cancelamento ou suspensão por não pagamento de prémios, ou a renegociação dos seus termos, desde que tal não implique a redução da cobertura e ou do respetivo capital e ou alteração dos beneficiários;

b) Garantias prestadas a favor do Concedente;

c) Garantias prestadas pelos membros do ACE a favor da Concessionária.

2 — As seguradoras que emitam as apólices referidas na base LXIX devem comunicar ao Concedente com, pelo menos, 45 dias de antecedência, a sua intenção de cancelar ou suspender tais apólices por não pagamento dos respetivos prémios.

3 — A Concessionária assegura-se de que os contratos e documentos a que se refere o n.º 1 contêm cláusula que exprima o assentimento das respetivas contrapartes ou emitentes ao efeito jurídico aí, e no n.º 2, descrito.

Base LX

Autorizações, aprovações e outros atos do Concedente

1 — Compete ao MEF e ao ME, mediante despacho conjunto, a aprovação ou a autorização dos seguintes atos:

a) A alteração do objeto social da Concessionária;

b) O desenvolvimento, pela Concessionária, dentro dos limites físicos da Concessão, de outras atividades para além das integradas na Concessão nos termos do Contrato de Concessão;

c) O desenvolvimento, pela Concessionária, fora do âmbito e dos limites físicos da Concessão, de outras atividades;

d) A alteração da hierarquia dos Membros do Agrupamento no capital da Concessionária;

e) A redução do capital social da Concessionária;

f) A transmissão das ações da Concessionária, nos casos e nos termos previstos na base XII;

g) A concretização de uma operação de Refinanciamento da Concessão;

h) As autorizações previstas nas bases LVIII e LIX;

i) O trespasse da Concessão;

j) As alterações às condições das apólices de seguros, sem prejuízo do disposto na alínea a) do n.º 1 da base anterior.

2 — Sem prejuízo de outro regime expressamente estabelecido, as autorizações ou as aprovações previstas no número anterior devem ser expressas e escritas.

3 — Sem prejuízo de outras situações expressamente previstas, compete, conjuntamente, ao MEF e ao ME o exercício dos poderes do Concedente em matéria de resgate, de sequestro e de resolução do Contrato de Concessão, bem como de reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

4 — As autorizações ou aprovações a emitir pelo Concedente nos termos das bases LVIII e LIX, ou as suas eventuais recusas, não implicam a assunção, por ele, de quaisquer responsabilidades, nem exoneram a Concessionária do cumprimento pontual das obrigações assumidas no Contrato de Concessão.

Base LXI

Instalações de terceiros

1 — Quando, ao longo do período da Concessão, se venha a mostrar necessário o atravessamento da Autoestrada por quaisquer instalações ou redes de serviço público, a Concessionária deve permitir a sua instalação e ou manutenção, a qual tem de ser levada a cabo de forma a causar a menor perturbação possível à circulação na Autoestrada.

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 demais compensações eventualmente devidas à Concessionária pela sua conservação.

3 — Os contratos referidos no número anterior, bem como quaisquer alterações aos mesmos, carecem de aprovação expressa e prévia do Concedente, que não deve ser injustificadamente recusada e que deve ser comunicada à Concessionária nos 30 dias úteis seguintes ao respetivo pedido de autorização.

CAPÍTULO XII

Pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada e partilha de benefícios

Base LXII

[Revogada]

Base LXIII

[Revogada]

Base LXIV

[Revogada]

Base LXV

[Revogada]

Base LXV-A

Remuneração pela disponibilidade da Autoestrada

1 — Como contrapartida pelo desenvolvimento das atividades previstas nos n.ºs 1 e 2 da base II, a Concessionária recebe uma remuneração anual calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$R_t = Dis_t - Ded_t + Sin_t - Cf_t + Pa_t$$

em que:

R_t = remuneração anual da Concessionária no ano t ;
 Dis_t = componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada verificada no ano t , calculada nos termos do n.º 2;

Ded_t = componente correspondente às deduções a efetuar em virtude da ocorrência de falhas de disponibilidade no ano t , calculada nos termos do n.º 3;

Sin_t = montante correspondente à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade no ano t , calculado nos termos dos n.ºs 5 a 8, com o limite de 2 % da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t);

Cf_t = compensação fiscal, adicional e eventual, com relação a variações na tributação referente ao ano t , a favor do Concedente ou da Concessionária, consoante aplicável, nos termos do n.º 10 e da base XVIII-A;

Pa_t = pagamento anual, adicional e eventual, a efetuar pelo Concedente, decorrente da partilha de receitas de cobrança de taxas de portagem no ano t , nos termos do n.º 10 e da base LXV-C.

2 — O apuramento da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t), a que se refere o número anterior, é efetuado nos termos da fórmula seguinte:

$$Dis_t = \left[tdi_t \times \frac{IPC_{Dez_{t-1}}}{IPC_{Dez_{2013}}} \times x + tdi_t \times (1-x) \right] \times nd_t$$

em que:

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade do ano t , a preços constantes de dezembro de 2013, de acordo com o previsto no Contrato de Concessão;

nd_t = número de dias do ano t em que a Concessão se encontrou em serviço;

$IPC_{Dez_{t-1}}$ = IPC a dezembro do ano $t-1$;

$IPC_{Dez_{2013}}$ = IPC a dezembro de 2013;

$x = 0,90$.

3 — O montante total das deduções a efetuar em cada ano em virtude da ocorrência de falhas de disponibilidade (Ded_t), a que se refere o n.º 1, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$Ded_t = \sum F(Dis)_t$$

em que:

$F(Dis)_t$ = montante correspondente à dedução diária imposta em resultado da ocorrência de falhas de disponibilidade no ano t , calculada nos termos do n.º 19.

4 — Considera-se existir uma falha de disponibilidade quando se verificar alguma das condições de indisponibi-

lidade definidas nos n.ºs 14 a 19, considerando o disposto nos n.ºs 22 e 23.

5 — O montante relativo à dedução ou ao incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade (Sin_t), a que se refere o n.º 1, é calculado de acordo com as fórmulas seguintes:

a) O índice de sinistralidade da Concessão calcula-se nos seguintes termos:

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

em que:

$IS_t(Conc)$ = índice de sinistralidade da Concessão para o ano t ;

N_t = número de acidentes no ano t , com vítimas (mortos e ou feridos), registados nos Sublanços da Concessão pela autoridade policial competente;

L = extensão total, em quilómetros, dos Sublanços da Concessão;

$TMDA_t$ = TMDA registado na Concessão no ano t .

b) O índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(CONPOR) = \frac{\sum_t IS_t(\text{concessão portagem}_t) \times L_t}{\sum_t L_t}$$

em que:

$IS_t(CONPOR)$ = índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real para o ano t ;

$IS_t(\text{concessão portagem}_t)$ = índice de sinistralidade de cada uma das concessões com portagem real em operação;

L_t = extensão dos lanços em serviço de cada uma das concessões com portagem real, expresso em quilómetros;

c) O índice de sinistralidade ponderado calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(\text{ponderado}) = 60\% \times IS_t(Conc) + 40\% \times IS_t(CONPOR)$$

em que:

$IS_t(\text{ponderado})$ = índice de sinistralidade ponderado para o ano t ;

$IS_t(Conc)$ = índice de sinistralidade da Concessão para o ano t ;

$IS_t(CONPOR)$ = índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real para o ano t .

6 — Sempre que se verifique:

a) $IS_t(Conc) < IS_{t-1}(\text{ponderado})$, o Concedente soma à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos da alínea a) do número seguinte;

b) $IS_t(Conc) > IS_{t-1}(\text{ponderado})$, o Concedente deduz à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos da alínea b) do número seguinte.

7 — Os incrementos e deduções referidos no número anterior são calculados da seguinte forma:

a) Incremento:

$$Sin_t = 2\% \times (Dis_t) \times \frac{IS_{t-1}(\text{ponderado}) - IS_t(\text{Conc})}{IS_t(\text{Conc})}$$

b) Dedução:

$$Sin_t = 2\% \times (Dis_t) \times \frac{IS_t(\text{Conc}) - IS_{t-1}(\text{ponderado})}{IS_t(\text{Conc})}$$

8 — Para efeitos do cálculo do índice de sinistralidade previsto nos números anteriores, não é considerado o eventual aumento de acidentes registados no Sublanço ou Grupo de Sublanços, conforme aplicável, no período relativamente ao qual se verifique, por facto imputável ao Concedente, o adiamento, total ou parcial, de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade deste e cuja necessidade tenha sido determinada nos termos da base XXXIV-A, ou se opte pela não realização de um aumento do número de vias na data em que tal devesse ocorrer, nos termos da base XXXIV, considerando-se, para o efeito, e com as devidas adaptações, a média anual do número de acidentes ocorrido nos três anos anteriores.

9 — No caso de o Termo da Concessão ocorrer em mês diverso do mês de dezembro, são feitos os necessários ajustes ao cálculo dos prémios e das multas aplicáveis, na proporção dos meses inteiros que decorram entre janeiro e o Termo da Concessão.

10 — O pagamento da remuneração anual prevista no n.º 1 é efetuado pela forma e nas datas em seguida indicadas:

a) Em cada ano, até ao final de cada um dos meses de fevereiro, abril, agosto e outubro e até aos dias 10 de junho e 10 de dezembro, são efetuados pelo Concedente pagamentos bimestrais, todos de igual montante, correspondentes, na sua globalidade, a 80 % da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t) relativa ao ano em curso (ano t), aos quais são deduzidos os pagamentos por conta referidos na base seguinte;

b) Até ao final do mês de fevereiro do ano subsequente (ano $t+1$), o Concedente efetua ainda um pagamento de montante correspondente a 20 % da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t) no ano anterior (ano t);

c) Caso haja lugar ao pagamento de compensação fiscal (Cf_t) e ou à partilha de receitas de portagem (Pa_t):

i) A Concessionária fornece ao Concedente, até 31 de janeiro do ano subsequente (ano $t+1$), os dados relevantes de que disponha para efeitos do apuramento do respetivo valor;

ii) Até 15 de fevereiro do ano subsequente (ano $t+1$), o Concedente acorda com a Concessionária o valor da compensação fiscal (Cf_t) e ou da parcela das receitas de portagem a partilhar com a Concessionária (Pa_t) relativas ao ano anterior (ano t);

iii) Até ao final de fevereiro do ano subsequente (ano $t+1$), é efetuado, pelo Concedente ou pela Concessionária, consoante aplicável, o pagamento dos montantes apurados nos termos da presente alínea;

d) O Concedente transmite à Concessionária o valor das deduções ou incrementos em virtude da ocorrência de falhas de disponibilidade (Ded_t) e da evolução dos índices de sinistralidade (Sin_t) no ano anterior (ano t), bem como os dados que suportaram o respetivo cálculo, nas seguintes datas:

i) Até 10 de maio, no caso das falhas de disponibilidade (Ded_t);

ii) Até 10 de novembro, no caso da evolução dos índices de sinistralidade (Sin_t);

e) O Concedente ou a Concessionária, consoante aplicável, efetuam o pagamento dos montantes apurados nos termos da alínea anterior nas seguintes datas:

i) Até 10 de junho, no caso das falhas de disponibilidade (Ded_t);

ii) Até 10 de dezembro, no caso da evolução dos índices de sinistralidade (Sin_t);

f) A Concessionária pode reclamar do montante apurado do pagamento a que se refere a alínea anterior no prazo de 30 dias após receção da comunicação referida na alínea *d*), sem prejuízo do pagamento da parcela não controvertida do montante em causa;

g) Os pagamentos previstos nas alíneas *c*) e *e*), relativos ao ano transato, devem ser efetuados em simultâneo com os pagamentos previstos na alínea *a*), relativos ao ano em curso, por dedução ou incremento, consoante aplicável.

11 — A Concessionária pode, ainda que o crédito não seja líquido, ceder às Entidades Financiadoras ou a outras instituições financeiras os créditos que sobre o Concedente detenha em virtude do Contrato de Concessão.

12 — Mediante solicitação escrita da Concessionária, o Concedente emite e entrega-lhe, no prazo de cinco dias, documento adequado confirmando a existência do crédito cedendo.

13 — Em caso de mora relativamente ao termo dos prazos fixados no n.º 10 para a realização de pagamentos pelo Concedente, há lugar à aplicação de juros, calculados à taxa Euribor para operações a três meses acrescida de 1 %, após a data prevista para o respetivo pagamento e até que este seja efetivado.

14 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 19 a 23, um Sublanço encontra-se disponível, nos termos e para os efeitos do disposto no Contrato de Concessão, 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, na entrada e na saída, ao Sublanço;

b) Condições de segurança: estado ou condição de um Sublanço caracterizada por:

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

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

c) Condições de circulação: estado ou condição do Sublanço caracterizado pelo cumprimento do conjunto de requisitos que permitem a circulação na velocidade e comodidade inerente ao nível de serviço B, e tendo em conta:

- i) A regularidade e a aderência do pavimento;
- ii) Os sistemas de sinalização, segurança e apoio aos utentes e o respetivo estado de manutenção;
- iii) Os sistemas de iluminação dos túneis e das Áreas de Serviço;
- iv) Os sistemas de ventilação de túneis e outros equipamentos integrantes da Autoestrada.

15 — O nível de serviço de disponibilidade é calculado com base na metodologia preconizada na versão 2000 do *Highway Capacity Manual* para autoestradas de múltiplas vias (multilane highway) em áreas rurais e terreno montanhoso e com sistema métrico.

16 — O Concedente reconhece que, na presente data, as características geométricas dos Lanços referidos no n.º 2 da base II permitem cumprir o nível de serviço estabelecido na alínea c) do n.º 14.

17 — Em resultado da avaliação da disponibilidade realizada nos termos dos números anteriores, o Concedente determina a extensão de via que se encontra relativa ou absolutamente indisponível, usando como métrica padrão segmentos de via de 100 m de extensão de faixa de rodagem do Sublanço.

18 — Não se consideram para efeitos do número anterior as condições de indisponibilidade que tenham sido sanadas nos termos e prazos do Plano de Controlo de Qualidade.

19 — O montante relativo às falhas de disponibilidade corresponde à soma das deduções diárias a aplicar, sendo cada uma delas calculada de acordo com a fórmula seguinte:

$$F(Dis)_t = \left[tdi_t \times \frac{IPC_{Dez_{t-1}}}{IPC_{Dez_{2013}}} \times x + tdi_t \times (1-x) \right] \times T \times c(g) \times c(d)$$

em que:

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade a preços constantes de dezembro de 2013, no ano t , de acordo com previsto no Contrato de Concessão;

$IPC_{Dez_{t-1}}$ = IPC a dezembro do ano $t-1$;

$IPC_{Dez_{2013}}$ = IPC a dezembro de 2013;

$x = 0,90$;

T = relação entre o número total de quilómetros afetados pela indisponibilidade e o número total de quilómetros da Concessão;

$c(g)$ = coeficiente de gravidade da falha de disponibilidade, sendo, para este efeito, considerados dois graus de indisponibilidade:

i) indisponibilidade absoluta — a que corresponde um coeficiente de valor 1;

ii) indisponibilidade relativa — a que corresponde um coeficiente de valor 0,5;

$c(d)$ = coeficiente de duração da falha de disponibilidade, sendo, para este efeito, considerados três graus de indisponibilidade:

i) indisponibilidade durante o período noturno (entre as 21 e as 7 horas) — a que corresponde um coeficiente de

valor $0,3 \times hn/10$, sendo hn o número de horas de duração da indisponibilidade no período noturno;

ii) indisponibilidade durante o período diurno (entre as 7 e as 21 horas) — a que corresponde um coeficiente de valor $0,7 \times hd/14$, sendo hd o número de horas de duração da indisponibilidade nesse período diurno;

iii) indisponibilidade durante 24 horas — a que corresponde um coeficiente de valor 1.

20 — Para efeitos de cálculo do montante referente às falhas de disponibilidade, não são considerados o número total de quilómetros relativamente aos quais não se verifique o cumprimento da condição prevista na subalínea i) da alínea c) do n.º 14, relativa à regularidade e aderência do pavimento, que resulte da não realização, por facto imputável ao Concedente, dos trabalhos inerentes a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade deste e cuja necessidade tenha sido determinada nos termos da base XXXIV-A, pelo período de tempo correspondente ao atraso na realização desses trabalhos.

21 — Em caso de verificação, cumulativa e no mesmo Sublanço, de mais do que um evento gerador de indisponibilidade não é aplicado um coeficiente superior a 1.

22 — Caso se verifique o incumprimento de valores padrão mínimos de algum parâmetro caracterizador das condições de circulação, tal como estipuladas na subalínea i) da alínea c) do n.º 14, os segmentos de sublanço afetados consideram-se ainda assim totalmente disponíveis:

a) No caso de uma Monitorização Localizada de Pavimentos ou de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos ter determinado a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, a partir do momento em que tal necessidade tenha sido determinada e até à conclusão dos respetivos trabalhos, desde que a Concessionária não esteja em incumprimento das suas obrigações de operação e manutenção, tal como estabelecidas no Manual de Operação e Manutenção, ou de prazos parcelares da sua responsabilidade, com relação aos segmentos de sublanço em causa;

b) Durante o prazo de 90 dias contados da data de notificação ao Concedente da versão final do relatório que tenha determinado a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento, nos casos em que os respetivos encargos não sejam da responsabilidade do Concedente nos termos do Contrato de Concessão, prorrogável pelo Concedente, a pedido da Concessionária, sempre que existam razões atendíveis que determinem a necessidade dessa prorrogação; ou

c) No caso de se ter verificado uma situação de incumprimento que, comunicada pela Concessionária à Comissão de Peritos, venha por esta última a ser considerada como devendo dar lugar a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, ainda que fora do âmbito de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos.

23 — Para efeito do disposto na presente base, não são consideradas falhas de disponibilidade as que correspondam a encerramentos de vias isentos de penalidade nos termos do n.º 1 da base LI.

Base LXV-B

Pagamentos por conta da remuneração anual pela disponibilidade da Autoestrada

1 — As Receitas de Portagem são utilizadas pela Concessionária nas datas em que tais taxas de portagem devam ser entregues nos termos do Contrato de Concessão e do Contrato de Prestação de Serviços, a título de pagamento por conta da remuneração anual pela disponibilidade da Autoestrada devida à Concessionária ao abrigo da base anterior.

2 — O valor dos pagamentos por conta efetuados ao abrigo do disposto no número anterior é deduzido aos pagamentos bimestrais devidos pelo Concedente ao abrigo da alínea *a*) do n.º 10 da base anterior.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, a Concessionária remete ao Concedente, com cópia para a EP, até ao dia 10 de cada um dos meses de fevereiro, abril, agosto e outubro e até aos dias 20 de maio e 20 de novembro, a respetiva fatura, acompanhada da discriminação dos valores retidos acumulados até à data nos termos do n.º 1, a considerar para efeitos de dedução aos pagamentos bimestrais previstos na alínea *a*) do n.º 10 da base anterior.

4 — Caso tenha havido lugar à cessão da posição contratual regulada pela base LVII-X, as Receitas de Portagem são entregues à Concessionária pela sociedade cessionária nos termos previstos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LXV-C

Partilha de benefícios de receitas de portagem

1 — A Concessionária tem direito a beneficiar da partilha do valor das receitas de portagem correspondentes ao produto da aplicação das tarifas de portagem que estejam em vigor ao número de passagens de veículos registadas na Autoestrada, caso este exceda o produto da aplicação das mesmas tarifas ao número de passagens de veículos estimado para o mesmo ano no Contrato de Concessão, nos seguintes moldes:

a) 10 % da parcela do excedente apurado que se situe entre 100 % e 140 % da receita de portagem correspondente ao tráfego estimado no Contrato de Concessão;

b) 20 % da parcela do excedente apurado que ultrapasse 140 % da receita de portagem correspondente ao tráfego estimado no Contrato de Concessão.

2 — O benefício resultante do disposto no número anterior é pago nos termos previstos no n.º 10 da base anterior.

3 — As estimativas constantes do Contrato de Concessão e referidas no n.º 1 têm por pressuposto a cobrança de taxas de portagem nos Sublanços da Concessão atualmente sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem atualizadas nos termos da base LXV-E.

4 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, ocorrendo alteração nos pressupostos subjacentes às estimativas previstas no Contrato de Concessão, seja pela inclusão ou exclusão de Sublanços, seja pela alteração do modelo tarifário ou do mecanismo de cobrança de taxas de portagem, deve proceder-se à revisão das referidas estimativas, apurando-se as partilhas de benefícios de receita previstos no n.º 1 com referência às novas estimativas, sem que essa revisão dê lugar a qualquer compensação.

Base LXV-D

Partilha de redução de custos

1 — Caso os encargos suportados pelo Concedente com a realização de Grandes Reparações de Pavimento até ao final do prazo da Concessão sejam inferiores a € 39 026 687,01, a valores atualizados, a dezembro de 2013, à taxa de 6,08 %, a Concessionária beneficia de 20 % do diferencial entre o montante de encargos efetivamente incorrido e esse montante.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, os encargos suportados pelo Concedente com a realização de Grandes Reparações de Pavimento até ao final do prazo da Concessão são atualizados, a dezembro de 2013, à taxa de 6,08 %.

3 — O valor do benefício resultante da aplicação do disposto no n.º 1, atualizado nos termos dos números anteriores, concretiza-se num pagamento único, a realizar pelo Concedente em simultâneo com o último pagamento a que haja lugar ao abrigo do Contrato de Concessão.

4 — No cumprimento das obrigações respeitantes à conservação da Autoestrada e realização de Grandes Reparações de Pavimento, as Partes colaboram, de boa-fé, no sentido de minimizar os custos a serem suportados por uma e por outra no cumprimento dessas obrigações, potenciando, mutuamente, benefícios que possam ser gerados para o Concedente e para a Concessionária.

Base LXV-E

Partilha de benefícios

1 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, deve desenvolver esforços no sentido de gerar melhorias nas condições de execução do Contrato de Concessão, suscetíveis de contribuir para a obtenção de ganhos operacionais, com impacto económico-financeiro no contrato.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a Concessionária e o Concedente avaliam, conjuntamente, em cada três anos, a possibilidade de gerar as melhorias nas condições da execução do Contrato de Concessão.

3 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização dos ganhos operacionais referidos no n.º 1 são partilhados, em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente, e calculados nos termos referidos nos n.ºs 4 e 5.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, procede-se ao confronto entre o Caso Base Pré-Otimização e o Caso Base Pós-Otimização.

5 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 3 correspondem aos diferenciais de *cash-flow* disponível para os acionistas, apurados por confronto, ano a ano, entre o Caso Base Pré-Otimização e o Caso Base Pós-Otimização.

6 — A parcela dos benefícios previstos na presente base a que tem direito o Concedente é deduzida aos pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada previstos em cada ano, nos termos do n.º 10 da base LXV-A.

7 — O Concedente pode apresentar à Concessionária, a qualquer momento, uma proposta de melhorias das condições de execução do Contrato de Concessão, suscetíveis de gerar ganhos operacionais.

8 — Ocorrendo ganhos operacionais, tal como previstos na presente base, o Caso Base deve ser ajustado em conformidade.

9 — Os benefícios decorrentes da redução de garantias bancárias prestadas ao Banco Europeu de Investimento ao

abrigo do Caso Base Original até aos limites aí previstos, em cada ano, não são objeto de partilha com o Concedente.

10 — Não são considerados ganhos operacionais para efeitos de partilha nos termos da presente base aqueles que decorram estritamente de eficiências na gestão corrente da Concessionária.

CAPÍTULO XIII

Modificações subjetivas na Concessão

Base LXVI

Cedência, oneração, trespasse e alienação

1 — Sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases, é interdito à Concessionária 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 indireto, idênticos resultados.

2 — A Concessionária não pode, sem prévia e expressa autorização do Concedente, trespassar a Concessão.

3 — A Concessionária está impedida de utilizar o Canal Técnico Rodoviário, designadamente, para fins distintos do objeto da Concessão, não podendo o mesmo ser objeto de qualquer negócio jurídico da Concessionária, independentemente da sua natureza, sem prévia autorização do Concedente, na qual são estabelecidos os mecanismos de partilha de benefícios daí decorrentes.

4 — Os atos praticados em violação do disposto nos números anteriores são nulos, sem prejuízo de outras sanções aplicáveis.

5 — A Concessionária deve comunicar ao Concedente a sua intenção de proceder ao trespasse da Concessão, remetendo-lhe a minuta do contrato de trespasse que se propõe assinar e indicando todos os elementos do negócio que pretende realizar, bem como o calendário previsto para a sua realização e a identidade do trespasário.

6 — A autorização que eventualmente venha a ser dada para o trespasse só é válida se os termos do contrato de trespasse forem exatamente os mesmos dos que constavam do pedido de autorização submetido pela Concessionária ao Concedente.

7 — Ocorrendo trespasse da Concessão, consideram-se transmitidos para a nova concessionária os direitos e obrigações da Concessionária, assumindo aquela ainda os deveres, obrigações e encargos que eventualmente lhe venham a ser impostos pelo Concedente como condição para a autorização do trespasse.

8 — A Concessionária é responsável pela transferência integral dos seus direitos e obrigações para o trespasário, incluindo as obrigações incertas, ilíquidas ou inexigíveis à data do trespasse.

CAPÍTULO XIV

Garantias do cumprimento das obrigações da Concessionária

Base LXVII

Garantias a prestar

O cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Concessão pela Concessionária é garantido, cumulativamente, através de:

a) Caução estabelecida nos montantes estipulados na base seguinte;

b) Garantias bancárias prestadas a favor da Concessionária pelos Membros do Agrupamento enquanto acionistas da Concessionária, nos montantes que cada um se obrigou a subscrever, garantindo o cumprimento das obrigações assumidas na base XIII e no Acordo de Subscrição e Realização de Capital, com o montante máximo de responsabilidade correspondente ao montante de capitalização da Concessionária pelos seus acionistas nos termos do Acordo de Subscrição e Realização de Capital e com as condições de execução pelo Concedente constantes de anexo ao Contrato de Concessão.

Base LXVIII

Regime das garantias

1 — As garantias previstas na base anterior mantêm-se em vigor nos seguintes termos:

a) A caução a que se refere a alínea a) da base anterior, no valor determinado nos termos dos números seguintes, mantêm-se em vigor até um ano após o Termo da Concessão;

b) O montante máximo da responsabilidade assumida nos termos das garantias referidas na alínea b) da base anterior é progressivamente reduzido à medida em que for sendo cumprido o Acordo de Subscrição e Realização de Capital.

2 — O valor da caução é fixado pela forma seguinte:

a) Na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, € 2 493 989,49;

b) Após o início da construção e enquanto se encontrarem Lanços em construção, a caução é fixada, no mês de janeiro de cada ano, no valor correspondente a 5 % do orçamento das obras a realizar nesse ano;

c) Na data da entrada em serviço de cada um dos Lanços construídos, o montante da caução correspondente a esse Lanço é reduzido a 1 % do seu valor imobilizado corpóreo bruto reversível, apurado de acordo com o balancete trimestral da Concessionária;

d) No ano seguinte à data de entrada em serviço da totalidade da Autoestrada, o valor da caução corresponde a 1 % do valor imobilizado corpóreo bruto reversível da totalidade dos Lanços construídos, apurado de acordo com o balanço aprovado pela Assembleia Geral da Concessionária relativamente ao exercício anterior;

sendo que:

e) Em caso algum, pode o valor da caução determinado nos termos das alíneas anteriores ser inferior a € 2 493 989,49, atualizado de acordo com o referido no número seguinte.

3 — Nos anos seguintes ao ano referido na alínea d) do número anterior, o valor da caução é atualizado de acordo com o IPC publicado para o ano anterior àquele em que a atualização ocorre.

4 — A caução pode 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 de acordo com a minuta que consta de anexo ao Contrato de Concessão.

5 — Quando a caução for constituída em títulos, estes são avaliados pelo respetivo valor nominal, salvo se, nos três meses anteriores à constituição da caução, a cotação média na Euronext Lisbon for abaixo do par, situação em que a avaliação se fixará em 90 % dessa média.

6 — Os termos e condições da caução constituída de acordo com as alíneas a) e b) do n.º 4, quaisquer modificações subsequentes, o seu cancelamento ou redução e as respetivas instituições emitentes ou depositárias devem merecer aprovação prévia do Concedente, a qual se considera tacitamente concedida quando não seja recusada, no prazo de 60 dias.

7 — A entidade emitente da garantia bancária prevista na alínea c) do n.º 4 deve ser previamente aprovada pelo Concedente, considerando-se tacitamente aprovada quando não seja recusada, no prazo de 30 dias.

8 — O Concedente pode utilizar a caução sempre que a Concessionária não cumpra qualquer obrigação assumida no Contrato de Concessão.

9 — 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.

10 — O recurso à caução não depende de qualquer formalidade ou de prévia decisão arbitral ou judicial.

11 — Todas as despesas relativas à prestação da caução são da responsabilidade da Concessionária.

Base LXIX

Cobertura por seguros

1 — A Concessionária deve assegurar a existência e manutenção em vigor das apólices de seguro necessárias para garantir uma efetiva e compreensiva cobertura dos riscos da Concessão por seguradoras aceitáveis para o Concedente.

2 — O programa de seguros relativo às apólices de seguro indicadas no número anterior, é o constante de anexo ao Contrato de Concessão, sem prejuízo da contratação dos seguros previstos na base LXXVI.

3 — Não podem ter início quaisquer obras ou trabalhos no Empreendimento Concessionado sem que a Concessionária apresente ao Concedente comprovativo de que as apólices de seguro aplicáveis se encontram em vigor, com os prémios do primeiro período de cobertura pagos, nas condições estipuladas em anexo ao Contrato de Concessão.

4 — O Concedente deve ser indicado como cobeneficiário nas apólices de seguro aplicáveis.

5 — Constitui estrita obrigação da Concessionária a manutenção em vigor das apólices listadas em anexo ao Contrato de Concessão, nomeadamente através do pagamento atempado dos respetivos prémios pelo valor que lhe seja debitado pelas seguradoras.

6 — O Concedente pode proceder, por conta da Concessionária ao pagamento direto dos prémios dos seguros referidos nos números anteriores, quando a Concessionária não o faça, mediante recurso à caução.

7 — As condições constantes dos n.ºs 3 a 6 devem constar das apólices emitidas nos termos desta cláusula e ser, assim, do conhecimento das seguradoras.

CAPÍTULO XV

Fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária

Base LXX

Fiscalização pelo Concedente

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes do Contrato de Concessão, são exercidos pelo MEF para os aspetos económicos e financeiros e pelo ME para os demais aspetos.

2 — Os poderes do ME são exercidos pelo IMT e os do MEF são exercidos pela IGF e pela UTAP, nos termos legais ou que venham a ser definidos pelo MEF.

3 — A Concessionária faculta ao Concedente, ao IMT, à AMT, à IGF e à UTAP ou a qualquer outra entidade por estes nomeada, desde que devidamente credenciada, livre acesso a todo o Empreendimento Concessionado, bem como a todos os livros de atas, listas de presença e documentos anexos relativos à Concessionária, livros, registos e documentos relativos às instalações e atividades objeto da Concessão, incluindo as estatísticas e registos de gestão utilizados, e presta sobre todos esses documentos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados.

4 — Podem ser efetuados, a pedido do Concedente, de acordo com critérios de razoabilidade e na presença de representantes da Concessionária ensaios que permitam avaliar as condições de funcionamento e características da Concessão e do equipamento, sistemas e instalações às mesmas respeitantes, correndo os respetivos custos por conta da Concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.

5 — As determinações do Concedente que venham a ser expressamente emitidas no âmbito dos poderes de fiscalização, incluindo as relativas a eventuais suspensões dos trabalhos de construção, são imediatamente aplicáveis e vinculam a Concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.

6 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações resultantes das presentes bases, não envolvem qualquer responsabilidade do Concedente pela execução das obras de construção, sendo todas as imperfeições ou vícios de conceção, execução ou funcionamento das referidas obras da exclusiva responsabilidade da Concessionária.

Base LXXI

Controlo da construção da Autoestrada

1 — A Concessionária obriga-se a apresentar semestralmente ao Concedente os elementos do plano geral de trabalhos, traçados sobre documentos que contenham o plano geral incluído no Programa de Trabalhos.

2 — A Concessionária obriga-se a apresentar trimestralmente ao Concedente os planos parcelares de trabalho, traçados sobre documentos que também contenham planos parcelares incluídos no Programa de Trabalhos.

3 — Eventuais desvios entre os documentos referidos nos números anteriores devem ser neles devidamente fundamentados e, ocorrendo atrasos na construção da Autoestrada, devem ser indicadas as medidas de recuperação previstas.

4 — A Concessionária obriga-se ainda a fornecer, em complemento dos documentos referidos nos n.ºs 1 e 2, todos os esclarecimentos e informações adicionais que o Concedente lhe solicitar.

Base LXXII

Intervenção direta do Concedente

1 — Quando a Concessionária não tenha respeitado as determinações expressamente emitidas pelo Concedente no âmbito dos seus poderes de fiscalização, dentro do prazo que razoavelmente lhe seja fixado, assiste a este a faculdade de proceder à correção da situação, diretamente ou através de terceiro, correndo os custos para o efeito incorridos por conta da Concessionária.

2 — O Concedente pode recorrer à caução para pagamento dos custos incorridos em aplicação do disposto no número anterior, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.

CAPÍTULO XVI

Responsabilidade extracontratual perante terceiros

Base LXXIII

Pela culpa e pelo risco

A Concessionária responde, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados no exercício das atividades que constituem o objeto da Concessão, pela culpa ou pelo risco, não sendo assumido pelo Concedente qualquer tipo de responsabilidade neste âmbito.

Base LXXIV

Por prejuízos causados por entidades contratadas

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

2 — Constitui especial dever da Concessionária prover e exigir a qualquer entidade com que venha a contratar, que promova as medidas necessárias para salvaguarda da integridade física do público e do pessoal afeto à Concessão, devendo ainda cumprir e zelar pelo cumprimento dos regulamentos de higiene e segurança em vigor a cada momento.

CAPÍTULO XVII

Incumprimento e cumprimento defeituoso

Base LXXV

Incumprimento

1 — Sem prejuízo da possibilidade de sequestro ou resolução do Contrato de Concessão, o incumprimento pela Concessionária de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Concessão, ou das determinações do Concedente emitidas no âmbito da lei ou desse contrato, pode ser sancionado, por decisão do Concedente, pela aplicação de multas contratuais, cujo montante varia, em função da gravidade da falta, entre € 5 000 e € 100 000, sem prejuízo do direito do Concedente a ser indemnizado pelo dano excedente.

2 — A aplicação de multas contratuais está dependente de notificação prévia da Concessionária pelo Concedente para reparar o incumprimento e do não cumprimento do prazo de reparação fixado nessa notificação nos termos

do número seguinte, ou da não reparação integral da falta, pela Concessionária naquele prazo.

3 — O prazo de reparação do incumprimento é fixado de acordo com critérios de razoabilidade e tem sempre em atenção a defesa do interesse público e a manutenção em funcionamento da Concessão, nos termos do Contrato de Concessão.

4 — A fixação do montante das multas contratuais a que aludem os números anteriores é da exclusiva competência do Concedente, sem prejuízo da sua revisão pelo tribunal arbitral.

5 — Caso o incumprimento consista em atraso na data de entrada em serviço dos Lanços a construir, as multas referidas no número anterior:

a) São aplicadas por cada dia de atraso e por cada Lanço;

b) Têm como limite máximo, para todos os Lanços, o montante de € 5 000 000; e

c) São aplicáveis nos termos seguintes:

i) Até ao montante de € 15 000 por dia de atraso, entre o primeiro e o décimo quinto dia de atraso, inclusive;

ii) Até ao montante de € 25 000 por dia de atraso, entre o décimo sexto e o trigésimo dia de atraso, inclusive;

iii) Até ao montante de € 50 000 por dia de atraso, entre o trigésimo primeiro e o sexagésimo dia de atraso, inclusive;

iv) Até ao montante de € 62 500, a partir do sexagésimo primeiro dia de atraso.

d) [*Revogada*].

6 — Caso a Concessionária não proceda ao pagamento voluntário das multas contratuais que lhe sejam aplicadas, no prazo de 10 dias úteis a contar da sua fixação e notificação pelo Concedente, este pode utilizar a caução para pagamento das mesmas.

7 — No caso de o montante da caução ser insuficiente para o cumprimento das multas, pode o Concedente deduzir o respetivo montante dos pagamentos a efetuar por ele.

8 — Os valores das multas estabelecidas na presente base são atualizados em janeiro de cada ano de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

9 — A aplicação de multas não prejudica a aplicação de outras sanções contratuais, nem de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a Concessionária de responsabilidade civil, criminal e contraordenacional em que incorrer perante o Concedente ou terceiro.

10 — Não há lugar ao pagamento de multas sempre que ao evento de incumprimento sejam aplicadas as deduções previstas na base LXV-A.

11 — A aplicação de multas é precedida de audiência da Concessionária, nos termos da lei.

Base LXXVI

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 atos de guerra ou subversão, hostilidade ou invasão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, explosão, raio, inundações catastróficas, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais

que diretamente afetem as atividades compreendidas na Concessão.

3 — Consideram-se excluídos da previsão dos números anteriores os eventos naturais cujo impacte deva ser suportado pela Autoestrada, nos termos dos projetos aprovados, e dentro dos limites por estes previstos.

4 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a ocorrência de um caso de força maior tem por efeito:

a) Exonerar a Concessionária da responsabilidade pelo não cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão que sejam diretamente por ele afetadas, na estrita medida em que o respetivo cumprimento pontual e atempado tenha sido efetivamente impedido;

b) A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV; ou,

c) A resolução do Contrato de Concessão, caso a impossibilidade do respetivo cumprimento se torne definitiva ou a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revele excessivamente onerosa para o Concedente.

5 — Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco normalmente segurável em praças da União Europeia por apólices comercialmente aceitáveis e independentemente de a Concessionária ter efetivamente contratado as respetivas apólices, verificar-se-á o seguinte:

a) A Concessionária não fica exonerada do cumprimento pontual e atempado das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, na medida em que aquele cumprimento se tornasse possível em virtude do recebimento da indemnização relativa ao risco em causa, no prazo que, com razoabilidade, lhe seja, para este efeito, fixado pelo Concedente;

b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do disposto no n.º 7 da base LXXVI, apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indemnização relativa ao risco em causa, independentemente das limitações resultantes de franquias, capital seguro ou limite de cobertura;

c) Há lugar à resolução do Contrato de Concessão quando o cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão seja definitivamente impossível, mesmo que tivesse sido recebida a indemnização a que se referem as alíneas anteriores ou quando a reposição do equilíbrio financeiro seja excessivamente onerosa para o Concedente.

6 — Ficam em qualquer caso excluídos da previsão do n.º 5 os atos de guerra ou subversão, hostilidade ou invasão, tumultos, rebelião ou terrorismo e as radiações atómicas.

7 — Perante a ocorrência de um caso de força maior as Partes acordam se há lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão ou à resolução do Contrato de Concessão recorrendo-se, caso não seja alcançado o acordo quanto à opção e respetivas condições no prazo de 150 dias a contar da ocorrência de um caso de força maior, à arbitragem.

8 — Verificando-se a resolução do Contrato de Concessão nos termos da presente base, o Concedente assume os direitos e obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, exceto os relativos a incumprimentos verificados antes da ocorrência do caso de força maior, sendo-lhe todavia pagas diretamente as indemnizações devidas ao abrigo de quaisquer apólices de

seguro que se destinem a cobrir o evento de força maior ou os seus efeitos.

9 — Verificando-se, por acordo das Partes ou determinação do tribunal arbitral, nos termos do n.º 7, a resolução do Contrato de Concessão, observa-se o seguinte:

a) Extinguem-se as relações contratuais entre as Partes;

b) Pode o Concedente usar da faculdade prevista no n.º 2 da base XLIII;

c) Revertem para o Concedente todos os bens que integram a Concessão;

d) É a caução libertada a favor da Concessionária exceto na medida em que esta possa e deva ser utilizada pelo Concedente em consequência de facto ocorrido antes do evento que esteve na origem da verificação de um caso de força maior;

e) Fica a Concessionária responsável pelos efeitos da cessação de quaisquer contratos, incluindo os Contratos do Projeto, de que seja parte, salvo quanto aqueles em relação aos quais o Concedente exerceu a faculdade prevista no n.º 2 da base XLIII e quanto aos indicados no número anterior.

10 — A Concessionária obriga-se a comunicar de imediato ao Concedente a ocorrência de qualquer evento qualificável como caso de força maior ao abrigo do disposto na presente base, bem como, no mais curto prazo possível, a indicar quais as obrigações emergentes do Contrato de Concessão cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedido ou dificultado por força de tal ocorrência e, bem assim, se for o caso, as medidas que pretende pôr em prática a fim de mitigar o impacte do referido evento e os respetivos custos.

11 — 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 XVIII

Extinção e suspensão da Concessão

Base LXXVII

Resgate

1 — Nos últimos cinco anos de vigência da Concessão, pode o Concedente proceder ao respetivo resgate a todo o tempo, mas nunca antes de decorrido um 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 do Projeto outorgados anteriormente à notificação referida no número anterior que tenham por objeto a exploração e conservação da Autoestrada.

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 do ME.

4 — Em caso de resgate, a Concessionária tem direito à prestação pelo Concedente, a título de indemnização e em cada ano, desde a data do resgate até ao termo do prazo da Concessão a que se refere o n.º 1 da base X, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e outros *cash-flow* para acionistas previstos, mas ainda não pagos, para cada ano desse período, na última versão entregue ao Concedente das projeções refe-

ridas na alínea *h*) do n.º 1 da base XVI, a qual deve estar consentânea com a evolução histórica da Concessionária e ser aceite pelo Concedente.

5 — Os montantes a pagar pelo Concedente nos termos do número anterior são deduzidos de eventuais obrigações da Concessionária vencidas e não cumpridas à data do resgate.

6 — Caso não haja acordo entre as Partes, no decurso dos 90 dias seguintes à notificação prevista no n.º 1, sobre o valor das indemnizações a que se refere o n.º 4, este é determinado por uma comissão arbitral, composta por três peritos, um nomeado pelo Concedente, outro pela Concessionária, e outro por acordo de ambas as Partes, ou, na sua falta, por escolha do presidente do Tribunal da Relação de Lisboa, que também nomeia o representante de qualquer das Partes caso estas o não tenham feito.

7 — Com o resgate, são libertadas, um ano depois, a caução e as garantias a que se refere a base LXVII, mediante comunicação dirigida pelo Concedente aos respetivos depositários ou emitentes.

Base LXXVIII

Sequestro

1 — Em caso de incumprimento grave, pela Concessionária, das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, o Concedente pode, mediante sequestro, tomar a seu cargo a realização de obras e o desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, ou a exploração dos serviços desta, suspendendo-se concomitantemente os pagamentos à Concessionária, com exceção dos já vencidos à data do sequestro.

2 — O sequestro pode ter lugar, nomeadamente, caso se verifique qualquer das seguintes situações, por motivos imputáveis à Concessionária:

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

b) Deficiências graves na organização e regular desenvolvimento das atividades objeto 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 na construção da Autoestrada que ponham em risco o cumprimento do prazo estabelecido para a sua entrada em serviço e que não tenham sido resolvidos nos termos da base XXXIII.

3 — A Concessionária está obrigada à entrega do Empreendimento Concessionado no prazo que razoavelmente lhe seja fixado pelo Concedente quando lhe seja comunicada a decisão de sequestro da Concessão.

4 — Verificando-se qualquer facto que 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 5 da base seguinte.

5 — Durante o período, de sequestro da Concessão, o Concedente aplica os montantes dos pagamentos que seriam devidos à Concessionária nos termos do capítulo XII, em primeiro lugar para acorrer aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento da Concessão, nos termos das presentes bases, e, em segundo lugar, para

efetuar o serviço da dívida da Concessionária decorrente dos Contratos de Financiamento.

6 — Caso o montante dos pagamentos que seriam devidos à Concessionária nos termos do capítulo XII, durante o período do sequestro não seja suficiente para fazer face aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento da Concessão, nos termos das presentes bases, fica a Concessionária obrigada a suportar a diferença, podendo o Concedente recorrer à caução, em caso de não pagamento pela Concessionária no prazo que razoavelmente 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 resolução do Contrato de Concessão caso o sequestro se mantenha por seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da Concessão, sendo então aplicável o disposto no n.º 9 da base seguinte.

Base LXXIX

Resolução

1 — O Concedente, sob proposta do ME e ouvidos o IMT, a IGF e a UTAP, pode pôr fim à Concessão através da resolução do Contrato de Concessão, em caso de violação grave, não sanada ou não sanável, das obrigações da Concessionária decorrentes do Contrato de Concessão.

2 — Constituem, nomeadamente, causas de resolução 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) A não entrada em serviço da totalidade da Autoestrada até ao termo do ano em que se celebrar o sexto aniversário da Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

b) Abandono da construção, da exploração ou da conservação da Concessão;

c) Dissolução ou sentença de declaração de insolvência da Concessionária;

d) Não cumprimento reiterado das obrigações que originaram a aplicação das sanções previstas na base LXXV;

e) Recusa ou impossibilidade da Concessionária em retomar a Concessão nos termos do disposto no n.º 7 da base LXXVIII ou, quando o tenha feito, continuação das situações que motivaram o sequestro;

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

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

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

i) Desobediência reiterada às determinações do Concedente, com prejuízo para a execução das obras ou para a exploração e conservação da Autoestrada;

j) Atividade fraudulenta destinada a lesar o interesse público;

k) Violação grave, não sanada ou sanável, pela Concessionária, das obrigações constantes do Contrato de Prestação de Serviços, salvo em caso de cessão da posição contratual nos termos da base LVII-X.

3 — Verificando-se um dos casos de incumprimento referidos no número anterior ou qualquer outro que, nos

termos do disposto no n.º 1, possa motivar a resolução do Contrato de Concessão, o Concedente notifica a Concessionária para, no prazo que razoavelmente lhe seja fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências dos seus atos, exceto tratando-se de uma violação não sanável.

4 — Tratando-se de uma violação não sanável ou caso a Concessionária não cumpra as suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento, nos termos determinados pelo Concedente, pode este resolver o Contrato de Concessão mediante comunicação enviada à Concessionária.

5 — Caso o Concedente pretenda resolver o Contrato de Concessão nos termos do número anterior, deve previamente notificar por escrito o Agente das Entidades Financiadoras nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao Contrato de Concessão.

6 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a comunicação da decisão da resolução referida no n.º 4 produz efeitos imediatos, independentemente de qualquer outra formalidade.

7 — Sem prejuízo da notificação por escrito ao Agente das Entidades Financiadoras, nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao Contrato de Concessão, em casos de fundamentada urgência que não se compadeça com as delongas no processo de sanção do incumprimento regulado no n.º 3, o Concedente pode, sem prejuízo da observância daquele processo, proceder de imediato ao sequestro da Concessão nos termos definidos na base LXXVIII.

8 — A resolução do Contrato de Concessão origina o dever de indemnizar por parte da Concessionária, devendo a indemnização ser calculada nos termos gerais de direito e podendo o Concedente recorrer à caução caso a mesma não seja paga voluntariamente pela Concessionária.

9 — Ocorrendo resolução do Contrato de Concessão pela Concessionária por motivo imputável ao Concedente, este deve indemnizá-la nos termos gerais de direito e é responsável pela assunção de todas as obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, com exceção das relativas a incumprimentos verificados antes da ocorrência do motivo da resolução.

Base LXXX

Caducidade

1 — O Contrato de Concessão caduca quando se verificar o fim do prazo da Concessão, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as Partes.

2 — Verificando-se a caducidade do Contrato de Concessão, a Concessionária é inteiramente responsável pela cessação dos efeitos de quaisquer contratos, incluindo os Contratos do Projeto, de que seja parte, sem prejuízo do disposto no Contrato de Concessão.

Base LXXXI

Domínio público do Estado e reversão de bens

1 — No Termo da Concessão, reverterem gratuita e automaticamente para o Concedente todos os bens que integram a Concessão nos termos do n.º 1 da base VII, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em bom estado de conservação e funcionamento, e tendo por referência o disposto nos n.ºs 3 e 4, sem prejuízo do normal desgaste 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 Concedente promove a realização dos trabalhos e aquisições que sejam necessários à reposição dos bens referidos nesse número, correndo os respetivos custos pela Concessionária e podendo ser utilizada a caução para os liquidar, no caso de não ocorrer pagamento voluntário e atempado dos montantes debitados pelo Concedente.

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 integram a Concessão, em estado que satisfaça as seguintes condições, salvo se, no que respeita aos pavimentos e à sinalização vertical e horizontal, tenha ocorrido, por facto imputável ao Concedente, qualquer atraso na realização dos trabalhos de uma Grande Reparação de Pavimento, cuja necessidade tenha sido determinada nos termos da base XXXIV-A e cujos encargos sejam da responsabilidade deste, na medida em que tal atraso afete comprovadamente o estados dos mesmos:

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 elétricos (exceto 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 constante do número 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 consegue cumprir plenamente a obrigação referida nos n.ºs 3 e 4 e se a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar, tem o Concedente o direito de se compensar pelos custos previsíveis mediante a dedução, até um valor máximo de 40 % dos pagamentos relativos a esses cinco anos, até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos e as aquisições tidos por convenientes, desde que a Concessionária não preste garantia bancária de valor adequado à cobertura do referido montante.

6 — Se, a 15 meses do fim do prazo da Concessão se verificar, mediante inspeção a realizar pelo Concedente, a pedido da Concessionária, que as condições descritas nos n.ºs 3 e 4 se encontram devidamente salvaguardadas, as retenções de pagamentos efetuadas ao abrigo do número anterior são pagas à Concessionária acrescidas de juros à taxa Euribor para o prazo de três meses.

7 — Caso as retenções de pagamentos referidas no número anterior tenham sido substituídas por garantia bancária prestada pela Concessionária, nos termos previstos no n.º 5, o Concedente reembolsa à Concessionária o custo comprovado dessa garantia bancária.

8 — No Termo da Concessão, o Concedente procede a uma vistoria dos bens referidos na base VII, na qual participam representantes das Partes, destinada à verificação

do estado de conservação e manutenção daqueles bens, devendo ser lavrado o respetivo auto.

9 — Os bens, instalações, equipamentos e sistemas incluídos nas alíneas *c)* e *d)* do n.º 1 da base VII revertem para o Concedente no termo do Contrato de Prestação de Serviços, nas condições aí definidas.

10 — O Concedente pode autorizar que os bens referidos na alínea *d)* do n.º 1 da base VII, na medida em que se encontrem igualmente afetos à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem no âmbito de outros contratos de concessão, continuem afetos à execução desses contratos.

CAPÍTULO XIX

Condição financeira da Concessionária

Base LXXXII

Assunção de riscos

1 — A Concessionária assume expressamente integral e exclusiva responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão, exceto se o contrário resultar do Contrato de Concessão.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — [Revogado].

Base LXXXIII

Caso Base

1 — O Caso Base representa a equação financeira com base na qual é efetuada a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos estabelecidos na base seguinte.

2 — O Caso Base apenas pode ser alterado quando haja lugar, nos termos das bases XXXI e LXXXIV, à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão e exclusivamente para refletir a reposição efetuada, bem como nos demais casos e termos estipulados no Contrato de Concessão, incluindo, nomeadamente, na base XIX-A.

Base LXXXIV

Reposição do equilíbrio financeiro

1 — Tendo em atenção a distribuição de riscos estipulada no Contrato de Concessão, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos dispostos na presente base, nos seguintes casos:

a) Modificação unilateral, imposta pelo Concedente, das condições de desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, desde que, em resultado direto da mesma, se verifique, para a Concessionária, um aumento de custos ou uma perda de receitas;

b) Ocorrência de casos de força maior nos termos da base LXXVI, exceto se, em resultado dos mesmos, se verificar a resolução do Contrato de Concessão nos termos da alínea *c)* do n.º 5 da base LXXVI;

c) Alterações legislativas de carácter específico que tenham um impacto direto sobre as receitas ou custos respeitantes às atividades integradas na Concessão;

d) Quando o direito de aceder à reposição do equilíbrio financeiro é expressamente previsto no Contrato de Concessão.

2 — As alterações à lei geral, designadamente à lei fiscal salvo na medida do previsto na base XVIII-A, e à lei ambiental, ficam expressamente excluídas da previsão da alínea *c)* do número anterior.

3 — Sempre que a Concessionária tenha direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição é efetuada de acordo com o que, de boa fé, seja estabelecido entre o Concedente, através de representantes do ME e do MEF, e a Concessionária, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas por esta.

4 — Decorridos 60 dias sobre a solicitação de início de negociações sem que as Partes cheguem a acordo sobre os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, aquela reposição tem lugar, com referência ao Caso Base, com as alterações que este tenha sofrido ao abrigo do n.º 2 da base anterior, e é efetuada mediante reposição, por opção da Concessionária, de dois dos três Critérios Chave:

a) Valor mínimo do Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem Caixa;

b) Valor mínimo do Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo sem Caixa;

c) TIR, tendo em atenção o calendário de reembolso e de remuneração acionista constante do Caso Base.

5 — Os valores referidos no número anterior são os que constam de anexo ao Contrato de Concessão e não podem ser modificados, independentemente de qualquer alteração ao Caso Base.

6 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão nos termos da presente base apenas deve ter lugar na medida em que, como consequência do impacto individual ou cumulativo dos eventos referidos no n.º 1, se verifique:

a) A redução em mais de 0,01 pontos do Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem Caixa ou do Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo sem Caixa; ou

b) A redução da TIR em mais de 0,01 pontos percentuais.

7 — Sempre que haja lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição pode ter lugar, por acordo entre as Partes, através de uma das seguintes modalidades:

a) [Revogada.];

b) Atribuição de compensação direta pelo Concedente;

c) [Revogada];

d) Qualquer outra forma que seja acordada pelas Partes.

8 — Caso, durante o Período Inicial da Concessão, se verifique qualquer dos eventos previstos no n.º 1, a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão tem lugar através da atribuição de compensação direta pelo Concedente, salvo acordo diverso das Partes.

9 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão efetuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa, suficiente e final para todo o período da Concessão, salvo acordo diverso das Partes.

10 — Para os efeitos previstos na presente base, a Concessionária deve notificar o Concedente da ocorrência de qualquer evento que, individual ou cumulativamente, possa dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos 30 dias seguintes à data da sua verificação.

CAPÍTULO XX

Direitos de propriedade industrial e intelectual

Base LXXXV

Direitos de propriedade industrial e intelectual

1 — A Concessionária cede gratuitamente ao Concedente todos os projetos, planos, plantas, documentos e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ou úteis ao desempenho das funções que a este incumbem nos termos do Contrato de Concessão, ou ao exercício dos direitos que lhe assistem nos termos do mesmo, e que tenham sido adquiridos ou criados no desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, seja diretamente pela Concessionária seja pelos terceiros que para o efeito subcontratar.

2 — Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projetos elaborados para os fins específicos das atividades integradas na Concessão e bem assim os projetos, planos, plantas, documentos e outros materiais referidos no número anterior são transmitidos gratuitamente, e na medida em que tal seja legalmente possível, ao Concedente no Termo da Concessão, competindo à Concessionária adotar todas as medidas para o efeito necessárias.

CAPÍTULO XXI

Aplicação no tempo

Base LXXXVI

Início da vigência da Concessão

O Contrato de Concessão entra em vigor às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, contando-se a partir dessa data o prazo da Concessão.

Base LXXXVI-A

Produção de efeitos das alterações ao Contrato de Concessão

Salvo na medida do disposto no Contrato de Concessão, as alterações ao Contrato de Concessão que incorporam o disposto nas presentes bases produzem efeitos a partir da obtenção de visto do Tribunal de Contas, expresso ou tácito, ou da confirmação por aquele Tribunal de que as mesmas não se encontram sujeitas a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

CAPÍTULO XXII

Disposições diversas

Base LXXXVII

Custos e encargos da Concessionária

A Concessionária paga ao Concedente no prazo de 30 dias após a Data de Assinatura do Contrato de Concessão os encargos suportados na preparação, lançamento e conclusão do concurso e que ascendem a € 1 406 610,07, incluindo IVA.

Base LXXXVII-A

Prazos e sua contagem

Os prazos fixados nas presentes bases e no Contrato de Concessão contam-se em dias seguidos de calendário,

salvo quando contenham a indicação de dias úteis, caso em que apenas se contam os dias em que os serviços da Administração Pública se encontrem abertos ao público em Lisboa.

CAPÍTULO XXII-A

Comissão de Peritos

Base LXXXVII-B

Constituição e funcionamento da Comissão de Peritos

1 — A Comissão de Peritos é a entidade responsável por dirimir os litígios que possam surgir entre as Partes com respeito à efetiva necessidade de uma Grande Reparação de Pavimento, à responsabilidade pelos respetivos encargos, à respetiva nota técnica ou projeto de execução, à fixação do preço base, à necessidade de realização ou não de trabalhos adicionais e à condução dos procedimentos com vista à sua realização.

2 — A constituição, o funcionamento e os procedimentos aplicáveis à Comissão de Peritos encontram-se regulados no Contrato de Concessão.

CAPÍTULO XXIII

Resolução de diferendos

Base LXXXVIII

Processo de arbitragem

1 — Salvo no que respeita a conflitos cuja resolução seja da competência da Comissão de Peritos nos termos da base anterior, os eventuais conflitos que possam surgir entre as Partes 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 as Partes do pontual e atempado cumprimento das disposições do Contrato de Concessão e das determinações do Concedente que no seu âmbito lhe sejam comunicadas, nem permite qualquer interrupção do desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, que devem continuar a processar-se nos termos em vigor à data de submissão da questão até que uma decisão final seja obtida relativamente à matéria em causa.

3 — O disposto no número anterior relativamente ao cumprimento de determinações do Concedente pela Concessionária aplica-se também a determinações consequentes sobre a mesma matéria, mesmo que emitidas após a data de submissão de uma questão a arbitragem, desde que a primeira dessas determinações consequentes tenha sido comunicada à Concessionária anteriormente àquela data.

4 — A Concessionária obriga-se a dar imediato conhecimento ao Concedente da ocorrência de qualquer diferendo ou litígio com as contrapartes dos Contratos do Projeto e a prestar-lhe toda a informação relevante relativa à evolução dos mesmos.

Base LXXXIX

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 as Partes tenham designado.

2 — A Parte que decida submeter determinado diferendo ao tribunal arbitral apresenta os seus fundamentos para a referida submissão e designa de imediato o árbitro da sua nomeação, no requerimento de constituição do tribunal arbitral que dirija à outra Parte através de carta registada com aviso de receção, devendo esta, no prazo de 20 dias úteis a contar da receção daquele requerimento, designar o árbitro de sua nomeação e deduzir a sua defesa.

3 — Os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro do tribunal no prazo de 10 dias úteis a contar da designação do segundo árbitro do tribunal, cabendo ao presidente do Tribunal da Relação de Lisboa, que também nomeia o representante da Parte que não o tenha feito, esta designação, caso a mesma não ocorra dentro deste prazo.

4 — O tribunal arbitral considera-se constituído na data em que o terceiro árbitro aceitar a sua nomeação e o comunicar a ambas as Partes.

5 — O tribunal arbitral tem competência para fixar o objeto do litígio em causa.

6 — O tribunal arbitral pode ser assistido pelos peritos técnicos e consultores que considere conveniente designar.

7 — O tribunal arbitral, salvo acordo em contrário das Partes, julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

8 — As decisões do tribunal arbitral devem ser proferidas no prazo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal determinada nos termos da presente base.

9 — As decisões do tribunal arbitral 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.

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

11 — A arbitragem decorre em Lisboa, funcionando o tribunal de acordo com as regras fixadas no Contrato de Concessão, com as regras estabelecidas pelo próprio tribunal arbitral e ainda, subsidiariamente, pelo disposto na Lei n.º 63/2011, de 14 de dezembro.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO MAR

Portaria n.º 180/2015

de 19 de junho

O Sistema de Defesa da Floresta Contra Incêndios, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 15/2009 e 17/2009, de 14 de janeiro, e 114/2011, de 30 de novembro, e 83/2014, de 23 de maio, prevê a adoção de medidas e ações especiais de prevenção contra incêndios florestais durante o período crítico, em termos a definir por portaria.

Para a definição do período crítico no presente ano, relevam, para além do regime pluviométrico de Portugal continental, o histórico das ocorrências de incêndios florestais e ainda as condicionantes associadas à organização dos dispositivos de prevenção e combate a incêndios florestais.

Assim:

Nos termos da alínea s) do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 15/2009 e 17/2009, de 14 de janeiro, e 114/2011,

de 30 de novembro, e 83/2014, de 23 de maio, manda o Governo, pela Ministra da Agricultura e do Mar, o seguinte:

Artigo 1.º

Período Crítico

No ano de 2015, o período crítico no âmbito do Sistema de Defesa da Floresta Contra Incêndios, vigora de 1 de julho a 30 de setembro, e nele devem ser asseguradas medidas especiais de prevenção contra incêndios florestais.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

A Ministra da Agricultura e do Mar, *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça*, em 12 de junho de 2015.

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Portaria n.º 181/2015

de 19 de junho

As Normas de Boas Práticas de distribuição foram aprovadas e publicadas em Anexo à Portaria n.º 348/98, de 15 de junho, ao abrigo do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 135/95, de 9 de junho.

O Decreto-Lei n.º 135/95, de 9 de junho foi revogado pelo Estatuto do Medicamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 176/2006, de 30 de agosto, passando o mesmo a dispor que as Boas Práticas de Distribuição são aprovadas por regulamento do INFARMED, I. P., tendo em consideração as diretrizes aprovadas pela União Europeia.

Entretanto a 23 de novembro de 2013, foram publicadas no Jornal Oficial da União Europeia as Diretrizes relativas às boas práticas de distribuição de medicamentos para uso humano (2013/C 343/01) aprovadas pela Comissão Europeia no dia 5 de novembro de 2013, tendo por base o artigo 84.º e o artigo 85.º-B, do n.º 3 da Diretiva 2001/83/CE.

Por força da alteração das diretrizes da União Europeia e ao abrigo do n.º 10 do artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 176/2006, de 30 de junho foi aprovado pelo Conselho Diretivo do INFARMED, I. P., publicado em Anexo à Deliberação n.º 047/CD/2015, de 19 de março, que dela faz parte integrante as normas de boas práticas de distribuição de medicamentos de Uso Humano, pelo que se impõe a revogação expressa da Portaria n.º 348/98, de 15 de junho.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Saúde, o seguinte:

Artigo Único

(Revogação da Portaria n.º 348/98, de 15 de junho)

É revogada a Portaria n.º 348/98, de 15 de junho.

O Secretário de Estado da Saúde, *Manuel Ferreira Teixeira*, em 5 de junho de 2015.