



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Terça-feira, 16 de junho de 2015

Número 115

ÍNDICE

Presidência da República

Decreto do Presidente da República n.º 37/2015:

Confirma a graduação no posto de Comodoro do Capitão-de-mar-e-guerra da classe de Marinha João Luís Rodrigues Dorez Aresta. 3815

Assembleia da República

Resolução da Assembleia da República n.º 64/2015:

Princípios orientadores da revisão da Política Europeia de Vizinhança 3815

Presidência do Conselho de Ministros

Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2015:

Procede à primeira alteração à Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2015, de 12 de janeiro, que autoriza a emissão de dívida pública, em execução do Orçamento do Estado para 2015, aprovado pela Lei n.º 82-B/2014, de 31 de dezembro, e do Regime Geral da Emissão e Gestão da Dívida Pública, aprovado pela Lei n.º 7/98, de 3 de fevereiro 3815

Presidência do Conselho de Ministros e Ministério das Finanças

Portaria n.º 179/2015:

Aprova o Regulamento dos incentivos do Estado à comunicação social de âmbito regional e local 3816

Ministério da Economia

Decreto-Lei n.º 105/2015:

Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados designada por Costa de Prata. 3823

Ministério da Saúde

Decreto-Lei n.º 106/2015:

Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de abril, que estabelece o regime de disponibilização, venda e consumo de bebidas alcoólicas em locais públicos e em locais abertos ao público, proibindo a prática destas atividades relativamente a menores de idade . . . 3896

Ministério da Solidariedade, Emprego e Segurança Social

Decreto-Lei n.º 107/2015:

Suspende o regime de atualização anual das pensões por incapacidade permanente e por morte resultantes de acidente de trabalho, previsto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 142/99, de 30 de abril 3897

Nota. — Foi publicado um suplemento ao *Diário da República*, n.º 113, de 12 de junho de 2015, onde foi inserido o seguinte:

Presidência do Conselho de Ministros

Resolução do Conselho de Ministros n.º 38-A/2015:

Procede à seleção do agrupamento que irá adquirir as ações representativas de até 61% do capital social da TAP — Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., as quais constituem objeto da venda direta de referência no âmbito do processo de reprivatização em curso 3750-(2)

Ministério das Finanças

Portaria n.º 176-A/2015:

Terceira alteração à Portaria n.º 121/2011, de 30 de março, que regulamenta e estabelece as condições de aplicação da contribuição sobre o setor bancário 3750-(3)

Tribunal Constitucional

Declaração n.º 6-A/2015:

Renúncia do Juiz Conselheiro José da Cunha Barbosa às suas funções no Tribunal Constitucional 3750-(3)



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**Decreto do Presidente da República n.º 37/2015**

de 16 de junho

O Presidente da República decreta, nos termos do n.º 2 do artigo 25.º da Lei Orgânica n.º 1-A/2009, de 7 de julho alterada e republicada pela Lei Orgânica n.º 6/2014, de 1 de setembro, o seguinte:

É confirmada a graduação no posto de Comodoro do Capitão-de-mar-e-guerra da classe da Marinha João Luís Rodrigues Dorcas Aresta, efetuada por deliberação de 25 de maio de 2015 do Conselho de Chefes de Estado-Maior e aprovada por despacho do Ministro da Defesa Nacional de 29 do mesmo mês, tendo sido cumpridos os requisitos previstos no n.º 7 do artigo 38.º da Lei n.º 82-B/2014, de 31 de dezembro.

Assinado em 12 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**Resolução da Assembleia da República n.º 64/2015****Princípios orientadores da revisão da Política Europeia de Vizinhança**

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que assuma as seguintes orientações para a revisão da Política Europeia de Vizinhança:

1 — A Política Europeia de Vizinhança é um instrumento fundamental da política externa europeia e desempenha um papel importante na garantia da estabilidade das fronteiras externas europeias, bem como na cooperação para o desenvolvimento dos países que são geograficamente próximos da União Europeia.

2 — A revisão da Política Europeia de Vizinhança deve manter uma só política, mas flexível, na cooperação e no relacionamento, que dê igual prioridade e as mesmas oportunidades a Sul e a Leste.

3 — A revisão da Política Europeia de Vizinhança deve permitir que as relações privilegiadas se possam estender aos vizinhos dos vizinhos, criando um espaço de prosperidade mais alargado e diminuindo a pressão exercida sobre os parceiros mais próximos — à semelhança, por exemplo, dos processos de Rabat ou de Cartum relativamente às migrações e desenvolvimento.

4 — A revisão da Política Europeia de Vizinhança deve reconhecer a singularidade nacional de cada país parceiro, a sua integração regional e a necessidade de racionalidade de respostas através da convergência da intervenção.

5 — A revisão da Política Europeia de Vizinhança deve contribuir para alargar relacionamentos entre Estados e evitar conflitos.

6 — A Política Europeia de Vizinhança, após revisão, deve continuar a ser norteada pelo respeito pelos valores intrínsecos ao projeto europeu, como a liberdade e a justiça.

Aprovada em 5 de junho de 2015.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS**Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2015**

A Lei n.º 82-B/2014, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2015 estabeleceu o limite máximo até ao qual o Governo é autorizado, nos termos da alínea *h*) do artigo 161.º da Constituição, a contrair empréstimos amortizáveis e a realizar outras operações de endividamento, nomeadamente operações de reporte com valores mobiliários representativos de dívida pública direta do Estado, destinados ao financiamento do défice orçamental e à assunção de passivos, bem como ao refinanciamento da dívida pública.

A estratégia de gestão da dívida pública direta do Estado tem procurado suavizar o perfil de amortizações, bem como, reduzir o risco de refinanciamento, nomeadamente através da amortização antecipada de empréstimos ou títulos representativos de dívida pública com maturidade original nos anos mais próximos, ou com taxas de juro mais altas, conforme previsto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 134.º e na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 138.º da Lei n.º 82-B/2014, 31 de dezembro.

A redução dos custos de financiamento de que se vem beneficiando evidencia que é do interesse público proceder no corrente ano a uma liquidação antecipada parcial do empréstimo contraído junto do Fundo Monetário Internacional. Neste sentido, foi recentemente concretizada a liquidação de um valor equivalente a cerca de EUR 6,6 mil milhões, o que permitiu poupanças significativas no montante de juros a despendar pela República Portuguesa.

Mantendo-se o interesse em prosseguir com a realização de operações semelhantes no decurso do corrente ano, e estando salvaguardado o cumprimento do limite de endividamento líquido global direto previsto no artigo 132.º da Lei n.º 82-B/2014, de 31 de dezembro, a presente resolução aprova a alteração dos montantes máximos de emissão bruta de alguns dos títulos representativos de dívida pública, ajustando-os, nomeadamente ao aumento de emissão de obrigações do tesouro que se pretende concretizar, bem como, ao acréscimo de subscrições de certificados de aforro e de certificados do tesouro poupança mais.

Torna-se, assim, necessário alterar os limites para a emissão de empréstimos públicos, previstos nos n.ºs 2 e 4 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2015, de 12 de janeiro.

Assim:

Nos termos dos artigos 132.º, 134.º a 136.º e 138.º da Lei n.º 82-B/2014, de 31 de dezembro, do n.º 1 do artigo 5.º da Lei n.º 7/98, de 3 de fevereiro, alterada pela Lei n.º 87-B/98, de 31 de dezembro, do n.º 1 do artigo 5.º e da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 7.º dos estatutos da Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública – IGCP, E.P.E., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, e da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 - Determinar que os n.ºs 2 e 4 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2015, de 12 de janeiro, passam a ter a seguinte redação:

«2 – Autorizar a emissão de obrigações do Tesouro até ao montante máximo de € 30 000 000 000 de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 280/98, de 17 de setembro, e no respeito pelas seguintes condições complementares:

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

- c) [...];
d) [...].

4 – Autorizar a emissão de certificados de aforro e certificados do tesouro poupança mais até ao montante máximo de € 4 000 000 000.»

2 - Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 4 de junho de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS E MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Portaria n.º 179/2015

de 16 de junho

O Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, aprovou o novo regime de incentivos do Estado à comunicação social de âmbito regional e local, revogando o Decreto-Lei n.º 7/2005, de 6 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 35/2009, de 9 de fevereiro.

O diploma em apreço remete a concretização de várias das suas disposições para regulamento próprio, o qual, nos termos do artigo 44.º, é aprovado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da comunicação social e do desenvolvimento regional.

Neste sentido, o regulamento anexo à presente portaria procede, desde logo, à densificação das condições de acesso ao novo regime de incentivos constantes do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, e aos critérios que, em concretização desse regime, regularão a sua atribuição. Destaque-se o modo como esses critérios materializam a nova exigência de orientar os projetos apoiados para determinados resultados, tendo em vista o reforço da sustentabilidade, da qualificação, do impacto no território e da adaptação dos órgãos de comunicação social de âmbito regional e local às novas plataformas digitais.

A simplificação procedimental é também um dos desideratos desta regulação, sendo que a definição das condições de elegibilidade económico-financeira a preencher pelos requerentes se irá processar em termos mais apropriados à realidade do setor, sem prejuízo para o controlo da qualidade subjetiva e objetiva dos projetos e dos seus requerentes. Procede-se, do mesmo modo, à regulamentação detalhada do procedimento de atribuição dos incentivos, assente na separação clara entre as competências das entidades responsáveis pela instrução e decisão das candidaturas (as comissões de coordenação e desenvolvimento regional e os organismos competentes nas Regiões Autónomas) e as competências da entidade única responsável pelo pagamento dos apoios (a Agência para o Desenvolvimento e Coesão, I. P.), seguindo a lógica de desconcentração e descentralização que se encontra subjacente ao novo quadro de incentivos do Estado à comunicação social aprovado em 2015, bem como ao modelo de governação que ficou definido para o Portugal 2020. Por fim, consagra-se um conjunto de regras, de cariz eminentemente instrumental, que se mostram indispensáveis à execução do regime constante do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro.

Assim:

Ao abrigo do disposto no artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, manda o Governo, pela Ministra de Estado e das Finanças e pelo Ministro Adjunto e do Desenvolvimento Regional, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

É aprovado o Regulamento dos incentivos do Estado à comunicação social de âmbito regional e local, que se publica em anexo à presente Portaria, dela fazendo parte integrante.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente Portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Em 15 de junho de 2015.

A Ministra de Estado e das Finanças, *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque*. — O Ministro Adjunto e do Desenvolvimento Regional, *Luís Miguel Poiares Pessoa Maduro*.

ANEXO

REGULAMENTO DOS INCENTIVOS DO ESTADO À COMUNICAÇÃO SOCIAL

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece os termos e as condições de aplicação do regime de incentivos do Estado à comunicação social de âmbito regional e local, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro.

Artigo 2.º

Âmbito

1 — São elegíveis para o regime de incentivos do Estado à comunicação social as pessoas singulares e coletivas referidas nos artigos 6.º, 7.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro.

2 — As publicações referidas no n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, devem ter uma periodicidade máxima mensal e cumprir um período mínimo de registo na Entidade Reguladora para a Comunicação Social (ERC) de dois anos.

3 — As publicações referidas no n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, devem cumprir um período mínimo de registo na ERC de dois anos.

Artigo 3.º

Período de apresentação e local de entrega das candidaturas

1 — As candidaturas aos incentivos previstos no Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, são apresentadas num

período anual único, que se inicia no primeiro dia útil do mês de março de cada ano e tem a duração de 15 dias.

2 — As candidaturas são entregues, preferencialmente em suporte digital, na sede da comissão de coordenação e desenvolvimento regional (CCDR) competente em função do local de execução do projeto a apresentar ou, subsidiariamente, do local da sede do requerente, de acordo com as respetivas áreas geográficas de atuação definidas na lei.

3 — Caso a aplicação dos critérios previstos no número anterior tenha por efeito a atribuição de competência a mais do que uma CCDR, o requerente pode apresentar a sua candidatura em qualquer uma delas.

4 — As candidaturas que sejam apresentadas em parceria, nos casos admitidos no Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, são entregues na sede da CCDR competente em função do local de execução do projeto a apresentar ou, subsidiariamente, no local da sede do órgão de comunicação social de âmbito regional ou local que seja indicado na candidatura como responsável pelo projeto, nos termos do n.º 5 do artigo 4.º

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, cada CCDR pode determinar que a entrega das candidaturas seja feita em local diferente da respetiva sede ou, se possível, por via eletrónica.

6 — No caso de as candidaturas serem enviadas por via postal, a data do registo deve respeitar a data-limite indicada no n.º 1.

7 — A entrega das candidaturas no âmbito do incentivo ao emprego e à formação profissional obedece a regulamentação própria.

8 — As condições de acesso a outros sistemas de incentivos, gerais ou especiais, designadamente dos que sejam financiados através de fundos europeus, são fixadas na respetiva regulamentação específica.

Artigo 4.º

Instrução das candidaturas

1 — As candidaturas são instruídas com os seguintes documentos e elementos:

a) Requerimento de candidatura, de acordo com o formulário disponibilizado pela CCDR competente no respetivo sítio da internet, do qual devem constar os elementos essenciais de identificação do requerente e de caracterização do projeto, com indicação dos custos estimados do mesmo e respetivo cronograma de execução;

b) Prestação de consentimento de consulta da situação tributária e contributiva regularizadas por parte da CCDR competente e da Agência para o Desenvolvimento e Coesão, I. P. (Agência, I. P.), nos termos do Decreto-Lei n.º 114/2007, de 19 de abril;

c) Código de acesso à certidão permanente do registo comercial ou cópia do pacto social/estatutos atualizados, consoante o caso e quando aplicável;

d) Declaração do requerente, certificada por técnico oficial de contas, de que dispõe de contabilidade organizada;

e) Tratando-se de cooperativa, credencial emitida pelo INSCOOP (Instituto António Sérgio do Setor Cooperativo), atual CASES — Cooperativa António Sérgio para a Economia Social;

f) No caso de se tratar de uma Instituição Particular de Solidariedade Social, comprovativo do registo na Direção-Geral da Segurança Social;

g) Orçamento com identificação e quantificação estimada dos custos necessários à execução do projeto;

h) Balanço referente ao final do exercício anterior ao do ano da candidatura, certificado por técnico oficial de contas;

i) Declaração do requerente, certificada por técnico oficial de contas, de que se encontra cumprido o rácio previsto no artigo 5.º, acompanhada da respetiva demonstração contabilística.

2 — As candidaturas estão ainda sujeitas às seguintes formalidades:

a) No caso de candidaturas apresentadas por pessoa singular, a respetiva assinatura deverá ser comprovada através da entrega de fotocópia do cartão de cidadão ou de outro meio de identificação legalmente admitido;

b) No caso de candidaturas apresentadas por pessoa coletiva, a assinatura deve ser reconhecida na qualidade e com poderes para o ato.

3 — O prazo máximo de execução dos projetos apresentados é de dois anos, sem prejuízo do disposto no artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro.

4 — O disposto na alínea b) do n.º 1 não prejudica a apresentação de certidão comprovativa de situação tributária ou contributiva regularizada, nos termos legalmente exigíveis, no caso de não prestação de consentimento ou da sua revogação, cabendo, em todo o caso, ao requerente assegurar que a CCDR competente e a Agência, I. P. dispõem de informação atualizada que demonstre, durante todo o período de execução do apoio concedido, a manutenção da respetiva situação contributiva e tributária regularizada.

5 — As candidaturas que sejam apresentadas em parceria, nos casos admitidos no Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, devem ainda ser instruídas com cópia do documento que titule a relação de parceria, que deve obedecer às seguintes condições:

a) Independentemente da participação na parceria de órgãos de comunicação social de âmbito nacional ou de órgãos de comunicação social de língua portuguesa sediados no estrangeiro, o responsável pelo projeto ser o órgão de comunicação social de âmbito regional ou local participante que para o efeito seja indicado na candidatura;

b) Encontrar-se expressamente prevista a responsabilidade solidária entre os elementos da parceria;

c) Encontrar-se expressamente prevista a definição da propriedade final dos bens ou equipamentos a adquirir no quadro de execução do projeto.

Artigo 5.º

Condições de elegibilidade económico-financeira dos requerentes

1 — Sob pena de exclusão da candidatura apresentada, nos termos do artigo seguinte, os requerentes devem apresentar uma situação económico-financeira equilibrada.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se que os requerentes possuem uma situação económico-financeira equilibrada quando preenchem, na data da apresentação da candidatura, o seguinte indicador:

Indicador	Parâmetro
Autonomia Financeira	Capitais próprios/ativo líquido $\geq 0,15$

3 — No caso de candidaturas apresentadas em parceria, a apreciação da situação económica-financeira é efetuada por referência ao responsável do projeto indicado no requerimento de candidatura, nos termos da alínea *a*) do n.º 5 do artigo 4.º

Artigo 6.º

Aperfeiçoamento e exclusão das candidaturas

1 — Na falta de entrega dos elementos referidos nas alíneas *d*), *e*) e *f*) do n.º 1 do artigo 4.º, a CCDD notifica o requerente para, no prazo máximo de cinco dias, proceder à entrega dos mesmos.

2 — São excluídas as candidaturas que:

- a*) Não sejam entregues dentro do prazo previsto no n.º 1 do artigo 3.º;
- b*) Não sejam acompanhadas pelos documentos e elementos mencionados no artigo 4.º, sem prejuízo do disposto no número anterior;
- c*) Sejam apresentadas por requerentes que não apresentem uma situação económico-financeira equilibrada, nos termos do artigo 5.º

Artigo 7.º

Audiência dos interessados

1 — A decisão final quanto à exclusão de qualquer candidatura, nos termos do artigo anterior, é precedida da realização de uma fase única de audiência dos interessados.

2 — Cumprido o disposto no número anterior, a CCDD profere a decisão final, devidamente fundamentada, de que notificará os requerentes.

Artigo 8.º

CrITÉRIOS de avaliação das candidaturas

1 — As candidaturas admitidas são avaliadas de acordo com os critérios e subcritérios previstos no presente artigo.

2 — Sem prejuízo das majorações previstas no artigo seguinte, a avaliação e hierarquização das candidaturas é baseada no indicador de Mérito do Projeto (MP), determinado pela seguinte fórmula:

$$MP = 0,2A + 0,3B + 0,2C + 0,3D$$

em que:

- A* = qualidade do projeto;
- B* = natureza inovadora do projeto;
- C* = componente digital do projeto;
- D* = impacto do projeto.

CrITÉrio *A*, com uma pontuação máxima de 20 pontos: este critério pretende aferir se o projeto apresentado se encontra devidamente estruturado e se assegura os recursos (físicos, financeiros e ou humanos) necessários para os objetivos que pretende atingir, em termos de reforço da sustentabilidade e competitividade dos requerentes.

Este critério é decomposto nos seguintes subcritérios:

Qualidade do projeto (<i>A</i>)	
Coerência e estrutura do projeto	Sustentabilidade e competitividade do projeto
Pontuação ≤ 10 pontos	Pontuação ≤ 10 pontos

CrITÉrio *B*, com uma pontuação máxima de 30 pontos: este critério pretende avaliar o grau de inovação do projeto apresentado. Este critério é valorado da seguinte forma:

Natureza inovadora do projeto (<i>B</i>)	
Projeto sem natureza inovadora	
Projetos que, nos seus aspetos estruturais, prevejam iniciativas ou investimentos que tenham sido já anteriormente desenvolvidos ou realizados pelo requerente ou que tenham perfil semelhante a outros já anteriormente desenvolvidos ou realizados no local previsto para a sua execução.	Pontuação = 0 pontos.
Projetos com natureza inovadora média	
Projetos que, nos seus aspetos estruturais, prevejam iniciativas ou investimentos que não tenham sido já anteriormente desenvolvidos ou realizados pelo requerente ou, tendo-o sido, que incorporem significativas melhorias nos mesmos.	Pontuação = 1 a 15 pontos.
Projetos com natureza inovadora significativa	
Projetos que, nos seus aspetos estruturais, traduzam o reforço significativo da capacidade de inovação e/ou de internacionalização do requerente.	Pontuação = 16 a 30 pontos.

CrITÉrio *C*, com uma pontuação máxima de 20 pontos: este critério pretende avaliar a relevância da componente digital do projeto apresentado, sendo valorado da seguinte forma:

Componente digital do projeto (<i>C</i>)	
Projeto sem componente digital	
Projetos que, nos seus aspetos estruturais, não prevejam qualquer componente digital.	Pontuação = 0 pontos.
Projetos com componente digital média	
Projetos que, nos seus aspetos estruturais, prevejam iniciativas ou investimentos a desenvolver ou realizar em suporte digital.	Pontuação = 1 a 10 pontos.
Projetos com componente digital significativa	
Projetos que, nos seus aspetos estruturais, se destinem a operar maioritariamente em suporte digital.	Pontuação = 11 a 20 pontos.

CrITÉrio *D*, com uma pontuação máxima de 30 pontos: este critério pretende avaliar o impacto potencial do projeto apresentado no território e respetivas comunidades locais ou regionais e a sua inserção na estratégia empresarial e de produção de conteúdos do requerente, tendo em vista o

reforço do pluralismo dos meios de comunicação social de uma dada comunidade regional ou local e/ou a formação

ou fortalecimento das respetivas opiniões públicas, sendo valorado da seguinte forma:

Impacto do projeto (D)		
Impacto no território e nas respetivas comunidades locais ou regionais.	Projeto sem impacto territorial: projetos que não demonstrem ou antecipem quaisquer externalidades positivas para os locais previstos para a sua execução e respetivas comunidades.	Pontuação = 0 pontos.
	Projeto com impacto territorial médio: projetos que, de forma efetiva e estruturada, contribuam para o tratamento e difusão de temas com especial relevância, repercussão ou configuração para as comunidades inseridas no seu âmbito de execução geográfica.	Pontuação = 1 a 15 pontos.
	Projeto com impacto territorial significativo: projetos que, nos seus aspetos estruturais, contribuam, direta ou indiretamente, para um reforço significativo da capacidade de produção de novos conteúdos pelo requerente.	Pontuação = 16 a 30 pontos.

3 — As avaliações resultantes da soma das pontuações atribuídas às candidaturas, nos termos do número anterior, não estão sujeitas a arredondamentos.

4 — Serão excluídas todas as candidaturas que tenham uma pontuação igual ou inferior a 40 pontos.

5 — Em caso de igualdade entre candidaturas, será dada preferência aos requerentes que tenham beneficiado de menor montante em incentivos diretos à comunicação social nos últimos cinco anos ou, subsidiariamente, aos requerentes que tenham apresentado melhores resultados económico-financeiros, nos termos previstos no artigo 5.º

6 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as candidaturas aprovadas podem beneficiar, isolada ou cumulativamente, das majorações previstas no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro.

7 — No caso de candidaturas apresentadas em parceria, sempre que a aplicação dos critérios de avaliação implique a análise da situação individual do requerente, será considerado, para esse efeito, a do responsável do projeto que seja indicado no requerimento de candidatura, nos termos da alínea a) do n.º 5 do artigo 4.º

Artigo 9.º

Procedimento de avaliação das candidaturas e decisão

1 — Decorrida a fase de avaliação prevista no artigo anterior, a CCDD elabora uma lista com a ordenação provisória das candidaturas, a qual é notificada aos requerentes.

2 — A lista com a ordenação provisória das candidaturas deve identificar:

- a) As candidaturas elegíveis até ao limite orçamental atribuído à CCDD, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º;
- b) As candidaturas elegíveis sob condição de reafetação orçamental, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º;
- c) As candidaturas excluídas.

3 — Recebida a lista referida nos números anteriores, o requerente dispõe de um prazo máximo de 10 dias para se pronunciar em sede de audiência dos interessados.

4 — Cumprido o disposto no número anterior, a CCDD elabora uma lista de ordenação final das candidaturas, na qual pondera fundamentadamente as observações dos

requerentes efetuadas ao abrigo do direito de audiência prévia.

5 — Da lista referida no número anterior devem constar os seguintes elementos:

- a) A indicação das candidaturas elegíveis até ao limite da dotação orçamental;
- b) A indicação das candidaturas elegíveis sob condição de reafetação orçamental, incluindo as candidaturas com financiamento parcialmente aprovado;
- c) A indicação do montante do apoio a conceder a cada candidatura;
- d) A pontuação atribuída a cada candidatura.

Artigo 10.º

Financiamento e dotação orçamental

1 — Por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da comunicação social e do desenvolvimento regional, são anualmente fixados os montantes a atribuir no âmbito do regime dos incentivos do Estado à comunicação social de âmbito regional e local.

2 — O despacho referido no número anterior especifica a dotação orçamental a atribuir a cada CCDD e define as regras com vista à reafetação dos montantes que se revelem excedentários.

3 — Tendo em vista o apuramento dos montantes excedentários a reafetar, nos termos do número anterior, cada CCDD deve enviar à Agência, I. P., no prazo máximo de 60 dias contados da data de encerramento do período de candidaturas, a lista referida no n.º 5 do artigo anterior.

4 — Recebidas as listas referidas no número anterior, e em caso de apuramento de montantes excedentários, cabe à Agência, I. P. aplicar os critérios previstos no despacho referido no n.º 2, comunicando às CCDD as candidaturas elegíveis em resultado da reafetação.

Artigo 11.º

Prestação de esclarecimentos

Os requerentes ficam obrigados a prestar todos os esclarecimentos que lhes sejam solicitados pela CCDD competente quanto aos termos do projeto apresentado ou com vista à demonstração do preenchimento das condições de candidatura.

Artigo 12.º

Obrigações dos beneficiários de apoios

1 — Constituem obrigações dos beneficiários:

a) Executar integralmente o projeto nos termos aprovados, sem prejuízo dos pedidos de alteração que venham a ser autorizados, nos termos da lei;

b) Não vender, locar, alienar ou onerar por qualquer forma, no todo ou em parte, as várias componentes do imobilizado corpóreo, ou de quaisquer equipamentos previstos no projeto aprovado, por um período mínimo de três anos contados da data da atribuição do incentivo, devendo garantir, pelo mesmo período de tempo, a sua afetação aos órgãos de comunicação social beneficiários;

c) Facultar, em sede de fiscalização, as demonstrações financeiras e contabilísticas necessárias à confirmação da aplicação do apoio e à inexistência de quaisquer ónus sobre o equipamento ou algum movimento relacionado com o equipamento adquirido que tenha impacto no apoio recebido;

d) Dispor de um processo relativo ao projeto aprovado, preferencialmente em suporte digital, com toda a documentação relacionada com o mesmo;

e) Conservar todos os registos e documentos originais ou cópias autenticadas relativos ao projeto aprovado, nomeadamente os comprovativos dos fluxos financeiros, por um período mínimo de cinco anos;

f) Comunicar à CCDR competente, no prazo máximo de 15 dias, todas as alterações ou ocorrências relevantes que coloquem ou possam colocar em causa os pressupostos relativos à aprovação do projeto;

g) Dispor de uma conta bancária específica através da qual o beneficiário deve efetuar todos os pagamentos e recebimentos referentes aos investimentos financiados.

2 — No âmbito dos pagamentos a fornecedores relativos aos investimentos do projeto aprovado, não é permitido o recurso a permutas, pagamentos em numerário ou outros que não correspondam a pagamentos efetivos com relevância contabilística.

Artigo 13.º

Obrigações de reporte periódico

1 — Com a decisão de aprovação da candidatura, a CCDR competente define, em função da complexidade do projeto e do respetivo cronograma de execução, os termos da obrigação de reporte a que o beneficiário fica sujeito, fixando a periodicidade com que devem ser entregues os relatórios de execução e a informação a prestar.

2 — Sem prejuízo de outra informação que se entenda relevante, os relatórios periódicos devem conter uma descrição dos termos e níveis de execução do apoio concedido, com especificação dos investimentos realizados e demonstração do cumprimento do cronograma de execução aprovado.

Artigo 14.º

Fiscalização

1 — A verificação da regularidade da execução do projeto e da exatidão da informação constante dos relatórios periódicos compete à CCDR mediante a realização de ações de fiscalização, no âmbito das quais pode consultar

a documentação de suporte aos investimentos realizados e proceder a verificações físicas e técnicas do projeto.

2 — As ações de fiscalização referidas no número anterior poderão ser realizadas em qualquer fase de execução do projeto, incluindo na fase subsequente à respetiva conclusão.

Artigo 15.º

Pagamentos

1 — O pagamento dos apoios é efetuado pela Agência, I. P., na sequência de pedidos para o efeito apresentados pela CCDR competente.

2 — O pagamento dos apoios pode ser efetuado, em alternativa, da seguinte forma:

a) Até 50 % com a aprovação da candidatura, sujeito a apresentação de garantia bancária no valor correspondente, e o remanescente após verificação da boa execução do projeto;

b) Pela totalidade, após verificação da boa execução do projeto.

3 — Caso o projeto apresentado preveja várias fases de execução, são admitidos pagamentos intercalares, até ao limite máximo de três.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, os beneficiários entregam junto da CCDR, no prazo máximo de 10 dias após o termo de cada fase, os comprovativos documentais da efetiva execução.

5 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os pedidos de reembolso apresentados pelos beneficiários junto da CCDR competente são acompanhados pelas faturas respeitantes aos investimentos realizados e respetivos comprovativos de pagamento.

6 — No prazo máximo de 20 dias contados da data da receção dos pedidos referidos no número anterior, a CCDR competente profere decisão e, em caso de aprovação, emite o correspondente pedido de pagamento a enviar à Agência, I. P., acompanhada dos seguintes elementos:

a) Declaração de conformidade do montante a pagar com o cronograma de execução do projeto;

b) Comprovativos da situação tributária e contributiva regularizadas.

7 — As CCDR podem obstar à apreciação de pedidos de reembolso apresentados pelos beneficiários caso se verifique alguma das seguintes situações:

a) Falta de comprovação de situação tributária ou contributiva regularizadas;

b) Falta de cumprimento da obrigação de reporte periódico ou de prestação de esclarecimentos solicitados pela CCDR no âmbito da execução do projeto;

c) Falta de entrega dos documentos referidos no presente artigo ou de quaisquer outros elementos solicitados pela CCDR;

d) Incumprimento de qualquer das obrigações previstas no presente regulamento e ou no Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro.

8 — O pagamento dos apoios é efetuado, em cada ano, até ao limite da dotação anualmente inscrita no orçamento da Agência, I. P. para o efeito.

Artigo 16.º

Redução e revogação do incentivo

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 37.º e 38.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, o incumprimento grave ou reiterado das obrigações do beneficiário, bem como a inexistência ou perda de qualquer dos requisitos determinantes para a concessão do incentivo, determinam a redução ou revogação do mesmo.

2 — Constituem fundamentos suscetíveis de determinar a redução do montante do apoio concedido, designadamente:

- a) O incumprimento, total ou parcial, do cronograma de investimentos aprovado;
- b) A falta de justificação de despesas realizadas ou a imputação de valores e despesas não aprovados no âmbito do projeto;
- c) A falta de envio de elementos solicitados pela CCDR no prazo por esta fixado.

3 — Constituem fundamentos suscetíveis de determinar a revogação da decisão de concessão do apoio, designadamente:

- a) A falta de justificação, no prazo para o efeito concedido pela CCDR, de qualquer das situações previstas no número anterior;
- b) O incumprimento dos objetivos previstos na candidatura;
- c) A inexecução do projeto nos termos em que foi aprovado;
- d) A ocorrência de alterações aos elementos determinantes da decisão de aprovação da candidatura, imputáveis ao beneficiário e não autorizadas pela CCDR competente, que ponham em causa a exequibilidade do projeto ou a sua sustentabilidade financeira;
- e) A recusa em colaborar com as ações de fiscalização realizadas pela CCDR nos termos do artigo 14.º;
- f) O incumprimento injustificado da obrigação de reporte periódico.

Artigo 17.º

Comissões de acompanhamento

1 — As comissões de acompanhamento dos regimes de incentivo à leitura de publicações periódicas e dos incentivos do Estado à comunicação social de âmbito regional e local têm a composição indicada no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro.

2 — Compete, designadamente, às comissões referidas no número anterior:

- a) Receber a proposta de decisão final de atribuição dos incentivos previstos no Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, e, caso assim o entendam, emitir parecer sobre a mesma;
- b) Solicitar às CCDR informações sobre os processos objeto de decisão;
- c) Analisar e aprovar o relatório anual de execução elaborado pelas CCDR, nos termos do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro;
- d) Propor à respetiva CCDR alterações ao regulamento de atribuição dos incentivos do Estado à comunicação social de âmbito regional e local e ao regulamento específico do incentivo à leitura de publicações periódicas;
- e) Elaborar e aprovar o respetivo regulamento interno.

CAPÍTULO II

Dos incentivos em particular

SECÇÃO I

Incentivo ao emprego e à formação profissional

Artigo 18.º

Remissão

O incentivo ao emprego e à formação profissional concretiza-se através das medidas e iniciativas disponibilizadas pelo Instituto do Emprego e Formação Profissional, I. P., no âmbito do emprego e da formação profissional, de acordo com a respetiva regulamentação.

Artigo 19.º

Formação no âmbito dos fundos europeus

1 — As ações de formação a que se refere o n.º 1 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, obedecem ao disposto nos regulamentos específicos dos programas operacionais dos fundos europeus.

2 — Em concretização do disposto no n.º 2 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, as CCDR podem apoiar programas ou linhas de formação na área da comunicação social e noutras com esta conexas ou instrumentais, de acordo com a respetiva regulamentação.

SECÇÃO II

Incentivo à modernização tecnológica

Artigo 20.º

Âmbito e limite de financiamento

1 — O incentivo à modernização tecnológica concretiza-se numa comparticipação, não reembolsável, correspondente a 50 % dos custos previstos para a execução do projeto apresentado, com o limite máximo de 30.000 euros, incluindo majorações.

2 — Nas candidaturas ao incentivo previsto na presente secção poderá ser incluída uma verba destinada à realização de ações de formação, desde que as mesmas se destinem exclusivamente ao uso dos equipamentos e programas a que se refere este apoio e que o valor destinado às mesmas não exceda 25 % do valor total do apoio solicitado.

Artigo 21.º

Obrigações específicas

1 — Os ativos que sejam adquiridos através do incentivo previsto na presente secção devem ser novos, salvo a aquisição ou locação de imóveis.

2 — No caso de construção, modificação ou reestruturação de instalações, estas devem estar diretamente ligadas ao exercício da atividade objeto do apoio e ter os projetos de arquitetura e de insonorização aprovados à data da apresentação da candidatura, quando exigidos por lei.

3 — No caso de instalações em regime de locação, o respetivo contrato deve vigorar durante um período mínimo de três anos, contados da data da realização do investimento.

4 — Os ativos que sejam adquiridos através do presente incentivo devem ser exclusivamente utilizados no

estabelecimento do beneficiário, devendo ser adquiridos nas melhores condições de mercado e a terceiros não relacionados com o adquirente.

SECÇÃO III

Incentivo ao desenvolvimento digital

Artigo 22.º

Âmbito e limites de financiamento

1 — O incentivo ao desenvolvimento digital traduz-se numa comparticipação, única e não reembolsável, a atribuir nos seguintes termos:

a) Nos casos de órgãos de comunicação social digitais ou de órgãos de comunicação social de âmbito regional ou local que demonstrem a intenção de conversão total de conteúdos para o meio digital, o incentivo concretiza-se numa comparticipação, única e não reembolsável, correspondente a 60 % dos custos necessários à execução do projeto apresentado, com o limite máximo de 30.000 euros, incluindo majorações;

b) Nos casos de operadores de radiodifusão sonora que pretendam promover ou reforçar o seu desenvolvimento através da conversão de conteúdos para o meio digital, o incentivo concretiza-se numa comparticipação, única e não reembolsável, correspondente a 60 % dos custos necessários à execução do projeto apresentado, com o limite máximo de 30.000 euros, incluindo majorações.

2 — Nas candidaturas ao incentivo previsto na presente secção poderá ser incluída uma verba destinada à realização de ações de formação, desde que as mesmas se destinem exclusivamente ao uso dos equipamentos e programas a que se refere este apoio e que o valor destinado às mesmas não exceda 25 % do valor total do apoio solicitado.

Artigo 23.º

Plano de desenvolvimento digital

O plano de desenvolvimento digital deve ser instruído em conformidade com o disposto no artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro e conter os seguintes elementos:

a) Uma memória descritiva que concretize, designadamente, os seguintes aspetos:

i) Os objetivos a atingir com o projeto e a sua inserção na estratégia de desenvolvimento digital do requerente;

ii) A relação do projeto apresentado com outros projetos ou iniciativas de desenvolvimento digital promovidas ou a promover pelo requerente, devidamente descritas e calendarizadas;

iii) A estratégia de captação de novos leitores e assinantes no digital, com indicação dos respetivos valores de venda aos assinantes, em conformidade com o disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro;

iv) Os formatos e conteúdos a inserir nas edições *online* e as suas vantagens comparativas face à edição impressa, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro;

v) As especificidades técnicas das plataformas digitais utilizadas e a sua relação com os processos de gestão de conteúdos e de gestão publicitária, em conformidade com o disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro;

b) Um cronograma das medidas a implementar, tendo em vista a conversão sustentável do requerente para o digital.

Artigo 24.º

Obrigações específicas

1 — Os ativos adquiridos através do presente incentivo devem ser novos e incorporar desenvolvimentos técnicos ou tecnológicos significativos.

2 — Os ativos referidos no número anterior devem ser exclusivamente utilizados no estabelecimento do beneficiário do apoio e devem ser adquiridos nas melhores condições de mercado e a terceiros não relacionados com o adquirente.

SECÇÃO IV

Incentivo à acessibilidade à comunicação social

Artigo 25.º

Âmbito e limite de financiamento

O incentivo à acessibilidade à comunicação social concretiza-se numa comparticipação, única e não reembolsável, correspondente a 80 % dos custos necessários à execução do projeto apresentado, com o limite máximo de 10.000 euros, incluindo majorações.

Artigo 26.º

Obrigações específicas

Aos investimentos realizados no âmbito do incentivo previsto na presente secção é aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 23.º

SECÇÃO V

Incentivo ao desenvolvimento de parcerias estratégicas

Artigo 27.º

Âmbito e limite de financiamento

1 — Nas parcerias previstas na alínea a) do n.º 2 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, o incentivo ao desenvolvimento de parcerias estratégicas concretiza-se numa majoração do apoio concedido correspondente a 10 % do valor total do projeto aprovado, com o limite máximo de 10.000 euros.

2 — Nas parcerias previstas nas alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, o incentivo previsto na presente secção concretiza-se numa comparticipação, única e não reembolsável, com o limite máximo de 10.000 euros, incluindo majorações.

SECÇÃO VI

Incentivo à literacia e educação para a comunicação social

Artigo 28.º

Âmbito e limites de financiamento

1 — O incentivo à literacia e educação para a comunicação social destina-se a apoiar projetos e programas inseridos numa determinada comunidade regional que

envolvam, em parceria, um ou mais órgãos de comunicação social de âmbito regional ou local e, pelo menos, uma das seguintes entidades:

- a) Comunidades intermunicipais, ou locais no caso das Regiões Autónomas;
- b) Estabelecimentos de ensino básico, secundário ou superior;
- c) Associações;
- d) Instituições de solidariedade social.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, o incentivo previsto na presente secção concretiza-se nos seguintes termos:

- a) Numa participação, não reembolsável, até 50 % do valor do projeto aprovado; e, cumulativamente,
- b) No pagamento de uma assinatura, em papel ou suporte digital, de publicações periódicas de âmbito regional ou local, por estabelecimento de ensino parceiro do projeto, com o limite máximo de 5 assinaturas por projeto.

3 — Os projetos apoiados no âmbito do presente incentivo têm a duração mínima obrigatória de um ano letivo e o limite máximo de 3000 euros, incluindo majorações.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 29.º

Limite à cumulação

1 — Salvo o disposto nos números seguintes, poderão ser apresentadas candidaturas às diferentes tipologias de incentivos previstas no presente regulamento desde que, no mesmo ano civil, a soma dos apoios concedidos ao mesmo beneficiário, nos termos do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, não ultrapasse o montante total de 70.000 euros.

2 — Nos casos de candidaturas apresentadas em parceria, para o cálculo do limite previsto no número anterior será considerada a soma dos apoios concedidos a todos os membros que integrem a referida parceria.

3 — Em cada período anual, cada interessado, isoladamente ou em parceria, apenas pode apresentar uma candidatura por cada tipologia de incentivo.

4 — Os apoios previstos no presente regulamento não são cumuláveis com quaisquer outros da mesma natureza e finalidade, para as mesmas despesas elegíveis.

Artigo 30.º

Norma transitória

No ano de entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, o período de candidaturas previsto no n.º 1 do artigo 3.º tem início no dia seguinte ao da publicação do presente regulamento e tem a duração de 20 dias.

Artigo 31.º

Contagem dos prazos

Os prazos previstos no presente regulamento são contados em dias úteis, nos termos do Código do Procedimento Administrativo.

Artigo 32.º

Regiões Autónomas

As referências feitas no presente regulamento às CCDR devem ser entendidas, no caso das Regiões Autónomas, sempre que aplicável, como sendo feitas aos respetivos organismos regionalmente competentes.

Artigo 33.º

Legislação aplicável

A atribuição, execução e fiscalização dos incentivos do Estado à comunicação social, previstos no Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, obedecem às disposições nele previstas, ao presente regulamento e, supletivamente, ao Código do Procedimento Administrativo.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 105/2015

de 16 de junho

No âmbito do Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades 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. (EP, S. A.), especialmente nas condições de mercado à época, o que tornou urgente e imperiosa a introdução de reformas que permitiam 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, designa-

damente 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 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.

Em face da necessidade urgente de assegurar a sustentabilidade das contas públicas e prosseguindo o objetivo de redução estrutural dos encargos emergentes dos contratos de PPP, a estratégia adotada nas negociações foi a da identificação de todas as vertentes passíveis de contribuir para a redução de encargos, passando este exercício, designadamente, pela redução da rentabilidade acionista, pelo ajustamento dos níveis operacionais aos atuais volumes de tráfego, pela revisão do modelo de financiamento das grandes reparações de pavimento e pela revisão do modelo remuneratório.

Paralelamente, o Governo Português decidiu proceder à racionalização dos níveis operacionais das autoestradas portuguesas, dentro dos limites da legislação comunitária e dos padrões europeus aplicáveis, tendo promovido a revisão do modelo regulatório do setor rodoviário, sempre no pleno respeito pelos requisitos de segurança rodoviária, o que contribuiu igualmente, embora não da forma mais relevante, para a redução dos encargos públicos emergentes dos contratos celebrados pelo Estado no âmbito deste setor.

Com este enquadramento, foram desenvolvidos os processos negociais tendo sido identificado um conjunto de modificações às condições de exploração de várias concessões que, na atual conjuntura, contribuem para a sustentabilidade do sistema de gestão rodoviária a curto, médio e longo prazo, assim salvaguardando a prossecução do interesse público.

Tais modificações, bem como o seu impacto na redução dos pagamentos pela disponibilidade das vias, foram identificadas e estabilizadas genérica e preliminarmente, no caso das Concessões do Grupo Ascendi — Concessões da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, da Grande Lisboa, da Grande Porto e do Norte —, por via da assinatura de Memorandos de Entendimento para o ajustamento das condições dos correspondentes contratos de concessão, em julho de 2013.

Encontrando-se, entretanto, concluídos os processos negociais destas cinco concessões, na sequência da obtenção recente dos necessários consentimentos das respetivas entidades financiadoras, e tendo a totalidade das modificações contratuais consensualizadas sido vertidas, a final, nas Atas de Conclusão de cada Processo Negocial, assinadas em 27 de fevereiro de 2015, importa 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 Costa de Prata que se entendem viáveis e que, na atual conjuntura, contribuem para a sustentabilidade do sistema de gestão rodoviária a curto, médio e longo prazo.

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 taxa interna de rendibilidade acionista de referência prevista no caso base.

Para além dos temas diretamente associados à redução dos pagamentos devidos pela disponibilidade das vias, 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 líquidas de portagem cobradas, (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 possibilidade de utilização das receitas de portagem a título de pagamento por conta da remuneração anual devida pelo concedente.

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, consequentemente, 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 permite 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, e em resultado do acordo alcançado, torna-se agora necessário proceder à revisão das bases da concessão Costa de Prata, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, e alteradas pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio.

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 da Costa de Prata

As bases I, II, V, VII, IX, X, XIII, XV, XVI, XVIII-A, XIX, XIX-A, XXIII, XXIV, XXVII, XXIX a XXXI, XXXIII, XXXIV, XXXVII a XXXIX, XLI a XLIII, XLV, XLVII, XLVIII, L, LI-A, LII a LVI, LVII-A a LVII-Q, LVII-S a LVII-X, LVII-Z, LVII-AA, LVIII, LX, LXV-A, LXVI, LXVIII, LXX, LXXI, LXXIII, LXXV a LXXIX, LXXXI, LXXXIII, LXXXIV, LXXXVIII e LXXXIX das bases da concessão da concessão, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Base I

[...]

1 — [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

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) [Anterior alínea *g*)];

i) [Anterior alínea *h*)];

j) [...];

k) [Anterior alínea *i*)];

l) Bases da Concessão — o quadro geral da regulamentação da Concessão, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 105/2015, de 16 de junho;

m) [...];

n) 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 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 no Contrato de Concessão;

o) [Anterior alínea *l*)];

p) [Anterior alínea *n*)];

q) 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;

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) [Anterior alínea *p*)];

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, na redação em vigor à Data de Assinatura do Contrato de Concessão, com as respetivas alterações;

z) [Anterior alínea *v*)];

aa) [...];

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

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

dd) Concedente — o Estado Português;

ee) [Anterior alínea *x*)];

ff) Concessionária — a Ascendi Costa de Prata, Autoestradas da Costa de Prata, S. A.;

gg) Contrato de Concessão — o contrato celebrado entre o Concedente e a Concessionária na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, tendo por objeto a concessão, 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;

hh) [...];

ii) [...];

jj) Contrato de Operação e Manutenção — o contrato celebrado entre a Concessionária e a Operadora, tendo por objeto a operação da Autoestrada e a manutenção

do Empreendimento Concessionado, o qual não inclui a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem e constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

kk) Contrato de Prestação de Serviços — o contrato de prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, cuja minuta inicial figura em anexo ao Contrato de Concessão, incluindo as alterações que o mesmo venha a sofrer nos termos contratualmente previstos;

ll) [Anterior alínea *cc*)];

mm) [...];

nn) [...];

oo) [Anterior alínea *dd*)];

pp) [Anterior alínea *ee*)];

qq) [Anterior alínea *ff*)];

rr) Critérios Chave — os critérios a utilizar para a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão nos termos do n.º 4 da base LXXXIV e do Contrato de Concessão;

ss) [Anterior alínea *kk*)];

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

uu) [...];

vv) 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 25-A/2000, de 13 de maio, ou seja, 19 de maio de 2000;

ww) [Anterior alínea *oo*)];

xx) [Anterior alínea *pp*)];

yy) [Anterior alínea *qq*)];

zz) [Anterior alínea *rr*)];

aaa) [...];

bbb) [...];

ccc) [Anterior alínea *ss*)];

ddd) [Anterior alínea *tt*)];

eee) Grande Reparação de Pavimento — qualquer intervenção executada sobre parte ou totalidade do pavimento das vias de um determinado Grupo de Sublancos em resultado das conclusões de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos 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 e ou a recuperação ou reforço das suas características estruturais;

fff) Grupos de Sublancos — os grupos de Sublancos 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 ou de Monitorizações Localizadas de Pavimentos;

ggg) [Anterior alínea *vv*)];

hhh) 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;

iii) [Anterior alínea *xx*)];

jjj) [Anterior alínea *yy*)];

kkk) [Anterior alínea *zz*)];

lll) Manual de Operação e Manutenção — o documento a que se refere o n.º 4 da base L e que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

mmm) 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;

nnn) 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;

ooo) 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;

ppp) [Anterior alínea *fff*)];

qqq) 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;

rrr) [Anterior alínea *hhh*)];

sss) [Revogada];

ttt) [Revogada];

uuu) [Anterior alínea *iii*)];

vvv) 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 dia 31 de dezembro de 2004, ou 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 9 da base XLVII, consoante o que ocorra mais tarde;

www) Plano de Controlo de Qualidade — o documento a que se refere o n.º 8 da base XLV e que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

xxx) [Anterior alínea *lll*)];

yyy) [Anterior alínea *mmm*)];

zzz) [Anterior alínea *nnn*)];

aaaa) [Anterior alínea *ooo*)];

bbbb) [Anterior alínea *ppp*)];

cccc) [Anterior alínea *qqq*)];

dddd) Receitas Líquidas de Portagem — as receitas brutas de taxas de portagem efetivamente cobradas na Concessão deduzidas, nos termos do Contrato de Prestação de Serviços, dos encargos suportados com a respetiva cobrança, designadamente com a remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem e pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços;

eeee) [Anterior alínea *rrr*)];

ffff) [Anterior alínea *uuu*)];

gggg) [Anterior alínea *vvv*)];

hhhh) TIR Acionista — a taxa interna de rendibilidade para os acionistas, em termos anuais nominais, para todo o prazo da Concessão definido no n.º 1 da base X, definida como a taxa interna de rendibilidade nominal dos fundos disponibilizados pelos acionistas e do *cash-flow* distribuído aos acionistas, designadamente sob a forma de juros e reembolso de prestações acessórias, dividendos pagos ou reservas distribuídas, a preços correntes, durante todo o referido período da Concessão, calculada nos termos constantes do Caso Base;

iiii) TMDA — o tráfego médio diário anual, apurado de acordo com o estabelecido nos n.ºs 2 e 3 da base LVI;

jjjj) 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;

kkkk) [Anterior alínea zzz)];

llll) 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;

mmmm) 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 — [...].

Base II

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — 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.

5 — [...].

6 — [...].

Base V

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

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 — [Anterior n.º 4].

6 — [Anterior n.º 5].

7 — Os limites da Concessão são os que constam, graficamente, de anexo ao Contrato de Concessão.

Base VII

[...]

1 — [...]:

a) [...];

b) [...];

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 para assistência dos utentes e de cobrança de taxas de portagem, bem como as edificações neles construídas, integram igualmente o domínio público do Concedente.

4 — Salvo na medida do previsto nas presentes bases e no Contrato de Concessão e sem prejuízo do aí disposto, 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 referidos nos números anteriores, os quais, encontrando-se subtraídos ao comércio jurídico privado, 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.

5 — Os bens móveis que se incluam nas alíneas b) a d) do n.º 1 da base VII, apenas podem ser substituídos, alienados e onerados pela Concessionária nos termos do número seguinte.

6 — [...].

7 — [...].

8 — 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.

9 — 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.

10 — 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 cessação da posição contratual nos termos da base LVII-W, para a sociedade cessionária.

11 — Sem prejuízo do disposto no n.º 9 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.

12 — [Anterior n.º 11].

13 — [Anterior n.º 12].

Base X

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — O prazo previsto no n.º 1 é prorrogado caso o valor acumulado recebido pela Concessionária ao abrigo da base LXV-C, acrescido dos benefícios que lhe tenham sido atribuídos nos termos previstos na base XIX-A, não atinja, no final do prazo da Concessão previsto no n.º 1, em termos de valor atualizado líquido, a dezembro de 2012, à taxa de 6,08 %, o montante de € 19 698 836,37, acrescido dos benefícios que sejam atribuídos à Concessionária nos termos previstos na base LXV-E.

4 — A prorrogação do prazo da Concessão prevista no número anterior apenas ocorre pelo período estritamente necessário para que, através da atribuição à Concessionária de 80 % das Receitas Líquidas de Portagem, seja alcançado o montante previsto no número anterior, até ao máximo de três anos, devendo o Concedente respeitar as legítimas expectativas da Concessionária neste âmbito.

5 — No período relativo à prorrogação do prazo a que aludem os números anteriores não há lugar à realização de qualquer pagamento do Concedente à Concessionária, incluindo em contrapartida da prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem.

6 — Para efeitos do disposto nos n.ºs 3 e 4, a Concessionária submete ao Concedente até 180 dias antes do termo do prazo da Concessão estipulado no n.º 1, a seguinte informação:

a) Valor acumulado efetivamente recebido até à data pela Concessionária ao abrigo da base LXV-C, acompanhado de demonstração da respetiva atualização, nos termos do n.º 3;

b) Estimativa do valor a receber pela Concessionária ao abrigo da base LXV-C até ao final do prazo previsto no n.º 1, acompanhado de demonstração da respetiva atualização, nos termos do n.º 3;

c) Valor acumulado dos benefícios atribuídos à Concessionária ao abrigo do disposto na base XIX-A, acompanhado de demonstração da respetiva atualização;

d) Valor dos benefícios a atribuir à Concessionária ao abrigo da base LXV-E, acompanhado de demonstração da respetiva atualização, nos termos do n.º 3;

e) Conclusão sobre a existência, ou não, de prorrogação do prazo da Concessão nos termos do n.º 3; e, em caso afirmativo,

f) Cálculo do valor a recuperar pela Concessionária e estimativa fundamentada do período de prorrogação aplicável nos termos previstos nos n.ºs 3 a 5.

7 — O Concedente pode solicitar à Concessionária a prestação, dentro de um prazo razoável fixado para o efeito, de quaisquer informações adicionais para a confirmação das informações referidas no número anterior.

8 — Havendo lugar a prorrogação nos termos do n.º 3, o prazo da Concessão estipulado no n.º 1 é prorrogado nos termos dos n.ºs 4 e 5, devendo a Concessionária, no período de prorrogação, proceder às entregas de receita de acordo com o previsto na alínea a) do n.º 2 da base LVII-UA, acompanhadas dos documentos justificativos dos montantes em causa e da indicação do valor remanescente por recuperar.

9 — Caso o valor a recuperar pela Concessionária nos termos do n.º 4 seja auferido pela Concessionária antes do período máximo de três anos aí fixado, o que é notificado pelo Concedente à Concessionária, o Contrato de Concessão extingue-se com efeitos reportados à data da verificação desse requisito.

10 — Tendo as informações submetidas pela Concessionária ao abrigo do n.º 6 concluído pela existência de prorrogação e existindo disputa entre as Partes quanto à aplicação do estipulado no n.º 3 sem que lhes tenha sido possível ultrapassar esse diferendo no prazo de 45 dias a contar da data da receção pelo Concedente daquelas informações, o Concedente recorre a arbitragem nos termos previstos no Contrato de Concessão.

11 — Verificando-se o previsto no número anterior, o prazo da Concessão estipulado no n.º 1 é prorrogado, limitado ao máximo fixado no n.º 4, até à emissão de decisão final no processo arbitral encetado, sendo aplicável:

a) Durante esse período, provisoriamente e sujeito a acerto, se necessário, em função dessa decisão, o disposto nos n.ºs 4, 5 e 8;

b) Em caso de decisão arbitral no sentido da manutenção posterior da vigência do Contrato de Concessão, o disposto nos n.ºs 4, 5, 8 e 9.

Base XIII

[...]

1 — O capital social da Concessionária é de € 22 200 000, integralmente subscrito e realizado.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

Base XV

[...]

1 — [...].

2 — [...].

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 anexo ao Contrato de Concessão contendo o acordo direto entre o Concedente e os Bancos Financiadores, Bancos Financiadores, entidades maioritariamente detidas por estes ou terceiras entidades.

4 — [...].

Base XVI

[...]

1 — [...].

a) [...].

b) [...].

c) [...].

d) [...].

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) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...].

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

Base XVIII-A

Variação na tributação

1 — Quando ocorra variação da taxa global de tributação direta sobre o lucro das sociedades — IRC e Derramas — que, conjunta ou isoladamente, tenha por efeito a variação da TIR Acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no Caso Base, os pagamentos anuais pela disponibilidade da Autoestrada, previstos na base LXV-A, são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de modo a que, simulado no Caso Base, seja reposto, ano a ano, o valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

2 — Sem prejuízo do previsto no número anterior, caso venham a ser implementadas medidas de caráter fiscal, para-fiscal ou contabilístico (com exceção, neste último caso, das decorrentes de medidas aprovadas ao nível da União Europeia de aplicação genérica ao seu território), incluindo, sem limitação, 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, ainda que não em exclusivo, a Concessionária, a Concessão, as atividades concessionadas, as parcerias público-privadas, as concessionárias do Estado do setor rodoviário ou a exploração ou utilização de bens do domínio público rodoviário e que, conjunta ou isoladamente, tenham por efeito a variação da TIR Acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontrar previsto no Caso Base, os pagamentos anuais pela disponibilidade da Autoestrada, previstos na base LXV-A, são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de modo a que, simulado no Caso Base, seja reposto, ano a ano, o valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

3 — O acerto de pagamentos referido nos números anteriores é objeto de acordo entre as Partes, devendo, em qualquer caso, o mesmo ser refletido nos pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada do ano em que produzir efeitos a variação prevista no número anterior.

4 — Caso o impacto da ocorrência de alguma das situações previstas na presente base se verifique em qualquer um dos anos do prazo adicional da Concessão

estipulado no n.º 3 da base X, há lugar aos ajustamentos referidos nos n.ºs 1 e 2 sempre que o efeito no resultado líquido da Concessionária seja superior, nesse ano, em valor absoluto, a € 50 000, a preços correntes, face ao resultado líquido que seria apurado caso tal situação não tivesse ocorrido.

Base XIX

[...]

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

2 — [...].

3 — [...].

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

Base XIX-A

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — 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 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

a) [...];

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

c) [...].

8 — [...].

9 — [...].

10 — [...].

11 — [...].

12 — [...].

13 — [...].

14 — [...].

15 — [...].

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 XXIII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — A Concessionária deve entregar ao Concedente qualquer quantia que lhe seja solicitada para pagamento das indemnizações a que se refere o número anterior e até ao valor máximo aí indicado, no prazo de 10 dias úteis após a receção do pedido daquela entidade.

- 4 — [...].
- 5 — [...].
- 6 — [...].

Base XXIV

IMT

Sem prejuízo dos poderes cometidos a outras entidades, 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 XXVII

[...]

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

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

- a) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IP 5 entre Aveiro (Barra) e o nó de Albergaria (IP 1/A 1);
- b) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IC 1, variante a Aveiro. Ílhavo — Vagos;
- c) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IC 1 entre Angeja e Pardilhó;
- d) Estudo prévio e estudo de impacte ambiental do IC 1 entre Pardilhó e Maceda;
- e) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IC 1 entre Maceda e Miramar;
- f) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IC 1 entre Miramar e Coimbra.

- 7 — [...].

Base XXIX

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].

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

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 — [...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) [...];
- j) [...];
- k) [...];
- l) [...];
- m) [...];
- n) [...];
- o) [...];
- p) [...];
- q) [...];
- r) [...];
- s) [...];
- t) [...];
- u) [...];
- v) [...];
- w) [...];
- x) [...];
- y) [...];
- z) Sistemas de controlo e gestão de tráfego;
- aa) [...];
- bb) [...].

- 5 — [...].
- 6 — [...].
- 7 — [...].
- 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 100 km/h, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].

a) Vedação — a Autoestrada é vedada em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito tipos de vedações a aprovar pelo IMT, devendo as passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou relevante 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, devendo ser ainda prevista sinalização específica para a circulação em situação de condições atmosféricas adversas, tais como chuva intensa ou nevoeiro;

- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...].

5 — [...].

Base XXXI

[...]

1 — Os estudos e os 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 de esclarecimentos essenciais à aprovação dos projetos ou dos 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, no caso dos estudos prévios, 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 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, das conceções previstas ou do funcionamento das obras, exceto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo Concedente, relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado por escrito reservas referentes à segurança, à qualidade ou à durabilidade das mesmas e a responsabilidade concreta que seja invocada por terceiro lesado ou o vício de que as obras venham a padecer, decorram diretamente de factos incluídos em tais reservas.

5 — [...].

Base XXXIII

[...]

1 — Quaisquer alterações relevantes pretendidas pela Concessionária ao Programa de Trabalhos devem ser notificadas ao Concedente, acompanhadas da devida justificação, não podendo envolver adiamento das datas de entrada em serviço fixadas no n.º 1 da base XXVI.

- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].
- 5 — [...].

Base XXXIV

Aumento do número de vias da Autoestrada

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

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

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 e não havendo lugar a dedução por falhas de disponibilidade ao abrigo da base LXV-A, nos segmentos dos Sublanços em causa afetados, em virtude e durante o período de execução dos trabalhos de aumento do número de vias.

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, e 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 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

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 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.

11 — *[Revogado]*.

12 — *[Revogado]*.

Base XXXVII

[...]

1 — A Concessionária garante ao Concedente a qualidade da conceção, do projeto e da execução das obras de construção ou de duplicação e de conservação dos Lanços previstos nos n.ºs 1 e 2 da base II, bem como a qualidade da conservação dos Lanços previstos no n.º 3 da base II, responsabilizando-se, na medida das obrigações para si resultantes do Contrato de Concessão, do Plano de Controlo de Qualidade e do Manual de Operação e Manutenção, pela sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e de operacionalidade, ao longo de todo o período da Concessão.

2 — A Concessionária responde perante o Concedente e perante terceiros, nos termos gerais da lei e do Contrato de Concessão, por quaisquer danos emer-

gentes 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, existindo a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, nos termos da base XXXIV-A, não se execute atempadamente a mesma por facto imputável a este.

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, dispensando-se a homologação do auto que dela resultar pelo ME.

8 — [...].

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 — [...].

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 — [...].

Base XLI

[...]

1 — [...].

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 — [...].

a) [...].

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 nas autoestradas que constituem o objeto da Concessão não deve ser superior a 50 km, salvo se permitido em legislação específica.

5 — [...].

Base XLII

[...]

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

8 — O regime de exploração das Áreas de Serviço deve cumprir os mínimos estabelecidos no Manual de Operação e Manutenção, salvo autorização expressa do Concedente.

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 — [...].

3 — [...].

4 — Em caso de resgate ou de resolução do Contrato de Concessão, o Concedente assume os direitos e as 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 — [...].

Base XLV

[...]

1 — A Concessionária deve manter a Autoestrada, e os demais bens que integram ou estejam afetos à Concessão, em funcionamento ininterrupto e permanente, em bom estado de conservação e em perfeitas condições de utilização e segurança, realizando, oportunamente e de acordo com o disposto no Plano de Controlo de Qualidade e no Manual de Operação e Manutenção, as reparações, as renovações e as adaptações que para o efeito se tornem necessárias e que, nos termos do Contrato de Concessão, sejam da sua responsabilidade, e

todos os trabalhos e alterações necessários para que os mesmos satisfaçam cabal e permanentemente os fins 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 Plano de Controlo de Qualidade e no Manual de Operação e Manutenção.

3 — [...].

4 — 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, não lhe podendo ser imputada qualquer responsabilidade pela não conformidade com os padrões de qualidade relacionados com os pavimentos que sejam comprovadamente afetados pela não realização de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, nos termos da base XXXIV-A, sempre que, existindo a necessidade de proceder à mesma, tal não ocorra atempadamente por facto imputável ao Concedente.

5 — O estado de conservação e as condições de exploração da Autoestrada e demais bens que integrem ou estejam afetos à Concessão são verificados pelo Concedente, 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 Contrato de Concessão e no Plano de Controlo de Qualidade, salvo na medida do diversamente estipulado na base XXXIV-A e sem prejuízo do aí disposto.

6 — *[Revogado]*.

7 — *[Revogado]*.

8 — [...].

a) Pavimentos flexíveis;

b) [...];

c) [...];

d) *[Revogada]*;

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...];

k) Telemática;

l) *[Revogada]*.

9 — 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.

10 — 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 XLVII

[...]

1 — A Concessionária tem a obrigação de instalar e ou manter instalado o equipamento de contagem e de classificação de tráfego listado em anexo ao Contrato de Concessão que permita, em tempo real, assegurar ao Concedente o controlo efetivo do número e do tipo de veículos que circulem nos respetivos Sublancos, devendo ainda disponibilizar os dados captados por tal equipamento ao programa de monitorização de tráfego em curso na rede rodoviária nacional.

2 — O equipamento de medição de tráfego instalado deve garantir:

a) [...];

b) [...];

c) [...].

3 — A Concessionária pode proceder à remoção do equipamento que se encontre instalado em Sublancos que integram a Concessão e a cuja instalação a Concessionária não se encontre obrigada ao abrigo do n.º 1.

4 — *[Anterior n.º 3]*.

5 — *[Anterior n.º 4]*.

6 — *[Anterior n.º 5]*.

7 — *[Anterior n.º 6]*.

8 — Ficam a cargo da Concessionária todos os custos referentes ao fornecimento, instalação, conservação e exploração do equipamento de contagem, classificação e observação de tráfego referido no n.º 1.

9 — Todos os equipamentos de contagem, de classificação e de observação de tráfego são sujeitos a testes por um período de pelo menos dois meses, logo após a entrada em serviço do Sublenco respetivo, através dos 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 é a que resultar do Contrato de Concessão, devendo permitir, nos Sublancos em que devam permanecer instalados, a contagem e a classificação do tráfego.

2 — *[Revogado]*.

3 — *[Revogado]*.

4 — [...].

Base L

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — A Concessionária não pode opor ao Concedente quaisquer exceções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas nos termos dos números anteriores.

4 — O Manual de Operação e Manutenção da Autoestrada estabelece as obrigações a observar pela Concessionária ao abrigo do Contrato de Concessão em matéria de operação e de manutenção do Empreendimento Concessionado, designadamente sobre:

a) Equipamento de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) Serviços de vigilância e de assistência aos utentes, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de atualização;

f) [Revogada];

g) [...];

h) [...];

i) Revestimento vegetal;

j) Pavimentos;

k) Sinalização temporária;

l) Manutenção corrente da infraestrutura.

5 — [Revogado].

6 — [...].

7 — 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.

8 — 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.

9 — Nos termos previstos no Contrato de Concessão, a Concessionária acorda ainda com o Concedente um manual de procedimentos de operação e manutenção da Autoestrada que estabelece as regras e procedimentos a serem adotados com vista ao cumprimento das obrigações que para a Concessionária decorrem do Manual de Operação e Manutenção e que o integra para efeitos de aferição e medida do referido cumprimento das obrigações da Concessionária e da responsabilidade desta perante o Concedente e perante terceiros.

Base LI-A

[...]

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 20 000 via x quilómetro x x hora por ano, durante o período diurno (das 7 até às 21 horas) e até ao limite de 30 000 via x quilómetro x x hora por ano, durante o período noturno, não sendo considerado encerramento, para efeitos de aplicação de penalidades:

a) [...];

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, ou (iv) à manutenção do sistema de cobrança de taxas de portagem, pelo tempo estritamente necessário à execução da ação de manutenção em causa.

2 — Todo e qualquer encerramento de vias deve ser previamente comunicado pela Concessionária ao IMT.

Base LII

[...]

1 — As obrigações dos utilizadores e os direitos e as obrigações dos proprietários dos terrenos confinantes com a Autoestrada, em relação ao seu policiamento, são os 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 — A Concessionária tem o dever de informar os utentes e o Concedente, com a devida antecedência, na observância 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 e no Contrato de Concessão, sobre a realização de obras que afetem as normais condições de circulação na via, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as 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, na observância 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 e no Contrato de Concessão, sobre a ocorrência de incidentes que impliquem congestionamentos no troço em obras, devendo a informação ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária servida pela Autoestrada e, se o volume das obras em causa e o seu impacto na circulação assim o recomendem, através de anúncio publicado num jornal de circulação nacional, com a antecedência e o destaque convenientes.

Base LIII

Disciplina de tráfego

1 — A circulação pela Autoestrada obedece ao disposto no Código da Estrada e demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis, nomeadamente, 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 — A Concessionária deve estudar e implementar os mecanismos necessários para, através do equipamento que, nos termos do Contrato de Concessão, a Concessionária está obrigada a instalar e desde que compatível com os equipamentos listados em anexo ao Contrato de Concessão, proceder à monitorização do tráfego, à identificação de condições climatéricas adversas à circulação, à deteção de acidentes e à consequente e sistemática informação de alerta ao utente, no âmbito da Concessão.

3 — A Concessionária é obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado e 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, a garantir permanentemente em boas condições de segurança e de comodidade a circulação na Autoestrada, nos termos e condições definidos no Contrato de Concessão, colaborando ativamente com as autoridades com poderes de disciplina de tráfego, designadamente em situações de tráfego excecionalmente intenso, sem direito a qualquer indemnização ou à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão.

4 — A Concessionária não responde nos termos do número anterior sempre que, existindo a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, nos termos da base XXXIV-A, não se proceda atempadamente à mesma por facto imputável a este.

5 — Não obstante o estipulado no número anterior, e sem prejuízo do disposto nos n.ºs 32 e 33 da base XXXIV-A, a Concessionária deve, em qualquer caso e até à realização da Grande Reparação de Pavimento em causa, implementar as medidas necessárias, quer à informação dos utentes sobre o estado da via, utilizando os meios de informação e de sinalização adequados, quer à segurança na circulação, neste último caso salvo na medida em que os trabalhos em causa consubstanciem uma Grande Reparação de Pavimento ou quando, por força do decurso do tempo, tenham, em conjunto, um efeito equivalente.

Base LIV

[...]

1 — A Concessionária é obrigada a assegurar 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, nos termos e condições previstos no Contrato de Concessão.

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 ao longo de todo o traçado da Autoestrada, 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 Plano de Controlo de Qualidade e no Manual de Operação e Manutenção.

3 — [...].

4 — [...].

5 — [Revogado].

Base LV

[...]

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

2 — A Concessionária deve enviar ao Concedente, nos 30 dias subseqüentes ao termo de cada trimestre, 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 estatística rigorosa e 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 — 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.

4 — 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-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 — [...].

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.

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) [...];

c) [...];

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-K.

2 — [...].

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 — [...].

7 — 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.

8 — 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 em anexo ao 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

[...]

1 — [...].

2 — [...]:

a) [...];

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 — *[Revogado]*.

6 — 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.

7 — 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, por simples determinação do Concedente, durante o prazo da Concessão estipulado no n.º 1 da base X ou por proposta da Concessionária, com o acordo do Concedente, no eventual período de prorrogação previsto nos n.ºs 3 e seguintes da base X.

8 — [...].

9 — 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

[...]

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 face 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-W.

Base LVII-G

Isenções de pagamento de taxas de portagem

1 — [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

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) [...].

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, salvo na medida do estipulado na base LVII-UA e 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, salvo na medida do estipulado na base LVII-UA e sem prejuízo do disposto nas bases LVII-V, LXV-B e LXV-C.

Base LVII-I

Serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — [...].

2 — Como contrapartida pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, a Concessionária tem o 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, na Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, nos Decretos-Leis n.ºs 112/2009 e n.º 113/2009, ambos de 18 de maio, e nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, em cada momento, a esse serviço.

4 — Em caso de cessão da posição contratual da Concessionária no Contrato de Prestação de Serviços e de posterior cessação da relação contratual estabelecida entre a EP e a sociedade cessionária, tudo nos termos do Contrato de Concessão e do Contrato de Prestação de Serviços, a Concessionária obriga-se a reassumir a sua posição contratual originária, de modo a não ser interrompida a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem na Autoestrada.

5 — [...]:

a) [...];

b) Tem a faculdade de ceder novamente a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços, nos termos previstos na secção VIII.

Base LVII-J

[...]

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 do n.º 4 e seguintes e a verificação das situações que conduzam ao incumprimento, mora ou cumprimento defeituoso.

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 — [...].

6 — [...].

Base LVII-K

[...]

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.

Base LVII-L

[...]

1 — O valor anual e os termos da revisão 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-M

[...]

1 — O valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem («*DisSC_t*») é atualizado, no primeiro dia de cada ano civil, nos seguintes termos:

$$DisSC_t = DisSC_{t0} \times \frac{IPC_p}{IPC_{Dez2009}}$$

em que:

DisSC_t = valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem no ano *t*;

DisSC_{t0} = valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem, conforme resulta do Contrato de Prestação de Serviços;

IPC_p = último IPC conhecido do ano *t-1*;

IPC_{Dez2009} = IPC de dezembro de 2009.

2 — Nos anos em que ocorra a revisão do valor anual remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem, nos termos do Contrato de Prestação de Serviços, não há lugar à atualização prevista no número anterior.

3 — Ocorrendo a revisão do valor anual remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem, nos termos do Contrato de Prestação de Serviços, o valor anual revisto é atualizado, nos anos seguintes, de acordo com a fórmula prevista no n.º 1, ajustando-se para o efeito o IPC de referência para o mês de dezembro do ano anterior àquele em que se verifique essa revisão.

Base LVII-N

[...]

1 — Durante o prazo de dois anos, a contar do início da cobrança efetiva de taxas de portagem na Autoestrada, 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 — [...].

Base LVII-O

[...]

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 — As Partes comprometem-se a colaborar ativamente tendo em vista a maximização das Receitas Líquidas 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) [...];
- b) [...].

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 — [...].
- 5 — [...].

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

c) 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;

- d) [...].

e) 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;

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) [...].

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 — [...].

a) [...].

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 — [...].

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-S

[...]

1 — A Concessionária, nas entregas das receitas relativas à cobrança de taxas de portagem nos termos do Contrato de Concessão, deduz ao montante a entregar, como adiantamento, o valor que lhe seja devido a título

de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem na Autoestrada.

2 — Os demais 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.

3 — *[Revogado]*.

4 — *[Revogado]*.

Base LVII-T

[...]

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

a) Os Custos Administrativos;

b) [...];

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, salvo na medida do estipulado na base LVII-UA e sem prejuízo do disposto nas bases LXV-B e LXV-C.

2 — *[Revogado]*.

3 — *[Revogado]*.

4 — 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.

5 — *[Revogado]*.

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-W

[...]

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 — [...].

3 — Sem prejuízo de outros direitos que assistam à EP, cessa a relação contratual estabelecida entre a EP e a sociedade cessionária nos casos e nos termos previstos

na base LVII-Z, ou caso a sociedade cessionária não continue ou não possa continuar a executar diretamente o Contrato de Prestação de Serviços.

4 — [...].

5 — A sociedade cessionária apenas pode ceder a posição contratual que assuma nos termos da presente base (ou realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indireto, idêntico resultado), caso a sociedade à qual venha a ceder a sua posição contratual cumpra os requisitos estabelecidos na presente secção, que se mantém aplicável a tal cessão, com as necessárias adaptações.

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

Base LVII-X

[...]

1 — [...].

2 — 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.

3 — [...].

4 — Podem quaisquer terceiros deter ações da sociedade cessionária, desde que os acionistas existentes na data da cessão da posição contratual detenham o respetivo domínio, isolada ou conjuntamente, 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.

5 — *[Revogado]*.

6 — *[Revogado]*.

7 — [...].

Base LVII-Z

Incumprimento da prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — [...].

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 — [...].

4 — Sem prejuízo da aplicação das sanções previstas nos números anteriores e na base seguinte, em caso de violação grave, pela sociedade cessionária, das obrigações decorrentes do Contrato de Prestação de

Serviços, a EP notifica a sociedade cessionária, com o conhecimento da 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.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se, designadamente, violação grave das obrigações decorrentes do Contrato de Prestação de Serviços:

a) Um atraso, imputável à Concessionária ou à sociedade cessionária, superior a três dias úteis seguidos, ou a dez dias úteis interpolados no mesmo ano, na entrega das receitas de portagem;

b) A violação do disposto no n.º 5 da base LVII-W.

6 — Tratando-se de uma violação não sanável ou caso a sociedade cessionária não cumpra as suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento nos termos determinados pela EP, esta pode determinar a cessação da relação contratual estabelecida com a sociedade cessionária e a reassunção pela Concessionária da sua posição contratual originária nos termos estabelecidos no n.º 4 da base LVII-I, mediante notificação para o efeito enviada a cada uma das partes.

7 — [...].

Base LVII-AA

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 — [...].

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.

6 — [Revogado].

Base LVIII

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no capítulo anterior, carecem de aprovação prévia do Concedente, sob pena de nulidade, a substituição, a modificação ou a resolução dos Contratos do Projeto, bem como a celebração pela Concessionária de qualquer negócio jurídico que tenha por objeto as matérias reguladas pelos mesmos, com exceção dos contratos associados à realização de

Grandes Reparações de Pavimento, os quais se regem pelo disposto na base XXXIV-A.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — 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.

Base LX

[...]

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

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) A transmissão ou a oneração das ações da Concessionária, nos casos e nos termos previstos nas bases XII e XV;

h) [...];

i) [...];

j) [...];

k) [...].

2 — [...].

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 — [...].

5 — [...].

Base LXV-A

Remuneração pela disponibilidade da Autoestrada

1 — Como contrapartida pelo desenvolvimento das atividades previstas nos n.ºs 1 a 3 da base II, e até ao final do prazo previsto no n.º 1 da base X, a Concessionária recebe uma remuneração anual calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$R_t = Dis_t - Ded_t \pm \sum (Sin)_t$$

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 e seguintes, com o limite de 2 % da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t).

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:

$$Dis_t = \left[tdi_t \times \frac{IPC_{Dez2012}}{IPC_{Dez2011}} + tdi_t \right] \times nd_t$$

em que:

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade atualizável, no ano t , de acordo com o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade não atualizável, no ano t , de acordo com o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

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

$IPC_{Dez2011}$ = IPC a dezembro do ano $t-1$;

$IPC_{Dez2012}$ = IPC a dezembro de 2012.

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 21.

4 — Considera-se existir uma falha de disponibilidade quando se verificar alguma das condições de indisponibilidade definidas nos n.ºs 15 e 19 a 21, considerando o disposto no n.º 2 da base XXXIV e no n.º 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) [...];

b) [...];

c) [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — Para efeitos do cálculo do índice de sinistralidade previsto nos números anteriores, não é considerado o eventual aumento de acidentes registado 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 do dis-

posto na 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 e até ao final do prazo previsto no n.º 1 da base X, 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 — Sem prejuízo do disposto na base LXV-B, o Concedente procede ao pagamento da remuneração anual pela forma e nas datas em seguida indicadas:

a) [...];

b) Até ao final do mês de fevereiro de cada ano, é efetuado um pagamento de reconciliação correspondente à diferença entre a remuneração devida relativa ao ano anterior e os pagamentos efetuados nesse mesmo ano ao abrigo da alínea anterior e da base LXV-B;

c) Até 15 dias antes do termo do prazo previsto na alínea anterior, o Concedente fornece à Concessionária os mapas que serviram de base ao cálculo do pagamento da remuneração anual do ano anterior;

d) Caso a comunicação a que se refere a alínea anterior não ocorra no prazo aí referido, o apuramento do montante do pagamento de reconciliação é efetuado sem considerar os efeitos das deduções por falhas na disponibilidade da Autoestrada, os quais são refletidos num dos pagamentos a serem efetuados durante o ano subsequente ao ano em que tenham ocorrido ao abrigo da alínea a);

e) A Concessionária pode reclamar do montante apurado do pagamento de reconciliação no prazo de 30 dias após receção dos mapas referidos na alínea c).

11 — [...]:

a) Se a soma dos pagamentos efetuados em certo ano ao abrigo da alínea a) do n.º 10 for superior à remuneração anual desse mesmo ano cabe à Concessionária pagar ao Concedente o montante respeitante ao pagamento de reconciliação;

b) Se a soma dos pagamentos efetuados em certo ano ao abrigo da alínea a) do n.º 10 for inferior à remuneração anual desse mesmo ano cabe ao Concedente pagar à Concessionária o montante respeitante ao pagamento de reconciliação.

12 — Em caso de mora, superior a 30 dias, relativamente ao termo do prazo fixado no n.º 10 para a realização de pagamentos de reconciliação devidos pelo Concedente há lugar à aplicação de juros, calculados à taxa Euribor para operações a três meses acrescida de 1 %, após o trigésimo primeiro dia e por um período de 30 dias, e à taxa legal aplicável depois de decorrido esse período.

13 — Em caso de mora relativamente ao termo dos prazos fixados na alínea a) do n.º 10 há lugar à aplicação de juros calculados à taxa Euribor para operações a três meses acrescida de 1 %.

14 — Em caso de mora, superior a 30 dias, relativamente ao termo do prazo fixado no n.º 10 para a realização de pagamentos de reconciliação devidos pela Concessionária há lugar à aplicação de juros, calculados à taxa Euribor para operações a três meses acrescida de 1 %, após o trigésimo primeiro dia e por um período de 30 dias, e à taxa legal aplicável depois de decorrido esse período.

15 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 22 a 24, 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) [Anterior alínea a) do n.º 12];

b) [Anterior alínea b) do n.º 12];

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

ii) [Anterior subalínea ii) da alínea b) do n.º 12];

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) [Anterior subalínea i) da alínea c) do n.º 12];

ii) [Anterior subalínea ii) da alínea c) do n.º 12];

iii) [Anterior subalínea iii) da alínea c) do n.º 12];

iv) [Anterior subalínea iv) da alínea c) do n.º 12].

16 — [Revogado];

17 — [Revogado];

18 — [Revogado];

19 — [Anterior n.º 13].

20 — 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, utilizando-se como métrica padrão segmentos de via de 100 metros de extensão de faixa de rodagem do Sublanço.

21 — 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:

$$F(Dis)_t = \left[tdi_t \times \frac{IPC_{Dezt-1}}{IPC_{Dez2012}} + td_t \right] \times T \times c(g) \times c(d)$$

em que:

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade atualizável, no ano t , ou, caso no ano t a tarifa seja igual a zero, no ano imediatamente anterior em que a tarifa seja superior a zero, de acordo com previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

td_t = valor da tarifa diária de disponibilidade não atualizável, no ano t , ou, caso no ano t a tarifa seja igual a zero, no ano imediatamente anterior em que a tarifa seja superior a zero, de acordo com o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

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

$IPC_{Dez2012}$ = IPC a dezembro de 2012;

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, são 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 igual a $0,3 \times hn/10$, sendo hn o número de horas de duração da indisponibilidade nesse período noturno;

ii) indisponibilidade durante o período diurno entre as 7 e as 21 horas — a que corresponde um coeficiente de valor igual a $0,7 \times hd/14$, sendo hd o número de horas de duração da indisponibilidade no período diurno;

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

22 — 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 15, 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.

23 — Caso se verifique o incumprimento de valores padrão mínimos de algum parâmetro caracterizador das condições de circulação a que se refere a subalínea i) da alínea c) do n.º 15, os segmentos de sublanço afetados consideram-se ainda assim totalmente disponíveis:

a) No caso de uma Monitorização Localizada de Pavimentos ter determinado a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, durante o período de tempo necessário 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;

b) No caso de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos ter determinado a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos devam ser suportados pelo Concedente, durante o período de tempo necessário à conclusão dos respetivos trabalhos, desde que respeitados os prazos parcelares de responsabilidade da Concessionária definidos na base XXXIV-A; ou

c) 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.

24 — Para efeito do disposto na presente base, não são consideradas falhas de disponibilidade as que corres-

pondam a encerramentos de vias isentos de penalidade nos termos do n.º 1 da base LI-A.

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 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

Base LXVIII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

a) [...].

b) [...].

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 investimento efetuado em formação bruta de capital fixo;

d) [...].

3 — [...].

4 — No ano seguinte à data de entrada em serviço da totalidade da Autoestrada, o valor da caução passa a corresponder 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.

5 — [...].

6 — [...].

7 — Quando a caução seja 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 fixa em 90 % dessa média.

8 — [...].

9 — [...].

10 — [...].

11 — [...].

12 — Há recurso imediato à caução nos casos previstos na presente base, mediante despacho do ME, sob proposta do IMT, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral sobre a matéria em causa.

13 — [...].

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 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações resultantes do Contrato de Concessão não envolvem qualquer responsabilidade do Concedente pela execução das obras de construção.

7 — [...].

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 as informações adicionais que o Concedente razoavelmente lhe solicitar.

Base LXXIII

[...]

1 — A Concessionária responde, nos termos do Contrato de Concessão e 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, salvo na medida do disposto no n.º 3.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a medida da responsabilidade da Concessionária, pela culpa ou pelo risco, deve aferir-se pelo grau do cumprimento das obrigações que, para a Concessionária, emergem do Contrato de Concessão, incluindo do Plano de Controlo de Qualidade e do Manual de Operação e Manutenção, constituindo causa de exclusão de responsabilidade o seu comprovado cumprimento.

3 — O Concedente responde pelos danos causados a terceiros no desenvolvimento das atividades que constituem o objeto da Concessão por facto que ao primeiro seja imputável, designadamente por qualquer atraso na realização de uma Grande Reparação de Pavimento cuja necessidade tenha sido determinada nos termos estipulados na base XXXIV-A e cujos encargos sejam da sua responsabilidade.

Base LXXV

[...]

1 — [...].

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;

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 — [...].

Base LXXVI

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

a) [...];

b) [...];

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 — [...].

10 — [...].

Base LXXVII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

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 estipulado no n.º 1 da base X, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembol-

sos, remunerações e outros *cash-flow* para acionistas previstos no Caso Base, mas ainda não pagos, para cada ano desse período, acrescido, caso à data do resgate a Concessionária seja titular do direito à prorrogação estabelecido no n.º 3 da base X, do montante equivalente à parte ainda não recuperada pela Concessionária do valor aí estipulado.

5 — [...].

6 — [...].

Base LXXVIII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — Durante o período de sequestro da Concessão, os montantes dos pagamentos devidos à Concessionária nos termos do capítulo XII são aplicados, em primeiro lugar para acorrer aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento do Empreendimento Concessionado e, em segundo lugar, para efetuar o serviço da dívida da Concessionária, decorrente dos Contratos de Financiamento.

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

Base LXXIX

[...]

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 — [...].

a) [...];

b) Dissolução ou sentença de declaração de insolvência da Concessionária;

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...];

k) [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

10 — [...].

11 — [...].

Base LXXXI

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 9, no Termo da Concessão, reverterem gratuita e automaticamente para o Concedente todos os bens que integram a Concessão nos termos da base IX, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em bom estado de conservação e de funcionamento, nos termos aqui estipulados e tendo por referência o disposto nos n.ºs 3 e 4, sem prejuízo do normal desgaste decorrente do seu uso para efeitos do Contrato de Concessão, e livres de quaisquer ónus ou encargos.

2 — Caso a Concessionária não dê cumprimento ao disposto no número anterior, o 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 despendidos 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, o âmbito, extensão, características ou calendarização de Grandes Reparações de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente não tenha tido em conta, por ação ou omissão deste, as medidas para atender a essas condições:

[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
Equipamentos de cobrança de taxas de portagem.	[...]

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 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 por valor adequado à cobertura do referido montante.

6 — Se, 15 meses antes do Termo da Concessão, se verificar, mediante inspeção a realizar pelo Concedente, que as condições descritas nos n.ºs 3 e 4 se encontram devidamente salvaguardadas, as retenções de pagamentos efetuadas ao abrigo do número anterior, nas condições nele referidas, 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 — [Anterior n.º 7].

9 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3 da base IX, 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 — [...].

2 — O Caso Base apenas pode ser alterado quando haja lugar, nos termos da base seguinte, 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.

Base LXXXIV

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Sempre que a Concessionária tenha direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição é, sem prejuízo do disposto no número seguinte, efetuada de acordo com o que, de boa-fé, seja estabelecido entre as Partes, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pela Concessionária.

4 — [...]:

a) Em conjunto: Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior com caixa; Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior sem caixa, e Rácio Médio de Cobertura do Serviço da Dívida;

b) [...];

c) TIR Acionista.

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...]:

a) [...];

b) A TIR Acionista seja reduzida em mais de 0,01 pontos percentuais.

8 — 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) [...];

b) Atribuição de compensação direta pelo Concedente;

c) Qualquer outra forma que seja acordada pelas Partes.

9 — 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 entre as Partes.

10 — Caso o direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão tenha origem em eventos que ocor-

ram após o decurso do prazo da Concessão estipulado no n.º 1 da base X, o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro e a medida da reposição apuram-se de acordo com os termos gerais de direito, sendo tal reposição efetuada em termos que permitam repor o equilíbrio económico e financeiro do contrato em vigor à data do evento e salvaguardar as legítimas expectativas da Concessionária durante o prazo adicional referido no n.º 3 da base X.

11 — Sempre que o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro cubra efeitos que se repercutem para além do prazo da Concessão estipulado no n.º 1 da base X, a medida da reposição, no que respeita a tais efeitos, observa o disposto no número anterior.

12 — [Anterior n.º 10].

13 — [Anterior n.º 11].

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 surgir 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 — [...].

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 esta designação ao Bastonário da Ordem dos Advogados, que também nomeia o representante da Parte que não o tenha feito, caso a mesma não ocorra dentro deste prazo.

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — 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 da Costa de Prata

São aditadas as bases XXXIV-A, LIV-A, LVII-CC, LXV-B a LXV-E, LXXXVI-A e LXXXVII-B às bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio, com a seguinte redação:

«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 — 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-A.

3 — 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, num período de quatro anos, para o Grupo de Sublanços em causa e em valores acumulados, a área máxima identificada 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 área máxima identificada 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, num período de quatro anos, para o Grupo de Sublanços em causa e em valores acumulados, a área máxima identificada em anexo ao Contrato de Concessão.

4 — 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 Sublancos.

5 — As Campanhas de Monitorização de Pavimentos e as Monitorizações Localizadas 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.

6 — 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.

7 — Sempre que 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 Sublancos cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, ultrapasse a área máxima respetivamente identificada em anexo ao Contrato de Concessão.

8 — Na hipótese prevista na parte final do número anterior, são da responsabilidade do Concedente os encargos com a realização dessa Grande Reparação de Pavimento, sendo de imediato desencadeado um procedimento de Grande Reparação de Pavimento e aplicando-se, com as devidas adaptações, o disposto nos n.ºs 12 e seguintes.

9 — 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 Sublancos respetivo.

10 — Sempre que, na sequência de uma Campanha de Monitorização 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 Sublancos cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, ultrapasse a respetiva área máxima de intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão.

11 — Na hipótese prevista na parte final do número anterior, são da responsabilidade do Concedente os encargos com a realização dessa Grande Reparação de Pavimento, sendo de imediato desencadeado um procedimento nos termos dos números seguintes.

12 — 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.

13 — 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.

14 — 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.

15 — 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.

16 — 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.

17 — 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.

18 — 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.

19 — 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.

20 — 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.

21 — 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.

22 — 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.

23 — 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 21, as respetivas peças procedimentais, devendo o Concedente pronunciar-se sobre as mesmas no prazo de 15 dias e podendo o Concedente determinar, fundadamente, alterações às peças procedimentais propostas pela Concessionária, na medida em que não contendam com a nota técnica ou o projeto de execução.

24 — 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.

25 — 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.

26 — Na hipótese prevista no número anterior, o Concedente é responsável pelos efeitos 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.

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.

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 — 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.

33 — Na hipótese prevista no número anterior, 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.

34 — 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.

Base LIV-A

Obrigações perante terceiros

As obrigações da Concessionária, perante terceiros, enquanto entidade exploradora da Autoestrada ao abrigo do Contrato de Concessão e, em particular, do estipulado no presente capítulo, relativamente a ocorrências verificadas no Empreendimento Concessionado, são aferidas, exclusivamente, por referência ao cumprimento das obrigações para si emergentes do Contrato de Concessão, do Manual de Operação e Manutenção e do Plano de Controlo de Qualidade.

Base LVII-CC

Período adicional de Concessão e partilha de Receitas Líquidas de Portagem

1 — Caso venha a ocorrer a prorrogação prevista no n.º 3 da base X, as taxas de portagem passam a constituir receita da titularidade da Concessionária, que paga à EP o montante equivalente a 20 % das Receitas Líquidas de Portagem.

2 — Durante o período de prorrogação fixado no n.º 4 da base X, a Concessionária:

a) Deixa de entregar à EP as receitas de portagem conforme previsto no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços, passando a entregar-lhe, nos mesmos termos aí estabelecidos, com as necessárias adaptações, o montante resultante da aplicação do

disposto no número anterior, fazendo seu o montante remanescente;

b) Assume a posição da EP para efeitos do Contrato de Prestação de Serviços.

3 — O disposto na presente base não prejudica as obrigações de informação e de disponibilização de dados e documentação à EP previstas no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LXV-B

Pagamentos por conta da remuneração anual pela disponibilidade da Autoestrada

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 da base LVII-S e dos direitos de compensação atribuídos no Contrato de Prestação de Serviços relativamente a montantes devidos ao abrigo do mesmo, as Receitas Líquidas de Portagem que, nos termos do Contrato de Concessão, sejam da titularidade da EP, podem ser retidas e 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 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 referidos na alínea a) do n.º 10 da base anterior, 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.

4 — Caso tenha havido lugar à cessação da posição contratual regulada pela base LVII-W as Receitas Líquidas de Portagem são entregues, pela sociedade concessionária à Concessionária, que as pode reter e utilizar nos termos previstos no n.º 1.

5 — A realização de pagamentos por conta ao abrigo da presente base não prejudica as obrigações de informação e de disponibilização de dados e documentação à EP previstas no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LXV-C

Partilha de benefícios de receitas de portagem

1 — A Concessionária tem direito a beneficiar de partilha de Receitas Líquidas de Portagem cobradas, caso estas excedam as receitas líquidas de portagem estimadas para o mesmo ano no Caso Base, nos seguintes moldes:

a) 10 % da parcela do excedente apurado que situe entre 100 % e 140 % da Receita Líquida de Portagem estimada;

b) 20 % da parcela do excedente apurado que ultrapasse 140 % da Receita Líquida de Portagem estimada.

2 — O benefício resultante do disposto no número anterior concretiza-se num pagamento único anual, a realizar pelo Concedente, em simultâneo com o pagamento de reconciliação, no âmbito da alínea b) do n.º 10 da base LXV-A.

3 — As receitas de taxas de portagem estimadas no Caso Base 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.

4 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, ocorrendo alteração nos pressupostos subjacentes às estimativas de receita de taxas de portagem previstas no Caso Base, 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 à Concessionária.

Base LXV-D

Partilha de benefícios operacionais

1 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, compromete-se a desenvolver, até ao final de 2015, os trabalhos tendentes à identificação de outras possíveis melhorias nas condições de execução do Contrato de Concessão, quer numa perspetiva técnica, quer numa perspetiva económica e financeira, com vista à sua implementação dentro do referido prazo, ponderando outras alternativas para além das já consagradas nestas bases e no Contrato de Concessão e que, caso venham a reunir o consenso entre Concessionária e Concedente, possam contribuir para gerar poupanças adicionais, designadamente decorrentes do seguinte:

a) Otimização de custos de operação e manutenção corrente, em função, nomeadamente, da revisão dos níveis de serviço da Concessão, para além do já consagrado no Manual de Operação e Manutenção;

b) Aproveitamento de outras sinergias sustentáveis relacionadas com:

- i) Centros de controlo de tráfego;
- ii) Centros de assistência e manutenção; e
- iii) Centros de manutenção invernal.

2 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização dos ganhos operacionais previstos no número anterior e que resultem do esforço conjugado da Concessionária e do Concedente são partilhados, em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente, e calculados nos termos referidos nos n.ºs 3 e 4.

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

4 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 2 respondem 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.

5 — A parcela dos benefícios previstos na presente base a que tem direito o Concedente é refletida na dedução aos pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada previstos em cada ano, a concretizar-se no pagamento de reconciliação a ocorrer em fevereiro do ano seguinte.

6 — 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.

7 — Ocorrendo ganhos operacionais em resultado de uma proposta apresentada nos termos do número anterior e aceite pela Concessionária, os benefícios daí resultantes são partilhados em termos equitativos, aplicando-se, com as devidas adaptações o regime constante dos n.ºs 3 a 5.

8 — Ocorrendo os ganhos operacionais previstos na presente base, 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 LXV-E

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 previsto no n.º 1 da base X sejam inferiores a € 23 340 460,56, a valores atualizados, a dezembro de 2012, 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 previsto no n.º 1 da base X são atualizados, a dezembro de 2012, à taxa de 6,08 %.

3 — O valor do benefício resultante da aplicação do disposto no n.º 1, atualizado nos termos previstos nos números anteriores, acresce ao montante definido no n.º 3 da base X para efeitos da prorrogação aí prevista e dos benefícios a atribuir à Concessionária ao abrigo do n.º 4 dessa mesma base.

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 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-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 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 e X das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio, passam a ter as seguintes epígrafes:

a) Capítulo VII — Funções do IMT;

b) Capítulo X — Pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada e partilha de benefícios.

2 — As secções I, II, IV, V e IX do capítulo X-A das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio, passam a ter as seguintes epígrafes:

a) Secção I — Disposições gerais;

b) Secção II — Sistema de cobrança de taxas de portagem;

c) Secção IV — Prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem;

d) Secção V — Remuneração pela cobrança de taxas de portagem;

e) Secção IX — Incumprimento.

3 — As subsecções II e III da secção V do capítulo X-A das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio, passam a ter as seguintes epígrafes:

a) Subsecção II — Remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem;

b) Subsecção III — Remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem.

4 — É aditado o capítulo XXII-A, com a epígrafe Comissão de Peritos, às bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio, que inclui a base LXXXVII-B.

5 — A base LVII-Y das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários

rios associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio, passa a ter a seguinte epígrafe «Licenças, autorizações e seguros».

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 da Costa de Prata, cuja minuta é aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

Artigo 5.º

Norma revogatória

São revogadas as alíneas *sss*) e *ttt*) do n.º 1 da base I, as alíneas *c*) e *d*) da base VI, os n.ºs 11 e 12 da base XXXIV, os n.ºs 6 e 7 e as alíneas *d*) e *l*) do n.º 8 da base XLV, os n.ºs 2 e 3 da base XLVIII, a alínea *f*) do n.º 4 e o n.º 5 da base L, o n.º 5 da base LIV, o n.º 5 da base LVII-D, os n.ºs 3 e 4 da base LVII-S, os n.ºs 2, 3 e 5 da base LVII-U, os n.ºs 5 e 6 da base LVII-X, o n.º 6 da base LVII-AA, os n.ºs 16, 17 e 18 da base LXV-A e a alínea *d*) do n.º 5 da base LXXV das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio.

Artigo 6.º

Repúblicação

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 dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, com a redação atual.

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)

Repúblicação das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata.

Bases da Concessão

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Base I

Definições e abreviaturas

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

a) ACE — o agrupamento complementar de empresas constituído entre os Membros do Agrupamento com vista ao desenvolvimento, nos termos do Contrato de Projeto e Construção, das atividades de conceção, de projeto e de construção dos Lanços referidos nos n.ºs 1 e 2 da base II;

b) Acordo de Subscrição — 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 empréstimos subordinados;

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 Projeto e Construção;

d) Acordo Parassocial — o acordo parassocial da Concessionária;

e) Agente dos Bancos Financiadores — tem o sentido que, nos Contratos de Financiamento e, nomeadamente, no *Common Terms Agreement*, é conferido à expressão *Global Agent*;

f) Agrupamento — o conjunto de sociedades comerciais vencedor do concurso público para atribuição da 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, por estabelecimentos de restauração, hoteleiros e similares e por zonas de repouso e de estacionamento de veículos;

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

j) *[Revogada]*;

k) Bancos Financiadores — as instituições de crédito financiadoras das atividades integradas na Concessão, nos termos dos Contratos de Financiamento;

l) Bases da Concessão — o quadro geral da regulamentação da Concessão, aprovado pelo Decreto-Lei

n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 105/2015, de 16 de junho;

m) *[Revogada]*;

n) 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 efeitos do Contrato de Concessão, a qual deve ser efetuada por Grupo de Sublanças e para a totalidade da área por este abrangida e com utilização dos critérios definidos no Contrato de Concessão;

o) 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;

p) Caso Base — o conjunto dos pressupostos e das projeções económico-financeiras que constam em anexo ao Contrato de Concessão, com as alterações que lhe sejam introduzidas nos termos permitidos naquele contrato;

q) 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;

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, na redação em

vigor à Data de Assinatura do Contrato de Concessão, com as respetivas alterações;

z) Código das Sociedades Comerciais — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de setembro, na redação em vigor à Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

aa) *[Revogada]*;

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

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

dd) Concedente — o Estado Português;

ee) Concessão — o conjunto de direitos e obrigações atribuído à Concessionária por intermédio do Contrato de Concessão e demais regulamentação aplicável;

ff) Concessionária — a Ascendi Costa de Prata, Autoestradas da Costa de Prata, S. A.;

gg) 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;

hh) *[Revogada]*;

ii) *[Revogada]*;

jj) Contrato de Operação e Manutenção — o contrato celebrado entre a Concessionária e a Operadora, tendo por objeto a operação da Autoestrada e a manutenção do Empreendimento Concessionado, o qual não inclui a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem e constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

kk) Contrato de Prestação de Serviços — o contrato de prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores da Autoestrada, cuja minuta inicial figura em anexo ao Contrato de Concessão, incluindo as alterações que o mesmo venha a sofrer nos termos contratualmente previstos;

ll) Contrato de Projeto e Construção — o contrato celebrado entre a Concessionária e o ACE, tendo por objeto a conceção, projeto e construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II e a conceção, projeto e duplicação do Lanço referido no n.º 2 da base II;

mm) *[Revogada]*;

nn) *[Revogada]*;

oo) Contratos de Financiamento — os contratos celebrados entre a Concessionária e os Bancos Financiadores, que constituem anexo ao Contrato de Concessão;

pp) Contratos do Projeto — os contratos como tal identificados em anexo ao Contrato de Concessão;

qq) 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;

rr) Critérios Chave — os critérios a utilizar para a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão nos termos do n.º 4 da base LXXXIV e do Contrato de Concessão;

ss) Custo Médio Ponderado do Capital — a taxa de atualização calculada a partir do custo individual de cada uma das fontes de financiamento da Concessionária, ponderadas de acordo com a estrutura de capital da mesma;

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

uu) [Revogada];

vv) 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 25-A/2000, de 13 de maio, ou seja, 19 de maio de 2000;

ww) Empreendimento Concessionado — o conjunto dos bens que integram a Concessão, nos termos do Contrato de Concessão;

xx) Empreiteiros Independentes — 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;

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

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

aaa) [Revogada];

bbb) [Revogada];

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

ddd) 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 impactos 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 impactos negativos esperados;

eee) Grande Reparação de Pavimento — qualquer intervenção executada sobre parte ou totalidade do pavimento das vias de um determinado Grupo de Sublancos em resultado das conclusões de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos 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 e ou a recuperação ou reforço das suas características estruturais;

fff) Grupos de Sublancos — os grupos de Sublancos 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 ou de Monitorizações Localizadas de Pavimentos;

ggg) IGF — a Inspeção-Geral de Finanças;

hhh) 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;

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

jjj) IVA — o imposto sobre o valor acrescentado;

kkk) Lanço — as secções em que se divide a Autoestrada;

lll) Manual de Operação e Manutenção — o documento a que se refere o n.º 4 da base L e que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

mmm) 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;

nnn) 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;

ooo) 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;

ppp) Membro do Agrupamento — cada uma das sociedades que o constituíam à data da adjudicação provisória da Concessão;

qqq) 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;

rrr) Operadora — a sociedade incumbida do desenvolvimento das atividades de operação da Autoestrada e de manutenção do Empreendimento Concessionado, nos termos do Contrato de Operação e Manutenção;

sss) [Revogada];

ttt) [Revogada];

uuu) Partes — o Concedente e a Concessionária;

vvv) 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 dia 31 de dezembro de 2004, ou 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 9 da base XLVII, consoante o que ocorra mais tarde;

www) Plano de Controlo de Qualidade — o documento a que se refere o n.º 8 da base XLV e que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

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

yyy) Proposta — o conjunto da 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;

zzz) Rácio Anual de Cobertura da Vida do Empréstimo (RCVE) — o quociente entre: *i*) o valor atual líquido dos meios libertos do projeto, desde a data de cálculo até à data do último vencimento da dívida sénior, descontado ao custo médio ponderado da dívida sénior, acrescido do saldo de abertura da conta de reserva do serviço da dívida, e *ii*) o total da dívida sénior existente à data do cálculo, sendo este rácio calculado no início de cada ano civil do período relevante;

aaaa) Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior com caixa (RCASD com caixa) — o quociente entre: *i*) os meios libertos do projeto acrescido do saldo das disponibilidades de caixa, e *ii*) o capital devido nos termos dos Contratos de Financiamento, acrescido de todos os juros, comissões e despesas a liquidar pela Concessionária ao abrigo dos mesmos, sendo este rácio calculado com referência ao período subsequente de 12 meses;

bbbb) Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior sem caixa (RCASD sem caixa) — o quociente entre: *i*) os meios libertos do projeto, e *ii*) o capital devido nos termos dos Contratos de Financiamento, acrescido de todos

os juros, comissões e despesas a liquidar pela Concessionária ao abrigo dos mesmos, sendo este rácio calculado com referência ao período subsequente de 12 meses;

cccc) Rácio Médio de Cobertura do Serviço da Dívida (RMCD) — a média aritmética simples dos valores dos Rácios de Cobertura Anual do Serviço da Dívida sem caixa calculados durante o período de reembolso da dívida sénior;

dddd) Receitas Líquidas de Portagem — as receitas brutas de taxas de portagem efetivamente cobradas na Concessão deduzidas, nos termos do Contrato de Prestação de Serviços, dos encargos suportados com a respetiva cobrança, designadamente com a remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem e pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços;

eeee) Refinanciamento da Concessão — a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento, ou dos contratos que os venham a substituir ou alterar, ou a sua substituição por outros contratos ou por outras estruturas de financiamento;

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

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

hhhh) TIR Acionista — a taxa interna de rendibilidade para os acionistas, em termos anuais nominais, para todo o prazo da Concessão definido no n.º 1 da base X, definida como a taxa interna de rendibilidade nominal dos fundos disponibilizados pelos acionistas e do *cash-flow* distribuído aos acionistas, designadamente sob a forma de juros e reembolso de prestações acessórias, dividendos pagos ou reservas distribuídas, a preços correntes, durante todo o referido período da Concessão, calculada nos termos constantes do Caso Base;

iiii) TMDA — o tráfego médio diário anual, apurado de acordo com o estabelecido nos n.ºs 2 e 3 da base LVI;

jjjj) 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;

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

llll) 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;

mmmm) 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 e construção, financiamento, conservação e exploração, em regime de disponibilidade, dos seguintes Lanços:

a) IC 1 Mira — Aveiro (IP 5), com a extensão aproximada de 24 km;

b) IC 1 Angeja (IP 5) — Maceda, com a extensão aproximada de 30 km;

c) ER 1.18 IC 1 — IP 1, com a extensão aproximada de 6 km;

d) IC 1 nó de Miramar — nó de ligação à EN 109, com a extensão aproximada de 4,1 km.

2 — Integra também o objeto da Concessão, para efeitos de conceção, projeto e duplicação do número de vias, financiamento, conservação e exploração, em regime de disponibilidade, o Lanço IC 1 nó de ligação à EN 109 — nó da Madalena, com a extensão aproximada de 1,7 km.

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

a) IP 5 Aveiro (Barra) — Albergaria (IP 1/A 1), com a extensão aproximada de 24 km;

b) IC 1 Maceda — Miramar, com a extensão aproximada de 19 km;

c) IC 1 Madalena — Coimbrões, com a extensão aproximada de 1 km.

4 — 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.

5 — Os Lanços referidos nos n.ºs 1, 2 e 3 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.

6 — As extensões dos Sublanços 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 do Sublanço começar ou terminar contactando em plena via uma estrada ou autoestrada construída, a sua extensão é determinada pela distância que medeia entre o perfil de contacto do eixo das duas vias e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

c) Se uma das extremidades do Sublanço entroncar de nível com uma estrada da rede nacional, a sua extensão é determinada pela distância que medeia entre a linha do bordo extremo da berma da estrada que primeiro contacte o eixo da Autoestrada e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

d) Se não estiver concluída a construção de um dos Sublanços da Autoestrada que lhe fiquem contíguos, a sua extensão é provisoriamente determinada pela distância que

medeia entre o último perfil transversal de Autoestrada construído e a entrar em serviço e o eixo da obra de arte da outra extremidade.

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, tudo nos exatos termos das disposições aplicáveis do Contrato de Concessão.

2 — A Concessionária não pode recusar a utilização da Autoestrada 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 de conservação, os troços de estradas que os completam, 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 afetadas à concessão cujo tráfego utilize o tabuleiro da estrutura.

7 — Os limites da Concessão são os que constam, graficamente, de anexo ao Contrato de Concessão.

Base VI

Estabelecimento da Concessão

O Estabelecimento da Concessão é composto:

a) Pela Autoestrada, nós de ligação e conjuntos viários associados, dentro dos limites estabelecidos na base V;

b) Pelas Áreas de Serviço e de repouso, pelos centros de assistência e de manutenção e por outros serviços de apoio aos utentes da Autoestrada nela situados;

c) [Revogada];

d) [Revogada].

Base VII

Bens que integram a Concessão

1 — Integram a Concessão:

a) O Estabelecimento da Concessão;

b) Todas as obras, máquinas, equipamentos, designadamente equipamentos de contagem e classificação de tráfego e circuito fechado de TV, aparelhagens, acessórios e, em geral, outros bens diretamente afetos à exploração e conservação da Autoestrada, bem como os terrenos, as casas de guarda e do pessoal da exploração, os escritórios e outras dependências de serviço integradas nos limites físicos da Concessão e quaisquer bens necessários à referida exploração e conservação que pertençam à Concessionária;

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 e mantém permanentemente atualizado e à disposição do Concedente um inventário dos bens que integram a Concessão nos termos do número anterior.

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 a Concessão

A Concessionária obriga-se a manter, durante a vigência do Contrato de Concessão e a expensas suas, em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições aplicáveis do Contrato de Concessão, os bens que integram a Concessão, efetuando em devido tempo as reparações, renovações e adaptações que, de acordo com as mesmas disposições, para o efeito se tornem necessárias.

Base IX

Natureza dos bens que integram a Concessão

1 — A Autoestrada e os conjuntos viários a ela associados integram o domínio público do Concedente, a partir da sua entrada em serviço.

2 — Para efeitos, exclusivamente, do disposto no número anterior, constitui a Autoestrada:

a) O terreno por ela ocupado, abrangendo a plataforma da Autoestrada (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 para assistência dos utentes e de cobrança de taxas de portagem, bem como as edificações neles construídas, integram igualmente o domínio público do Concedente.

4 — Salvo na medida do previsto nas presentes bases e no Contrato de Concessão e sem prejuízo do aí disposto, 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 referidos nos números anteriores, os quais, encontrando-se subtraídos ao comércio jurídico privado, 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.

5 — Os bens móveis que se incluam nas alíneas *b)* e *d)* do n.º 1 da base VII, apenas podem ser substituídos, alienados e onerados pela Concessionária nos termos do número seguinte.

6 — A Concessionária apenas pode alienar os bens mencionados no número anterior 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.

7 — Os bens 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.

8 — 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.

9 — 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.

10 — 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-W, para a sociedade concessionária.

11 — Sem prejuízo do disposto no n.º 9 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.

12 — Os bens e direitos da Concessionária não abrangidos nos números anteriores que sejam utilizados no desenvolvimento das atividades integradas na Concessão podem ser alienados, onerados e substituídos pela Concessionária.

13 — Os bens móveis referidos no número anterior podem ser adquiridos pelo Concedente, no Termo da Concessão, pelo valor que seja determinado por acordo

das Partes, ou, na ausência deste, por uma comissão de avaliação da qual façam parte três peritos, um nomeado pelo Concedente, outro pela Concessionária e outro por acordo de ambas as Partes ou, na sua falta, por escolha do Bastonário da Ordem dos Engenheiros, que também nomeia o representante de qualquer das Partes, caso estas o não tenham feito.

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.

3 — O prazo previsto no n.º 1 é prorrogado caso o valor acumulado recebido pela Concessionária ao abrigo da base LXV-C, acrescido dos benefícios que lhe tenham sido atribuídos nos termos previstos na base XIX-A, não atinja, no final do prazo da Concessão previsto no n.º 1, em termos de valor atualizado líquido, a dezembro de 2012, à taxa de 6,08 %, o montante de € 19 698 836,37, acrescido dos benefícios que sejam atribuídos à Concessionária nos termos previstos na base LXV-E.

4 — A prorrogação do prazo da Concessão prevista no número anterior apenas ocorre pelo período estritamente necessário para que, através da atribuição à Concessionária de 80 % das Receitas Líquidas de Portagem, seja alcançado o montante previsto no número anterior, até ao máximo de três anos, devendo o Concedente respeitar as legítimas expectativas da Concessionária neste âmbito.

5 — No período relativo à prorrogação do prazo a que aludem os números anteriores não há lugar à realização de qualquer pagamento do Concedente à Concessionária, incluindo em contrapartida da prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem.

6 — Para efeitos do disposto nos n.ºs 3 e 4, a Concessionária submete ao Concedente até 180 dias antes do termo do prazo da Concessão estipulado no n.º 1, a seguinte informação:

a) Valor acumulado efetivamente recebido até à data pela Concessionária ao abrigo da base LXV-C, acompanhado de demonstração da respetiva atualização, nos termos do n.º 3;

b) Estimativa do valor a receber pela Concessionária ao abrigo da base LXV-C até ao final do prazo previsto no n.º 1, acompanhado de demonstração da respetiva atualização, nos termos do n.º 3;

c) Valor acumulado dos benefícios atribuídos à Concessionária ao abrigo do disposto na base XIX-A, acompanhado de demonstração da respetiva atualização;

d) Valor dos benefícios a atribuir à Concessionária ao abrigo da base LXV-E, acompanhado de demonstração da respetiva atualização, nos termos do n.º 3;

e) Conclusão sobre a existência, ou não, de prorrogação do prazo da Concessão nos termos do n.º 3; e, em caso afirmativo,

f) Cálculo do valor a recuperar pela Concessionária e estimativa fundamentada do período de prorrogação aplicável nos termos previstos nos n.ºs 3 a 5.

7 — O Concedente pode solicitar à Concessionária a prestação, dentro de um prazo razoável fixado para o efeito, de quaisquer informações adicionais para a confirmação das informações referidas no número anterior.

8 — Havendo lugar a prorrogação nos termos do n.º 3, o prazo da Concessão estipulado no n.º 1 é prorrogado nos termos dos n.ºs 4 e 5, devendo a Concessionária, no período de prorrogação, proceder às entregas de receita de acordo com o previsto na alínea a) do n.º 2 da base LVII-UA, acompanhadas dos documentos justificativos dos montantes em causa e da indicação do valor remanescente por recuperar.

9 — Caso o valor a recuperar pela Concessionária nos termos do n.º 4 seja auferido pela Concessionária antes do período máximo de três anos aí fixado, o que é notificado pelo Concedente à Concessionária, o Contrato de Concessão extingue-se com efeitos reportados à data da verificação desse requisito.

10 — Tendo as informações submetidas pela Concessionária ao abrigo do n.º 6 concluído pela existência de prorrogação e existindo disputa entre as Partes quanto à aplicação do estipulado no n.º 3 sem que lhes tenha sido possível ultrapassar esse diferendo no prazo de 45 dias a contar da data da receção pelo Concedente daquelas informações, o Concedente recorre a arbitragem nos termos previstos no Contrato de Concessão.

11 — Verificando-se o previsto no número anterior, o prazo da Concessão estipulado no n.º 1 é prorrogado, limitado ao máximo fixado no n.º 4, até à emissão de decisão final no processo arbitral encetado, sendo aplicável:

a) Durante esse período, provisoriamente e sujeito a acerto, se necessário, em função dessa decisão, o disposto nos n.ºs 4, 5 e 8;

b) Em caso de decisão arbitral no sentido da manutenção posterior da vigência do Contrato de Concessão, o disposto nos n.ºs 4, 5, 8 e 9.

CAPÍTULO IV

Sociedade concessionária

Base XI

Objeto social, sede e forma

1 — A Concessionária tem como objeto social, 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 be-

nefícios entre o Concedente e a 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 — 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.

4 — Decorrido o prazo indicado no número anterior, podem quaisquer terceiros deter ações da Concessionária, desde que os Membros do Agrupamento 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.

5 — Decorrido o prazo de cinco anos referido no número anterior, podem igualmente quaisquer terceiros deter ações da Concessionária, desde que os Membros do Agrupamento detenham o domínio da Concessionária, em conjunto, e enquanto acionistas, diretos ou indiretos, desta, até ao Termo da Concessão, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, sem prejuízo de o Concedente poder dispensar a verificação destes requisitos.

6 — São nulas e de nenhum efeito as transmissões de ações da Concessionária efetuadas em violação do disposto nas presentes bases ou nos Estatutos e a Concessionária fica obrigada a não reconhecer, para qualquer efeito, a qualidade de acionista a qualquer entidade que adquira ou possua ações representativas do seu capital através dessas transmissões.

7 — Consideram-se ações, para os efeitos previstos na presente base, todos os valores mobiliários representativos do capital social da Concessionária que confirmem ou, por força do disposto no capítulo III do título IV do Código das Sociedades Comerciais, possam vir a conferir, direito de voto aos seus titulares.

8 — As autorizações do Concedente previstas na presente base consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas no prazo de 45 dias após a respetiva solicitação.

Base XIII

Capital

1 — O capital social da Concessionária é de € 22 200 000, integralmente subscrito e realizado.

2 — Todas as ações representativas do capital social da Concessionária são obrigatoriamente nominativas, se tituladas, e seguem o regime dos títulos nominativos, se escriturais.

3 — A Concessionária obriga-se a manter o Concedente permanentemente informado sobre o cumprimento do Acordo de Subscrição, indicando-lhe nomeadamente se as entradas de fundos nele contempladas foram integralmente realizadas ou, não o sendo, qual o montante em falta e a parte faltosa.

4 — A Concessionária não pode proceder à redução do seu capital social, durante todo o período da Concessão, sem prévio consentimento do Concedente, cuja eventual recusa é devidamente justificada.

5 — 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, quaisquer alterações ao Acordo Parassocial das quais possa resultar, direta ou indiretamente, a modificação das regras relativas aos mecanismos ou à forma de assegurar o domínio da Concessionária pelos Membros do Agrupamento.

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 5 da base XII carece, sob pena de nulidade, de autorização prévia e específica do Concedente.

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

5 — As autorizações do Concedente previstas na presente base não são injustificadamente recusadas e consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas no prazo de 30 dias úteis a contar da sua solicitação.

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, a qual se considera tacitamente recusada pelo Concedente quando não seja concedida no prazo de 60 dias úteis a contar da sua solicitação.

2 — Excetuam-se do disposto no número anterior as onerações de ações efetuadas em benefício dos Bancos Financiadores nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, as quais devem em todos os casos ser comunicadas ao Concedente, a quem deve ser enviada, no prazo de 30 dias a contar da data em que sejam constituídas, cópia notarial do documento que formaliza a oneração

e 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 anexo ao Contrato de Concessão contendo o acordo direto entre o Concedente e os Bancos Financiadores, Bancos Financiadores, entidades maioritariamente detidas por estes ou terceiras entidades.

4 — Os Membros do Agrupamento aceitam, 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 ou a impedir, sensivelmente, 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 significativamente o normal desenvolvimento dos trabalhos, ou do regime da exploração, bem como a verificação de anomalias estruturais ou outras anomalias significativas 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, 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 da 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 os trabalhos de construção, de conservação e de exploração da Autoestrada, bem como sobre os níveis de serviço e os indicadores de atividade relacionados com a sinistralidade e a segurança rodoviárias, cobrindo aspetos como os pontos de acumulação de acidentes, a identificação das causas 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 obter 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 tal licença 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 taxa global de tributação direta sobre o lucro das sociedades — IRC e Deramas — que, conjunta ou isoladamente, tenha por efeito a variação da TIR Acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no Caso Base, os pagamentos anuais pela disponibilidade da Autoestrada, previstos na base LXV-A, são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de modo a que, simulado no Caso Base, seja reposto, ano a ano, o valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

2 — Sem prejuízo do previsto no número anterior, caso venham a ser implementadas medidas de caráter fiscal, pa-

rafiscal ou contabilístico (com exceção, neste último caso, das decorrentes de medidas aprovadas ao nível da União Europeia de aplicação genérica ao seu território), incluindo, sem limitação, 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, ainda que não em exclusivo, a Concessionária, a Concessão, as atividades concessionadas, as parcerias público-privadas, as concessionárias do Estado do setor rodoviário ou a exploração ou utilização de bens do domínio público rodoviário e que, conjunta ou isoladamente, tenham por efeito a variação da TIR Acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontrar previsto no Caso Base, os pagamentos anuais pela disponibilidade da Autoestrada, previstos na base LXV-A, são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de modo a que, simulado no Caso Base, seja reposto, ano a ano, o valor do *cash-flow* acionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

3 — O acerto de pagamentos referido nos números anteriores é objeto de acordo entre as Partes, devendo, em qualquer caso, o mesmo ser refletido nos pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada do ano em que produzir efeitos a variação prevista no número anterior.

4 — Caso o impacto da ocorrência de alguma das situações previstas na presente base se verifique em qualquer um dos anos do prazo adicional da Concessão estipulado no n.º 3 da base X, há lugar aos ajustamentos referidos nos n.ºs 1 e 2 sempre que o efeito no resultado líquido da Concessionária seja superior, nesse ano, em valor absoluto, a € 50 000, a preços correntes, face ao resultado líquido que seria apurado caso tal situação não tivesse ocorrido.

CAPÍTULO V

Financiamento

Base XIX

Responsabilidade da Concessionária

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

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, entretanto alterados, e o Acordo de Subscrição, que, em conjunto com o *cash-flow* líquido gerado pela Concessão, declara garantirem-lhe tais fundos.

3 — Não são oponíveis ao Concedente quaisquer exceções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas pela Concessionária nos termos do número anterior, salvo quando respeitem a responsabilidade diretamente assumida pelo Concedente.

4 — A Concessionária tem o direito a receber as importâncias previstas nos capítulos XII e X-A, os rendimentos de exploração das Áreas de Serviço e quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da Concessão, nos termos das presentes bases e 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 ou para o Concedente, do que as existentes nos contratos de financiamento que substituem.

3 — 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 Acionista 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 de imediato ao Concedente toda e qualquer intenção de proceder a um 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 no Contrato de Concessão.

CAPÍTULO VI**Expropriações****Base XXI****Disposições aplicáveis**

As 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 15 dias úteis seguintes à sua receção, para as corrigir.

4 — O prazo para realização das expropriações, indicado no n.º 5 da base seguinte, considera-se suspenso relativamente às parcelas face às quais a falta ou a incorreção se

tenha verificado, a partir da data em que a Concessionária seja notificada pelo Concedente para o efeito, e até à efetiva e completa correção das mesmas.

5 — Sempre que se torne necessário realizar expropriações para manter direitos de terceiros do 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, podendo os respetivos bens não integrar necessariamente o património do Concedente.

Base XXIII

Condução, controlo e custos dos processos expropriativos

1 — A condução e a realização dos processos expropriativos dos bens ou dos 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 de outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões, ou outros ónus ou encargos delas derivados, na parte em que estas ultrapassem o montante de € 27 433 884,34.

2 — É obrigação da Concessionária o pagamento de indemnizações ou de outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões, ou outros ónus ou encargos delas derivados, até um valor máximo de € 27 433 884,34.

3 — A Concessionária deve entregar ao Concedente qualquer quantia que lhe seja solicitada para pagamento das indemnizações a que se refere o número anterior e até ao valor máximo aí indicado, no prazo de 10 dias úteis após a receção do pedido daquela entidade.

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, compete à Concessionária, a todo o tempo, e, nomeadamente, no âmbito dos estudos e dos 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.

5 — 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 de cada Sublanço.

6 — Qualquer atraso, não imputável à Concessionária, na entrega pelo Concedente de bens e de direitos expropriados, que impeça, relativamente a cada Sublanço, que a Concessionária dê início a obras ou a trabalhos nesses bens ou ao exercício desses direitos confere à Concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV, desde que aquele atraso seja superior a 45 dias, se ocorrer antes do início dos trabalhos de construção no Lanço em causa, ou superior a 15 dias, seguidos ou interpolados, se ocorrer após o início daqueles trabalhos.

CAPÍTULO VII

Funções do IMT

Base XXIV

IMT

Sem prejuízo dos poderes cometidos a outras entidades, 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, construção ou duplicação 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, bem como pela conceção e duplicação do Lanço referido no n.º 2 da base II, respeitando os estudos e projetos apresentados nos termos das bases seguintes e o disposto no Contrato de Concessão.

2 — A construção dos Lanços indicados no n.º 1 da base II deve iniciar-se até 18 meses após a Data de Assinatura do Contrato de Concessão.

3 — A duplicação do Lanço referido no n.º 2 da base II deve iniciar-se até 12 meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão.

4 — Para cumprimento das obrigações assumidas em matéria de conceção, projeto e construção da Autoestrada, a Concessionária celebra com o ACE o Contrato de Projeto e Construção que figura como anexo ao Contrato de Concessão.

Base XXVI

Programa de execução da Autoestrada

1 — As datas limite de entrada em serviço de cada um dos Lanços referidos nos n.ºs 1 e 2 da base II são as seguintes:

Lanço	Mês
IC1 Mira/Aveiro.	maio de 2004.
IC1 Angeja/Maceda.	maio de 2004.
ER1.18/IC1.IP1.	setembro de 2003.
IC1 Nó de Miramar/Nó de ligação à EN109.	junho de 2003.
IC1 Miramar/Madalena.	junho de 2003.

2 — As datas de entrada em serviço efetivo e, bem assim, as datas de início da construção e da duplicação de cada um dos Lanços referidos no número anterior constam do Programa de Trabalhos anexo ao Contrato de Concessão.

3 — 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.

Base XXVII

Disposições gerais relativas a estudos e projetos

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

2 — Os estudos e os projetos referidos no número anterior devem satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, à segurança, à comodidade e à economia dos utentes

da Autoestrada, sem descurar os aspetos de integração ambiental e de 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 — Em caso de dúvidas de interpretação, 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 de classificação de tráfego deve ser objeto de pormenorizada justificação nos estudos e nos 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 corresponder à 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) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IP 5 entre Aveiro (Barra) e o nó de Albergaria (IP 1/A 1);
- b) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IC 1, variante a Aveiro. Ílhavo — Vagos;
- c) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IC 1 entre Angeja e Pardilhó;
- d) Estudo prévio e estudo de impacte ambiental do IC 1 entre Pardilhó e Maceda;
- e) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IC 1 entre Maceda e Miramar;
- f) Projeto de execução e estudo de impacte ambiental do IC 1 entre Miramar e Coimbrões.

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.

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, os Estudos de Impacte Ambiental, os anteprojetos e os projetos que lhe compete elaborar, as alterações que propõe aos elementos indicados no n.º 6 da base anterior e as entidades técnicas independentes que propõe para a emissão do parecer de revisão a que alude o n.º 7 da base seguinte.

2 — O documento referido no número anterior e os estudos e projetos que dele são objeto devem ser elaborados e apresentados de forma a permitir o cumprimento

pela Concessionária da obrigação de observar as datas de início da construção e de abertura ao tráfego dos respetivos Lanços, estabelecidas nos termos da base XXVI.

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 com a apresentação, de acordo com critérios de razoabilidade, 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 referido no n.º 2 da base II, é dispensável a apresentação de estudos prévios, por se considerar que os mesmos resultam da Proposta.

2 — Sempre que haja lugar à 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 base e 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;
- k) Sinalização;
- l) Equipamentos de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;

- m) Telecomunicações;
- n) Iluminação;
- o) Vedações;
- p) Serviços afetados;
- q) Obras de arte correntes;
- r) Obras de arte especiais;
- s) Túneis;
- t) Centro de assistência e manutenção;
- u) Áreas de Serviço e áreas de repouso;
- v) Projetos complementares;
- w) Expropriações;
- x) Relatório das medidas de minimização de impactes ambientais;
- y) Portagens;
- z) Sistemas de controlo e gestão de tráfego;
- aa) Canal Técnico Rodoviário;
- bb) 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 os 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

Crítérios 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 100 km/h, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Em zonas excecionalmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, pode ser adotada velocidade base e características técnicas inferiores às indicadas, mediante proposta da Concessionária devidamente fundamentada.

3 — O dimensionamento do perfil transversal dos Sublancos (secção corrente) deve ser baseado nos volumes horários de projeto previstos 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, devendo as passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou relevante 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, 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 três metros, no separador quando tenha largura inferior a nove metros, bem como na proteção a obstáculos próximos da plataforma ou, nos casos previstos nas normas em vigor para o setor, devendo 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 devem 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 os 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 de esclarecimentos essenciais à aprovação dos projetos ou dos 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, no caso dos estudos prévios, 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 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, das conceções previstas ou do funcionamento das obras, exceto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo Concedente, relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado por escrito reservas referentes à segurança, à qualidade ou à durabilidade das mesmas e a responsabilidade concreta que seja invocada por terceiro lesado ou o vício de que as obras venham a padecer, decorram diretamente de factos incluídos em tais reservas.

5 — No caso de o traçado dos Lanços referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 da base II, que venha a ser aprovado pelo Concedente, não se localizar no Corredor considerado na Proposta, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, desde que demonstre ter havido aumento de custos.

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 se considera tacitamente concedida quando não seja recusada 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 Empreiteiros Independentes 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 relevantes pretendidas pela Concessionária ao Programa de Trabalhos devem ser notificadas ao Concedente, acompanhadas da devida justificação, não podendo envolver adiamento das datas de entrada em serviço fixadas no n.º 1 da base XXVI.

2 — Ocorrendo atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos ou sendo-lhe feitas pela Concessionária alterações que possam pôr em risco as datas referidas no número anterior, o Concedente notifica a Concessionária para apresentar, no prazo que razoavelmente lhe seja fixado, mas nunca superior a 15 dias úteis, um plano de recuperação do atraso e a indicação do reforço de meios para o efeito necessários, pronunciando-se o Concedente sobre o referido plano no prazo de 15 dias úteis a contar da sua apresentação.

3 — Caso o plano de recuperação referido no número anterior 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.

4 — Até à 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.

5 — 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 6 da base XXIII.

Base XXXIV

Aumento do número de vias da Autoestrada

1 — O aumento do número de vias dos Sublanços da Autoestrada 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 e não havendo lugar a dedução por falhas de disponibilidade ao abrigo da base LXV-A, nos segmentos dos Sublanços em causa afetados, em virtude e durante o período de execução dos trabalhos de aumento do número de vias.

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, e 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 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.

11 — *[Revogado]*.

12 — *[Revogado]*.

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 Sublancos;

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

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

e) As áreas máximas de intervenção pela Concessionária;

f) Os critérios de medição relevantes para cada patologia.

2 — 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-A.

3 — 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, num período de quatro anos, para o Grupo de Sublancos em causa e em valores acumulados, a área máxima identificada 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 área máxima identificada 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, num período de quatro anos, para o Grupo de Sublancos em causa e em valores acumulados, a área máxima identificada em anexo ao Contrato de Concessão.

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

5 — As Campanhas de Monitorização de Pavimentos e as Monitorizações Localizadas 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.

6 — 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.

7 — Sempre que 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 Sublancos cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, ultrapasse a área máxima respetivamente identificada em anexo ao Contrato de Concessão.

8 — Na hipótese prevista na parte final do número anterior, são da responsabilidade do Concedente os encargos com a realização dessa Grande Reparação de Pavimento, sendo de imediato desencadeado um procedimento de Grande Reparação de Pavimento e aplicando-se, com as devidas adaptações, o disposto nos n.ºs 12 e seguintes.

9 — 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 Sublancos respetivo.

10 — Sempre que, na sequência de uma Campanha de Monitorização 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 Sublancos cujos encargos tenham sido suportados pela Concessionária, ultrapasse a respetiva área máxima de

intervenção pela Concessionária definida em anexo ao Contrato de Concessão.

11 — Na hipótese prevista na parte final do número anterior, são da responsabilidade do Concedente os encargos com a realização dessa Grande Reparação de Pavimento, sendo de imediato desencadeado um procedimento nos termos dos números seguintes.

12 — 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.

13 — 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.

14 — 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.

15 — 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.

16 — 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.

17 — 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.

18 — 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.

19 — 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.

20 — 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.

21 — 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.

22 — 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.

23 — 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 21, 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.

24 — 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.

25 — 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.

26 — Na hipótese prevista no número anterior, o Concedente é responsável pelos efeitos 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.

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.

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 — 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.

33 — Na hipótese prevista no número anterior, 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.

34 — 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.

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 estabelecimento 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 ou a duplicar.

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 superintendam, 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, 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 ou de duplicação e de conservação dos Lanços previstos nos n.ºs 1 e 2 da base II, bem como a qualidade da conservação dos Lanços previstos no n.º 3 da base II, responsabilizando-se, na medida das obrigações para si resultantes do Contrato de Concessão, do Plano de Controlo de Qualidade e do Manual de Operação e Manutenção, pela

sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e de operacionalidade, ao longo de todo o período da Concessão.

2 — A Concessionária responde perante o Concedente e perante terceiros, nos termos gerais da lei e do Contrato de Concessão, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na concessão, 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, existindo a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, nos termos da base XXXIV-A, não se execute atempadamente a mesma por facto imputável a este.

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, a obras de arte, a sinalização horizontal e vertical, a equipamento de segurança, a equipamento de portagem, a equipamento de contagem e de classificação de tráfego, bem como a 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 um representante do Concedente e por um representante 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, dispensando-se a homologação do auto que dela resultar pelo ME.

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 tenham a natureza de correções resultantes do incumprimento pela Concessionária do disposto na base XXXVII.

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 as dependências sofram alterações, dentro do prazo que para cada caso seja 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 à 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 nas autoestradas que constituem o objeto da Concessão não deve ser superior a 50 km, salvo se permitido em legislação específica.

5 — A Área de Serviço situada ao quilómetro 4 do IP 5 não faz parte da Concessão, não tendo a Concessionária, por isso, qualquer direito sobre ela.

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 da exploração a terceiros 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, em caso de incumprimento das obrigações impostas, neste âmbito, pelo Contrato de Concessão, o Concedente pode notificar a Concessionária e o terceiro que explore a Área de Serviço para, no prazo de seis meses, cessar o incumprimento e reparar as respetivas consequências, com a expressa indicação de que a manutenção do incumprimento ou das suas consequências pode originar o termo, pelo Concedente, com base no disposto no n.º 6, do contrato de exploração da Área de Serviço.

5 — Decorrido o prazo referido no número anterior, e caso se mantenha a situação de incumprimento ou não sejam reparadas as suas consequências, o Concedente pode exigir à Concessionária que resolva o contrato de exploração da Área de Serviço.

6 — Se a Concessionária não proceder, no prazo de 30 dias a contar da notificação que lhe tenha sido dirigida nos termos do número anterior, à resolução aí referida, pode o Concedente pôr imediatamente termo àquele contrato.

7 — O regime estabelecido nos n.ºs 4 a 6 deve estar expressamente ressalvado nos contratos submetidos à apreciação do Concedente nos termos do n.º 1.

8 — O regime de exploração das Áreas de Serviço deve cumprir os mínimos estabelecidos no Manual de Operação e Manutenção, salvo autorização expressa do Concedente.

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 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 as 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 — A Concessionária deve manter a Autoestrada, e os demais bens que integram ou estejam afetos à Concessão, em funcionamento ininterrupto e permanente, em bom estado de conservação e em perfeitas condições de utilização

e segurança, realizando, oportunamente e de acordo com o disposto no Plano de Controlo de Qualidade e no Manual de Operação e Manutenção, as reparações, as renovações e as adaptações que para o efeito se tornem necessárias e que, nos termos do Contrato de Concessão, sejam da sua responsabilidade, e todos os trabalhos e alterações necessários para que os mesmos satisfaçam cabal e permanentemente os fins 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 Plano de Controlo de Qualidade e no Manual de Operação e Manutenção.

3 — Constitui ainda responsabilidade da Concessionária a conservação e manutenção dos sistemas de contagem e classificação de tráfego, incluindo o respetivo centro de controlo e ainda os sistemas de iluminação, 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 — 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, não lhe podendo ser imputada qualquer responsabilidade pela não conformidade com os padrões de qualidade relacionados com os pavimentos que sejam comprovadamente afetados pela não realização de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, nos termos da base XXXIV-A, sempre que, existindo a necessidade de proceder à mesma, tal não ocorra atempadamente por facto imputável ao Concedente.

5 — O estado de conservação e as condições de exploração da Autoestrada e demais bens que integrem ou estejam afetos à Concessão são verificados pelo Concedente, 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 Contrato de Concessão e no Plano de Controlo de Qualidade, salvo na medida do diversamente estipulado na base XXXIV-A e sem prejuízo do aí disposto.

6 — [Revogado].

7 — [Revogado].

8 — No Plano de Controlo de Qualidade são estabelecidos os critérios a verificar, a respetiva periodicidade de verificação, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nos seguintes componentes:

- a) Pavimentos flexíveis;
- b) Obras de arte correntes;
- c) Obras de arte especiais;
- d) [Revogada];
- e) Drenagem;
- f) Equipamentos de segurança;
- g) Sinalização;
- h) Integração paisagística e ambiental;
- i) Iluminação;
- j) Telecomunicações;
- k) Telemática;
- l) [Revogada].

9 — 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.

10 — 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 XLVI

Transferência da exploração e conservação dos Lanços existentes

1 — Os Lanços referidos nos n.ºs 2 e 3 da base II, bem como os equipamentos e instalações afetos aos mesmos, transferem-se para a Concessionária às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão ou, no caso do Lanço referido na alínea c) do n.º 3 da base II, na data da sua entrada em serviço, tornando-se a respetiva exploração e a 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, as quais são identificadas em anexo ao Contrato de Concessão.

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, na qualidade de representante do Concedente, todos os trabalhos de reparação que este 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 de classificação de tráfego

1 — A Concessionária tem a obrigação de instalar e ou manter instalado o equipamento de contagem e de classificação de tráfego listado em anexo ao Contrato de Concessão que permita, em tempo real, assegurar ao Concedente o controlo efetivo do número e do tipo de veículos que circulam nos respetivos Sublanços, devendo ainda disponibilizar os dados captados por tal equipamento ao programa de monitorização de tráfego em curso na rede rodoviária nacional.

2 — O equipamento de medição de tráfego instalado deve garantir:

- a) A classificação dos veículos, de acordo com as categorias definidas pelo Concedente e descritas na base XLIX;
- b) [Revogada];
- c) O fornecimento de dados, em tempo real, para sistemas de controlo e gestão de tráfego.

3 — A Concessionária pode proceder à remoção do equipamento que se encontre instalado em Sublancos que integram a Concessão e a cuja instalação a Concessionária não se encontre obrigada ao abrigo do n.º 1.

4 — Os sistemas a instalar devem ter capacidades de processamento de informação em tempo real e devem ser compatíveis com a rede de equipamento de contagem, de classificação automática de veículos e de sistemas de pesagem dinâmica de eixos atualmente existente, assim como com o atual programa de controlo do sistema utilizado pelo Concedente.

5 — O sistema de contagem de veículos deve incluir um circuito fechado de TV, acoplando a cada um dos equipamentos pelo menos uma câmara de vídeo.

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

7 — O sistema e os componentes a fornecer, a instalar e a integrar devem ser concebidos de forma a comunicarem através de soluções com capacidade de débito adequada à correta execução das tarefas a que se destinam, com um mínimo de dois sinais simultâneos, e serem um sistema aberto de medição do tráfego, proporcionando as inovações mais recentes.

8 — Ficam a cargo da Concessionária todos os custos referentes ao fornecimento, instalação, conservação e exploração do equipamento de contagem, classificação e observação de tráfego referido no n.º 1.

9 — Todos os equipamentos de contagem, de classificação e de observação de tráfego são sujeitos a testes por um período de pelo menos dois meses, logo após a entrada em serviço do Sublenco respetivo, através dos quais o Concedente possa aferir do seu bom funcionamento e autorizar que o Lanco 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 é a que resultar do Contrato de Concessão, devendo permitir, nos Sublancos em que devam permanecer instalados, a contagem e a classificação do tráfego.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — A Concessionária deve ainda prever a integração no sistema de contagem das duas estações de pesagem já existentes no Lanco IC 1 Maceda — Miramar e no IP 5 nas proximidades de Aveiro, para determinar a pesagem em movimento dos veículos.

Base XLIX

Classificação de veículos

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

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

2 — [Revogado].

Base L

Operação e manutenção

1 — Para cumprimento das obrigações assumidas em matéria de operação e de manutenção do Empreendimento Concessionado, a Concessionária celebrou com a Operadora, na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, o Contrato de Operação e Manutenção.

2 — A Operadora pode ceder a sua posição contratual no contrato referido no número anterior, mediante autorização do Concedente, que se deve pronunciar no prazo de 60 dias, sob pena de se considerar a referida autorização tacitamente concedida.

3 — A Concessionária não pode opor ao Concedente quaisquer exceções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas nos termos dos números anteriores.

4 — O Manual de Operação e Manutenção da Autoestrada estabelece as obrigações a observar pela Concessionária ao abrigo do Contrato de Concessão em matéria de operação e de manutenção do Empreendimento Concessionado, designadamente sobre:

- Equipamento de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;
- Informação e normas de comportamento para com os utentes;
- Normas de atuação no caso de restrições de circulação na Autoestrada;
- Segurança dos utentes e das instalações;
- Serviços de vigilância e de assistência aos utentes, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de atualização;
- [Revogada];
- Estatísticas;
- Áreas de Serviço;

- i) Revestimento vegetal;
- j) Pavimentos;
- k) Sinalização temporária;
- l) Manutenção corrente da infraestrutura.

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — 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.

8 — 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.

9 — Nos termos previstos no Contrato de Concessão, a Concessionária acorda ainda com o Concedente um manual de procedimentos de operação e manutenção da Autoestrada que estabelece as regras e procedimentos a serem adotados com vista ao cumprimento das obrigações que para a Concessionária decorrem do Manual de Operação e Manutenção e que o integra para efeitos de aferição e medida do referido cumprimento das obrigações da Concessionária e da responsabilidade desta perante o Concedente e perante terceiros.

Base LI

[Revogada].

Base LI-A

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 respetivas obrigações das entidades exploradoras, apenas é permitido, sem penalidade, o encerramento de vias, para efeitos devidamente justificados, até ao limite de 20 000 via x quilómetro x hora por ano, durante o período diurno (das 7 até às 21 horas) e até ao limite de 30 000 via x 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;

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, ou (iv) à manutenção do sistema de cobrança de taxas de portagem, pelo tempo estritamente necessário à execução da ação de manutenção em causa.

2 — Todo e qualquer encerramento de vias deve ser previamente comunicado pela Concessionária ao IMT.

Base LII

Obrigações e direitos dos utilizadores e dos proprietários confinantes da Autoestrada

1 — As obrigações dos utilizadores e os direitos e as obrigações dos proprietários dos terrenos confinantes com a Autoestrada, em relação ao seu policiamento, são os 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 respetivas obrigações das entidades exploradoras.

2 — A Concessionária tem o dever de informar os utentes e o Concedente, com a devida antecedência, na observância do 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 e no Contrato de Concessão, sobre a realização de obras que afetem as normais condições de circulação na via, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as 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, na observância do 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 e no Contrato de Concessão, sobre a ocorrência de incidentes que impliquem congestionamentos no troço em obras, devendo a informação ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária servida pela Autoestrada e, se o volume das obras em causa e o seu impacto na circulação assim o recomendem, através de anúncio publicado num jornal de circulação nacional, com a antecedência e o destaque convenientes.

Base LIII

Disciplina de tráfego

1 — A circulação pela Autoestrada obedece ao disposto no Código da Estrada e demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis, nomeadamente, 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.

2 — A Concessionária deve estudar e implementar os mecanismos necessários para, através do equipamento que, nos termos do Contrato de Concessão, a Concessionária está obrigada a instalar e desde que compatível com os equipamentos listados em anexo ao Contrato de Concessão, proceder à monitorização do tráfego, à identificação de condições climatéricas adversas à circulação, à deteção de acidentes e à consequente e sistemática informação de alerta ao utente, no âmbito da Concessão.

3 — A Concessionária é obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado e sem prejuízo do 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, a garantir permanentemente em boas condições de segurança e de comodidade a circulação na Autoestrada, nos termos e condições definidos no Contrato de Concessão, colaborando ativamente com as autoridades com poderes de disciplina de tráfego, designadamente em situações de tráfego excecionalmente intenso, sem direito a qualquer indemnização ou à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão.

4 — A Concessionária não responde nos termos do número anterior sempre que, existindo a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos

encargos sejam da responsabilidade do Concedente, nos termos da base XXXIV-A, não se proceda atempadamente à mesma por facto imputável a este.

5 — Não obstante o estipulado no número anterior, e sem prejuízo do disposto nos n.ºs 32 e 33 da base XXXIV-A, a Concessionária deve, em qualquer caso e até à realização da Grande Reparação de Pavimento em causa, implementar as medidas necessárias, quer à informação dos utentes sobre o estado da via, utilizando os meios de informação e de sinalização adequados, quer à segurança na circulação, neste último caso salvo na medida em que os trabalhos em causa consubstanciem uma Grande Reparação de Pavimento ou quando, por força do decurso do tempo, tenham, em conjunto, um efeito equivalente.

Base LIV

Assistência aos utentes

1 — A Concessionária é obrigada a assegurar 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, nos termos e condições previstos no Contrato de Concessão.

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 ao longo de todo o traçado da Autoestrada, 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 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, e que compreendem também 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 LIV-A

Obrigações perante terceiros

As obrigações da Concessionária, perante terceiros, enquanto entidade exploradora da Autoestrada ao abrigo do Contrato de Concessão e, em particular, do estipulado no presente capítulo, relativamente a ocorrências verificadas no Empreendimento Concessionado, são aferidas, exclusivamente, por referência ao cumprimento das obrigações para si emergentes do Contrato de Concessão, do Manual de Operação e Manutenção e do Plano de Controlo de Qualidade.

Base LV

Reclamações dos utentes

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

2 — A Concessionária deve enviar ao Concedente, nos 30 dias subsequentes ao termo de cada trimestre, 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 estatística rigorosa e 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 — 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.

4 — 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.

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-K.

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 — A decisão referida no n.º 4 confere à Concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão, nos termos da base LXXXIV.

7 — 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.

8 — 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 em anexo ao 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 dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.

2 — 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 3 500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma al-

tura, 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 — [Revogado].

6 — 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.

7 — 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, por simples determinação do Concedente, durante o prazo da Concessão estipulado no n.º 1 da base X ou por proposta da Concessionária, com o acordo do Concedente, no eventual período de prorrogação previsto nos n.ºs 3 e seguintes da base X.

8 — 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.

9 — 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 face 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-W.

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, salvo na medida do estipulado na base LVII-UA e 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, salvo na medida do estipulado na base LVII-UA e 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 o 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, na Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, nos Decretos-Lei n.º 112/2009 e n.º 113/2009, ambos de 18 de maio, e nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, em cada momento, a esse serviço.

4 — Em caso de cessão da posição contratual da Concessionária no Contrato de Prestação de Serviços e de posterior cessação da relação contratual estabelecida entre

a EP e a sociedade cessionária, tudo nos termos do Contrato de Concessão e do Contrato de Prestação de Serviços, a Concessionária obriga-se a reassumir a sua posição contratual originária, de modo a não ser interrompida a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem na Autoestrada.

5 — Ocorrendo a situação prevista no número anterior, a Concessionária:

a) Não assume qualquer responsabilidade em que tenha incorrido a sociedade cessionária anteriormente a essa reassunção;

b) Tem a faculdade de ceder novamente a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços, nos termos previstos na secção VIII.

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 e a verificação das situações que conduzam ao incumprimento, mora ou cumprimento defeituoso.

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.

SECÇÃO V

Remuneração pela cobrança de taxas de portagem

SUBSECÇÃO I

Disposição geral

Base LVII-K

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-L

Montante e pagamento

1 — O valor anual e os termos da revisão 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-M

Atualização

1 — O valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem (« $DisSC_t$ ») é atualizado, no primeiro dia de cada ano civil, nos seguintes termos:

$$DisSC_t = DisSC_{t_0} \times \frac{IPC_p}{IPC_{Dez2009}}$$

em que:

$DisSC_t$ = valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem no ano t ;

$DisSC_{t_0}$ = valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem, conforme resulta do Contrato de Prestação de Serviços;

IPC_p = último IPC conhecido do ano $t-1$;

$IPC_{Dez2009}$ = IPC de dezembro de 2009.

2 — Nos anos em que ocorra a revisão do valor anual remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem, nos termos do Contrato de Prestação de Serviços, não há lugar à atualização prevista no número anterior.

3 — Ocorrendo a revisão do valor anual remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de taxas de portagem, nos termos do Contrato de Prestação de Serviços, o valor anual revisto é atualizado, nos anos seguintes, de acordo com a fórmula prevista no n.º 1, ajustando-se para o efeito o IPC de referência para o mês de dezembro do ano anterior àquele em que se verifique essa revisão.

SUBSECÇÃO III

Remuneração pelo serviço de cobrança de portagens

Base LVII-N

Período transitório

1 — Durante o prazo de dois anos, a contar do início da cobrança efetiva de taxas de portagem na Autoestrada, 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 — As Partes comprometem-se a colaborar ativamente tendo em vista a maximização das Receitas Líquidas 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) O custeio baseado em atividades elaborado numa base de transparência de informação, que constitui referência obrigatória;

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

c) 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;

d) 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;

e) 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;

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 face ao mesmo mês do ano anterior, exceto nos anos em que produz efeitos a revisão, ordinária ou extraordinária, desse valor.

Base LVII-S

Pagamento

1 — A Concessionária, nas entregas das receitas relativas à cobrança de taxas de portagem nos termos do Contrato de Concessão, deduz ao montante a entregar, como adiantamento, o valor que lhe seja devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem na Autoestrada.

2 — Os demais 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.

3 — *[Revogado]*.

4 — *[Revogado]*.

SECÇÃO VI

Receitas próprias da Concessionária

Base LVII-T

Receitas próprias da Concessionária

Para além da remuneração prevista na base LVII-K, 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.

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, salvo na medida do estipulado na base LVII-UA e sem prejuízo do disposto nas bases LXV-B e LXV-C.

2 — *[Revogado]*.

3 — *[Revogado]*.

4 — 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.

5 — *[Revogado]*.

Base LVII-UA

Período adicional de Concessão e partilha de Receitas Líquidas de Portagem

1 — Caso venha a ocorrer a prorrogação prevista no n.º 3 da base X, as taxas de portagem passam a constituir receita da titularidade da Concessionária, que paga à EP o montante equivalente a 20 % das Receitas Líquidas de Portagem.

2 — Durante o período de prorrogação fixado no n.º 4 da base X, a Concessionária:

- a) Deixa de entregar à EP as receitas de portagem conforme previsto no Contrato de Concessão e no Contrato de Prestação de Serviços, passando a entregar-lhe, nos mesmos termos aí estabelecidos, com as necessárias adaptações, o montante resultante da aplicação do disposto no número anterior, fazendo seu o montante remanescente;
- b) Assume a posição da EP para efeitos do Contrato de Prestação de Serviços.

3 — O disposto na presente base não prejudica as obrigações de informação e de disponibilização de dados e documentação à EP previstas 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-W

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 — Sem prejuízo de outros direitos que assistam à EP, cessa a relação contratual estabelecida entre a EP e a sociedade cessionária nos casos e nos termos previstos na base LVII-Z, ou caso a sociedade cessionária não continue ou não possa continuar a executar diretamente o Contrato de Prestação de Serviços.

4 — 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 apenas pode ceder a posição contratual que assuma nos termos da presente base (ou realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indireto, idêntico resultado), caso a sociedade à qual venha a ceder a sua posição contratual cumpra os requisitos estabelecidos na presente secção, que se mantém aplicável a tal cessão, com as necessárias adaptações.

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

Base LVII-X

Sociedade cessionária

1 — A Concessionária só pode ceder a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços a uma

sociedade comercial cujo capital social seja, na data da cessão, controlado pelas entidades que detenham, direta ou indiretamente e isolada ou conjuntamente, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, sem prejuízo de eventuais direitos de *step in* no capital social da sociedade cessionária a serem consagrados a favor das entidades financiadoras da Concessionária ou daquela entidade.

2 — 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.

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

4 — Podem quaisquer terceiros deter ações da sociedade cessionária, desde que os acionistas existentes na data da cessão da posição contratual detenham o respetivo domínio, isolada ou conjuntamente, 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.

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — 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-Y

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

Base LVII-Z

Incumprimento da prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem

1 — Salvo nos casos previstos no número e na base seguintes, 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, pela 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 e no Contrato de Concessão, 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 violação grave, pela sociedade cessionária, das obrigações decorrentes do Contrato de Prestação de Serviços, a EP notifica a sociedade cessionária, com o conhecimento da 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.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se, designadamente, violação grave das obrigações decorrentes do Contrato de Prestação de Serviços:

a) Um atraso, imputável à Concessionária ou à sociedade cessionária, superior a três dias úteis seguidos, ou a dez dias úteis interpolados no mesmo ano, na entrega das receitas de portagem;

b) A violação do disposto no n.º 5 da base LVII-W.

6 — Tratando-se de uma violação não sanável ou caso a sociedade cessionária não cumpra as suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento nos termos determinados pela EP, esta pode determinar a cessação da relação contratual estabelecida com a sociedade cessionária e a reassunção pela Concessionária da sua posição contratual originária nos termos estabelecidos no n.º 4 da base LVII-I, mediante notificação para o efeito enviada a cada uma das partes.

7 — A notificação enviada pela EP à Concessionária e à sociedade cessionária nos termos previstos no número anterior produz efeitos a partir do vigésimo dia a contar da respetiva receção.

Base LVII-AA

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.

6 — [Revogado].

SECÇÃO X

Termo do Contrato de Prestação de Serviços

Base LVII-BB

Termo do Contrato de Prestação de Serviços

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

CAPÍTULO XI

Outros direitos do Concedente

Base LVIII

Contratos do Projeto

1 — Sem prejuízo do disposto no capítulo anterior, carecem de aprovação prévia do Concedente, sob pena de nulidade, a substituição, a modificação ou a resolução dos Contratos do Projeto, bem como a celebração pela Concessionária de qualquer negócio jurídico que tenha por objeto as matérias reguladas pelos mesmos, com exceção dos contratos associados à realização de Grandes Reparações de Pavimento, os quais se regem pelo disposto na base XXXIV-A.

2 — A aprovação do Concedente deve ser comunicada à Concessionária no prazo de 90 dias no caso dos Contratos de Financiamento e de 45 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 — Com exceção do disposto na alínea *a)* do n.º 5 da base LVII-I, a Concessionária permanece responsável perante o Concedente pelo desenvolvimento de todas as atividades concessionadas e pelo cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Concessão, independentemente da contratação, no todo ou em parte, dessas atividades com terceiros nos termos dos Contratos do Projeto e sem prejuízo das obrigações e responsabilidades diretamente assumidas perante o Concedente pelas contrapartes nesses contratos.

5 — Sempre que, nos termos dos contratos a que se refere o número anterior, seja permitido ao Concedente o exercício direto de direitos perante os terceiros que neles são partes outorgantes e a Concessionária seja, por força dos mesmos contratos ou do Contrato de Concessão, igualmente responsável pelo cumprimento das obrigações correspondentes, pode o Concedente optar livremente por exercer tais direitos diretamente sobre esses terceiros ou sobre a Concessionária.

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

7 — 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.

Base LIX

Outras autorizações do Concedente

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

a) Termos e condições dos seguros referidos na base LXIX;

b) Garantias prestadas a favor do Concedente;

c) Garantias prestadas pelos membros do ACE a favor da Concessionária.

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

3 — As autorizações do Concedente previstas na presente base consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas no prazo de 45 dias após a respetiva solicitação.

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 das presentes bases e do Contrato de Concessão;

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

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

e) A redução do capital social da Concessionária;

f) A alteração dos Estatutos da Concessionária;

g) A transmissão ou a oneração das ações da Concessionária, nos casos e nos termos previstos nas bases XII e XV;

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

i) As autorizações previstas nas bases LVIII e LIX;

j) O trespasse da Concessão;

k) As alterações nas condições das apólices de seguros.

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.

5 — As autorizações e aprovações do Concedente nos termos das bases LVIII e LIX não são injustificadamente recusadas.

Base LXI

Instalações de terceiros

1 — Quando, ao longo do período da Concessão, se venha a mostrar necessária a passagem pela Autoestrada de quaisquer instalações ou redes de serviço público não previstas anteriormente, a Concessionária deve permitir a sua instalação e 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 a 3 da base II, e até ao final do prazo previsto no n.º 1 da base X, a Concessionária recebe uma remuneração anual calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$R_t = Dis_t - Ded_t \pm \sum (Sin)_t$$

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 e seguintes, com o limite de 2 % da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade da Autoestrada (Dis_t).

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:

$$Dis_t = \left[tdi_t \times \frac{IPC_{Dez-1}}{IPC_{Dez2012}} + td_t \right] \times nd_t$$

em que:

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade atualizável, no ano t , de acordo com o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

td_t = valor da tarifa diária de disponibilidade não atualizável, no ano t , de acordo com o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

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

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

$IPC_{Dez2012}$ = IPC a dezembro de 2012.

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 21.

4 — Considera-se existir uma falha de disponibilidade quando se verificar alguma das condições de indisponibilidade definidas nos n.ºs 15 e 19 a 21, considerando o disposto no n.º 2 da base XXXIV e no n.º 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 ;

$IS_t(\text{concessão portagem}_i)$ = 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:

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

em que:

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

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

b) $IS_t(\text{Conc}) > IS_t(\text{ponderado})$, 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 registado 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 do disposto na 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 e até ao final do prazo previsto no n.º 1 da base X, 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 — Sem prejuízo do disposto na base LXV-B, o Concedente procede ao pagamento da remuneração anual pela forma e nas datas em seguida indicadas:

a) Até ao final de cada um dos meses de fevereiro, abril, junho, agosto, outubro e dezembro de cada ano são efetuados pagamentos, todos de igual montante, correspondentes, na sua globalidade, a 80 % da remuneração anual prevista;

b) Até ao final do mês de fevereiro de cada ano, é efetuado um pagamento de reconciliação correspondente à diferença entre a remuneração devida relativa ao ano anterior e os pagamentos efetuados nesse mesmo ano ao abrigo da alínea anterior e da base LXV-B;

c) Até 15 dias antes do termo do prazo previsto na alínea anterior, o Concedente fornece à Concessionária os mapas que serviram de base ao cálculo do pagamento da remuneração anual do ano anterior;

d) Caso a comunicação a que se refere a alínea anterior não ocorra no prazo aí referido, o apuramento do montante do pagamento de reconciliação é efetuado sem considerar os efeitos das deduções por falhas na disponibilidade da Autoestrada, os quais são refletidos num dos pagamentos a serem efetuados durante o ano subsequente ao ano em que tenham ocorrido ao abrigo da alínea a);

e) A Concessionária pode reclamar do montante apurado do pagamento de reconciliação no prazo de 30 dias após receção dos mapas referidos na alínea c).

11 — A determinação da parte responsável pelo pagamento de reconciliação previsto no número anterior é feita da seguinte forma:

a) Se a soma dos pagamentos efetuados em certo ano ao abrigo da alínea a) do n.º 10 for superior à remuneração anual desse mesmo ano cabe à Concessionária pagar ao Concedente o montante respeitante ao pagamento de reconciliação;

b) Se a soma dos pagamentos efetuados em certo ano ao abrigo da alínea a) do n.º 10 for inferior à remuneração anual desse mesmo ano cabe ao Concedente pagar à Concessionária o montante respeitante ao pagamento de reconciliação.

12 — Em caso de mora, superior a 30 dias, relativamente ao termo do prazo fixado no n.º 10 para a realização de pagamentos de reconciliação devidos pelo Concedente há lugar à aplicação de juros, calculados à taxa Euribor para operações a três meses acrescida de 1 %, após o trigésimo primeiro dia e por um período de 30 dias, e à taxa legal aplicável depois de decorrido esse período.

13 — Em caso de mora relativamente ao termo dos prazos fixados na alínea a) do n.º 10 há lugar à aplicação de juros calculados à taxa Euribor para operações a três meses acrescida de 1 %.

14 — Em caso de mora, superior a 30 dias, relativamente ao termo do prazo fixado no n.º 10 para a realização de pagamentos de reconciliação devidos pela Concessionária há lugar à aplicação de juros, calculados à taxa Euribor para operações a três meses acrescida de 1 %, após o trigésimo primeiro dia e por um período de 30 dias, e à taxa legal aplicável depois de decorrido esse período.

15 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 22 a 24, 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 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 como-idade 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;
- iv) Os sistemas de ventilação de túneis e outros equipamentos integrantes da Autoestrada.

16 — [Revogado];

17 — [Revogado];

18 — [Revogado];

19 — O nível de serviço de disponibilidade é calculado com base na metodologia preconizada na última versão do *Highway Capacity Manual* e com sistema métrico.

20 — 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, utilizando-se como métrica padrão segmentos de via de 100 metros de extensão de faixa de rodagem do Sublanço.

21 — 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:

$$F(Dis)_t = \left[tdi_t \times \frac{IPC_{Dez-t-1}}{IPC_{Dez2012}} + td_t \right] \times T \times c(g) \times c(\ell)$$

em que:

tdi_t = valor da tarifa diária de disponibilidade atualizável, no ano t , ou, caso no ano t a tarifa seja igual a zero, no ano imediatamente anterior em que a tarifa seja superior a zero, de acordo com previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

td_t = valor da tarifa diária de disponibilidade não atualizável, no ano t , ou, caso no ano t a tarifa seja igual a zero, no ano imediatamente anterior em que a tarifa seja superior a zero, de acordo com o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

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

$IPC_{Dez2012}$ = IPC a dezembro de 2012;

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, são 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 igual a $0,3xhn/10$, sendo hn o número de horas de duração da indisponibilidade nesse período noturno;

ii) indisponibilidade durante o período diurno entre as 7 e as 21 horas — a que corresponde um coeficiente de valor igual a $0,7xhd/14$, sendo hd o número de horas de duração da indisponibilidade no período diurno;

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

22 — 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 15, 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.

23 — Caso se verifique o incumprimento de valores padrão mínimos de algum parâmetro caracterizador das condições de circulação a que se refere a subalínea i) da alínea c) do n.º 15, os segmentos de sublanço afetados consideram-se ainda assim totalmente disponíveis:

a) No caso de uma Monitorização Localizada de Pavimentos ter determinado a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente, durante o período de tempo necessário 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;

b) No caso de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos ter determinado a necessidade de proceder a uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos devam ser suportados pelo Concedente, durante o período de tempo necessário à conclusão dos respetivos trabalhos, desde que respeitados os prazos parcelares de responsabilidade da Concessionária definidos na base XXXIV-A; ou

c) 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.

24 — 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-A.

Base LXV-B

Pagamentos por conta da remuneração anual pela disponibilidade da Autoestrada

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 da base LVII-S e dos direitos de compensação atribuídos no Contrato de Prestação de Serviços relativamente a montantes devidos ao abrigo do mesmo, as Receitas Líquidas de Portagem que, nos termos do Contrato de Concessão, sejam da titularidade da EP, podem ser retidas e 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 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 referidos na alínea a) do n.º 10 da base anterior, 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.

4 — Caso tenha havido lugar à cessão da posição contratual regulada pela base LVII-W as Receitas Líquidas de Portagem são entregues, pela sociedade cessionária à Concessionária, que as pode reter e utilizar nos termos previstos no n.º 1.

5 — A realização de pagamentos por conta ao abrigo da presente base não prejudica as obrigações de informação e de disponibilização de dados e documentação à EP previstas no Contrato de Prestação de Serviços.

Base LXV-C

Partilha de benefícios de receitas de portagem

1 — A Concessionária tem direito a beneficiar de partilha de Receitas Líquidas de Portagem cobradas, caso estas excedam as receitas líquidas de portagem estimadas para o mesmo ano no Caso Base, nos seguintes moldes:

a) 10 % da parcela do excedente apurado que situe entre 100 % e 140 % da Receita Líquida de Portagem estimada;

b) 20 % da parcela do excedente apurado que ultrapasse 140 % da Receita Líquida de Portagem estimada.

2 — O benefício resultante do disposto no número anterior concretiza-se num pagamento único anual, a realizar pelo Concedente, em simultâneo com o pagamento de reconciliação, no âmbito da alínea b) do n.º 10 da base LXV-A.

3 — As receitas de taxas de portagem estimadas no Caso Base 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.

4 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, ocorrendo alteração nos pressupostos subjacentes às estimativas de receita de taxas de portagem previstas no Caso Base, 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 à Concessionária.

Base LXV-D

Partilha de benefícios operacionais

1 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, compromete-se a desenvolver, até ao final de 2015, os trabalhos tendentes à identificação de outras possíveis melhorias nas condições de execução do Contrato de Concessão, quer numa perspetiva técnica, quer numa perspetiva económica e financeira, com vista à sua implementação dentro do referido prazo, ponderando outras alternativas para além das já consagradas nestas bases e no Contrato de Concessão e que, caso venham a reunir o consenso entre Concessionária e Concedente, possam contribuir para gerar poupanças adicionais, designadamente decorrentes do seguinte:

a) Otimização de custos de operação e manutenção corrente, em função, nomeadamente, da revisão dos níveis de serviço da Concessão, para além do já consagrado no Manual de Operação e Manutenção;

b) Aproveitamento de outras sinergias sustentáveis relacionadas com:

- i) Centros de controlo de tráfego;
- ii) Centros de assistência e manutenção; e
- iii) Centros de manutenção invernal.

2 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização dos ganhos operacionais previstos no número anterior e que resultem do esforço conjugado da Concessionária e do Concedente são partilhados, em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente, e calculados nos termos referidos nos n.ºs 3 e 4.

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

4 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 2 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.

5 — A parcela dos benefícios previstos na presente base a que tem direito o Concedente é refletida na dedução aos pagamentos pela disponibilidade da Autoestrada previstos em cada ano, a concretizar-se no pagamento de reconciliação a ocorrer em fevereiro do ano seguinte.

6 — 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.

7 — Ocorrendo ganhos operacionais em resultado de uma proposta apresentada nos termos do número anterior e aceite pela Concessionária, os benefícios daí resultantes são partilhados em termos equitativos, aplicando-se, com as devidas adaptações o regime constante dos n.ºs 3 a 5.

8 — Ocorrendo os ganhos operacionais previstos na presente base, 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 LXV-E

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 previsto no n.º 1 da base X sejam inferiores a € 23 340 460,56, a valores atualizados, a dezembro de 2012, 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 previsto no n.º 1 da base X são atualizados, a dezembro de 2012, à taxa de 6,08 %.

3 — O valor do benefício resultante da aplicação do disposto no n.º 1, atualizado nos termos previstos nos números anteriores, acresce ao montante definido no n.º 3 da base X para efeitos da prorrogação aí prevista e dos benefícios a atribuir à Concessionária ao abrigo do n.º 4 dessa mesma base.

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.

CAPÍTULO XIII

Modificações subjetivas na Concessão

Base LXVI

Cedência, oneração, trespasse e alienação

1 — Sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases, é proibido 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 autorização do Concedente, trespasar 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 — No caso de trespasse, 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 — 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.

7 — 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, com o montante máximo de responsabilidade correspondente ao montante de capitalização da Concessionária pelos seus acionistas nos termos do Acordo de Subscrição 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 e na proporção em que for sendo cumprido o Acordo de Subscrição.

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o valor da caução é fixado da seguinte forma:

a) Na Data de Assinatura do Contrato de Concessão é de € 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 investimento efetuado em formação bruta de capital fixo;

d) [Revogada].

3 — O valor da caução determinado nos termos do número anterior nunca pode ser inferior a € 2 493 989,49, atualizado de acordo com o referido no n.º 5.

4 — No ano seguinte à data de entrada em serviço da totalidade da Autoestrada, o valor da caução passa a corresponder 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.

5 — Nos anos seguintes ao ano referido no número anterior, o valor da caução é atualizado de acordo com o IPC publicado para o ano anterior àquele em que ocorre a atualização.

6 — 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;

d) Seguro-caução constituído em benefício do Concedente.

7 — Quando a caução seja 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 fixa em 90 % dessa média.

8 — Nos termos e condições da caução constituída de acordo com qualquer das modalidades previstas no n.º 6, quaisquer modificações subsequentes dos seus termos, 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, por escrito, no prazo de 60 dias a contar do respetivo pedido, comprometendo-se a Concessionária ao cumprimento de todas as obrigações que para si resultam ou possam resultar da manutenção em vigor da caução, nos exatos termos em que esta foi prestada.

9 — Os termos e condições das garantias referidas na alínea b) da base anterior não podem ser alterados sem autorização prévia do Concedente, a qual se considera tacitamente concedida se não for recusada no prazo de 60 dias a contar do respetivo pedido, comprometendo-se a Concessionária ao cumprimento de todas as obrigações que para si resultam ou possam resultar da manutenção em vigor dessas garantias, nos exatos termos em que as mesmas foram prestadas.

10 — O Concedente pode utilizar a caução sempre que a Concessionária não cumpra qualquer obrigação assumida no Contrato de Concessão, nomeadamente quando não se proceda ao pagamento das multas contratuais, nos termos do disposto no n.º 6 da base LXXV, ou dos prémios de seguro, nos termos do n.º 5 da base seguinte, ou sempre

que tal se revele necessário em virtude da aplicação do disposto no n.º 3 da base XXIII ou no n.º 2 da base LXXXI, ou por incumprimento do disposto na alínea a) do n.º 11 da base LXV-A.

11 — 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.

12 — Há recurso imediato à caução nos casos previstos na presente base, mediante despacho do ME, sob proposta do IMT, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral sobre a matéria em causa.

13 — 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 inerentes ao desenvolvimento das atividades integradas na Concessão por seguradoras aceitáveis para o Concedente, que não as rejeita injustificadamente.

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 LXXXVI.

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.

4 — O Concedente deve ser indicado como co-beneficiário nas apólices de seguro aplicáveis, devendo as mesmas prever que o respetivo cancelamento, suspensão, modificação ou substituição devem ser previamente aprovados expressamente pelo Concedente.

5 — 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.

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 ou a qualquer outra entidade por este nomeada, desde que devidamente credenciada, livre acesso a todo o Empreendimento Concessionado, bem como a todos os livros de atas, as listas de presença e os documentos anexos relativos à Concessionária, os livros, os registos e os documentos relativos às instalações e atividades objeto da Concessão,

incluindo as estatísticas e os 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 Autoestrada e do equipamento, dos sistemas e das 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 do Contrato de Concessão não envolvem qualquer responsabilidade do Concedente pela execução das obras de construção.

7 — Todas as imperfeições ou vícios de conceção, execução ou funcionamento das obras mencionadas no número anterior são da exclusiva responsabilidade da Concessionária, com exceção das imperfeições ou vícios que se conclua terem resultado de determinações do Concedente e a Concessionária haja formulado, em tempo oportuno e por escrito, observações ou reservas quanto às imperfeições ou vícios das soluções técnicas determinadas pelo Concedente.

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 — Os 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 as informações adicionais que o Concedente razoavelmente 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

1 — A Concessionária responde, nos termos do Contrato de Concessão e 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, salvo na medida do disposto no n.º 3.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a medida da responsabilidade da Concessionária, pela culpa ou pelo risco, deve aferir-se pelo grau do cumprimento das obrigações que, para a Concessionária, emergem do Contrato de Concessão, incluindo do Plano de Controlo de Qualidade e do Manual de Operação e Manutenção, constituindo causa de exclusão de responsabilidade o seu comprovado cumprimento.

3 — O Concedente responde pelos danos causados a terceiros no desenvolvimento das atividades que constituem o objeto da Concessão por facto que ao primeiro seja imputável, designadamente por qualquer atraso na realização de uma Grande Reparação de Pavimento cuja necessidade tenha sido determinada nos termos estipulados na base XXXIV-A e cujos encargos sejam da sua responsabilidade.

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 a qual 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 de segurança em vigor a cada momento.

CAPÍTULO XVII

Incumprimento e cumprimento defeituoso

Base LXXV

Incumprimento

1 — Sem prejuízo do disposto no capítulo X-A e da possibilidade de sequestro ou de resolução do Contrato de Concessão nos casos e nos termos previstos nas bases LXXVIII e LXXIX, 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.

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 possível 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;
- 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 das multas previstas na presente base não prejudica:

- a) A aplicação de outras sanções previstas em lei ou regulamento;
- b) A responsabilidade criminal ou contraordenacional em que a Concessionária incorra pelos atos em que o incumprimento se traduz;
- c) A responsabilidade civil da Concessionária perante terceiros ou perante o Concedente pelas consequências dos mesmos atos, mas, no que respeita ao Concedente, excetuando para todos os efeitos os incumprimentos que se traduzam em atrasos na construção ou duplicação, e limitada a responsabilidade, nos demais casos, ao dano comprovado que exceda o valor da multa aplicada.

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 atômicas, fogo, explosão, raio, graves inundações, 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 aquelas afetadas, e 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 do n.º 7 e 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, verifica-se 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 aplicável nos termos da apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa, nos prazos que, com razoabilidade, lhe venham a ser fixados pelo Concedente;
- b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do disposto no n.º 7, apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indemnização aplicável nos termos de apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa, ou daquela que seria aplicável, independentemente das limitações resultantes de franquia, capital seguro ou limite de cobertura;
- c) Há lugar à resolução do Contrato de Concessão, nos termos do disposto no n.º 7, quando, apesar do recebimento da indemnização aplicável nos termos de apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa, a impossibilidade de cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão seja definitiva, ou a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão seja excessivamente onerosa para o Concedente.

6 — Ficam, em qualquer caso, excluídos da previsão do número anterior, ainda que correspondam a riscos normalmente seguráveis em praças da União Europeia, os atos de guerra ou subversão, hostilidade ou invasão, tumultos, rebelião ou terrorismo, as radiações atômicas e os eventos naturais previstos nos projetos aprovados pelo Concedente cujo impacte exceda o previsto naqueles projetos.

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 à arbitragem caso não seja alcançado acordo quanto à opção e respetivas condições.

8 — Verificando-se a resolução do Contrato de Concessão nos termos da presente base, observa-se, nomeadamente, o seguinte:

a) 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;

b) Quaisquer indemnizações pagáveis, em resultado de casos de força maior, ao abrigo de seguros em que o Concedente seja cossegurado são diretamente pagas ao Concedente.

9 — 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, se for o caso, as medidas que pretende pôr em prática a fim de mitigar o impacto do referido evento e os respetivos custos.

10 — 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, sempre que o interesse público o justifique, 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 — Pelo resgate, o Concedente assume automaticamente todos os direitos e obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos do Projeto e dos contratos 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 estipulado no n.º 1 da base X, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e outros *cash-flow* para acionistas previstos no Caso Base, mas ainda não pagos, para cada ano desse período, acrescido, caso à data do resgate a Concessionária seja titular do direito à prorrogação estabelecido no n.º 3 da

base X, do montante equivalente à parte ainda não recuperada pela Concessionária do valor aí estipulado.

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, no prazo de 90 dias por uma comissão arbitral, composta por três peritos independentes, um nomeado pelo Concedente, outro pela Concessionária e outro por acordo dos dois anteriores ou, na sua falta, por escolha do presidente da Câmara dos Revisores Oficiais de Contas, que também nomeia o representante de qualquer das Partes caso estas o não tenham feito.

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.

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

4 — 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, passando a partir da data dessa entrega, e enquanto durar o sequestro, os pagamentos que lhe sejam devidos nos termos do capítulo XII, com exceção dos já vencidos na mesma data, a ser efetuados, como representante da Concessionária, à entidade que o Concedente haja designado para operar a Concessão.

5 — Durante o período de sequestro da Concessão, os montantes dos pagamentos devidos à Concessionária nos termos do capítulo XII são aplicados, em primeiro lugar para acorrer aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento do Empreendimento Concessionado 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, 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 — Se os montantes devidos à Concessionária durante o período do sequestro excederem o valor global dos custos e encargos liquidados nos termos do n.º 5, o saldo é pago pelo Concedente à Concessionária na data em que esta retomar a Concessão.

8 — Logo que restabelecido o normal funcionamento da Concessão, a Concessionária é notificada para retomar a Concessão, no prazo que razoavelmente lhe seja fixado pelo Concedente.

9 — 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 11 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:

a) Abandono da construção, da exploração ou da conservação da Concessão;

b) Dissolução ou sentença de declaração de insolvência da Concessionária;

c) Não cumprimento reiterado das obrigações que originaram a aplicação das sanções previstas na base LXXV;

d) Recusa ou impossibilidade da Concessionária em retomar a Concessão nos termos do disposto no n.º 8 da base anterior ou, quando a tiver retomado, subsistência dos factos que motivaram o sequestro;

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

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

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

h) Desobediência reiterada às determinações do Concedente, com prejuízo para a execução das obras ou para a exploração e conservação da Autoestrada;

i) Atividade fraudulenta destinada a lesar o interesse público;

j) Violação, pela Concessionária, do disposto no n.º 4 da base LVII-I;

k) Violação grave, não sanada ou sanável, pela Concessionária, das obrigações constantes do Contrato de Prestação de Serviços, caso não tenha cedido a sua posição contratual nesse contrato nos termos previstos nas

bases LVII-W e seguintes ou caso tenha reassumido a sua posição contratual originária nos termos do n.º 4 da base LVII-I.

3 — Verificando-se um dos casos de incumprimento referidos no número anterior ou qualquer outro que, nos termos do 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 das violações contratuais verificadas.

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

5 — Caso a Concessionária não retome o pontual cumprimento das suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento havido, nos termos determinados na notificação referida no n.º 3, o Concedente pode resolver o Contrato de Concessão mediante comunicação enviada à Concessionária.

6 — Caso o Concedente pretenda resolver o Contrato de Concessão nos termos do número anterior, deve previamente notificar por escrito o Agente dos Bancos Financiadores nos termos e para os efeitos estabelecidos em anexo ao Contrato de Concessão.

7 — A comunicação da decisão de resolução referida no n.º 5 produz efeitos imediatos, independentemente de qualquer outra formalidade.

8 — Em casos de fundamentada urgência que não se compadeça com as delongas do processo de sanção do incumprimento regulado no n.º 3, o Concedente pode proceder de imediato ao sequestro da Concessão nos termos definidos na base LXXVIII sem prejuízo da prévia notificação por escrito ao Agente dos Bancos Financiadores nos termos e para os efeitos estabelecidos em anexo ao Contrato de Concessão.

9 — A resolução do Contrato de Concessão não preclude a obrigação de indemnização que seja aplicável por lei, devendo o montante desta ser calculado nos termos gerais de direito e podendo o Concedente recorrer à caução caso não seja pago voluntariamente pela Concessionária.

10 — A resolução do Contrato de Concessão pelo Concedente origina a perda da caução a favor dele.

11 — Ocorrendo resolução do Contrato de Concessão por motivo imputável ao Concedente, este deve indemnizar a Concessionária 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, sem prejuízo das disposições que perdurem além daquela data.

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 nos n.ºs 2 e 3 da base XLIII.

Base LXXXI

Domínio público do Estado e reversão de bens

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 9, no Termo da Concessão, reverterem gratuita e automaticamente para o Concedente todos os bens que integram a Concessão nos termos da base IX, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em bom estado de conservação e de funcionamento, nos termos aqui estipulados e tendo por referência o disposto nos n.ºs 3 e 4, sem prejuízo do normal desgaste decorrente do seu uso para efeitos do Contrato de Concessão, e livres de quaisquer ónus ou encargos.

2 — Caso a Concessionária não dê cumprimento ao disposto no número anterior, o 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 despendidos 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, o âmbito, extensão, características ou calendarização de Grandes Reparações de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade do Concedente não tenha tido em conta, por ação ou omissão deste, as medidas para atender a essas condições:

Bens	Condições mínimas
Pavimento	85 % da extensão total com duração residual superior a 10 anos.
Obras de arte	Duração residual superior a 30 anos.
Postes de iluminação	Duração residual superior a 8 anos.
Elementos mecânicos e 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.
Equipamentos de cobrança de taxas de portagem.	Duração residual superior a 3 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 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 por valor adequado à cobertura do referido montante.

6 — Se, 15 meses antes do Termo da Concessão, se verificar, mediante inspeção a realizar pelo Concedente, que as condições descritas nos n.ºs 3 e 4 se encontram devidamente salvaguardadas, as retenções de pagamentos efetuadas ao abrigo do número anterior, nas condições nele referidas, 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 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3 da base IX, 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 LXXXIV.

2 — O Caso Base apenas pode ser alterado quando haja lugar, nos termos da base seguinte, 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.

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 da 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 do n.º 7 da base LXXVI;

c) Alterações legislativas de carácter específico que tenham impacte 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 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, sem prejuízo do disposto no número seguinte, efetuada de acordo com o que, de boa-fé, seja estabelecido entre as Partes, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pela Concessionária.

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 LXXXIII, e é constituída pela reposição, por opção da Concessionária, dos valores mínimos, de dois dos três Critérios Chave, constantes de anexo ao Contrato de Concessão, e retirados do Caso Base:

a) Em conjunto: Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior com caixa; Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior sem caixa, e Rácio Médio de Cobertura do Serviço da Dívida;

b) Rácio Anual de Cobertura da Vida do Empréstimo;

c) TIR Acionista.

5 — Os valores mínimos referidos no número anterior não podem ser modificados, independentemente de qualquer alteração ao Caso Base.

6 — A reposição do equilíbrio financeiro com recurso ao Critério Chave TIR Acionista deve ser feita tendo em atenção o calendário de reembolsos e de remuneração acionista constante do Caso Base.

7 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão apenas deve ter lugar na medida em que, como consequência do impacte individual ou cumulativo dos eventos referidos no n.º 1:

a) Qualquer Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida ou qualquer Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo seja reduzido em mais de 0,01 pontos; ou

b) A TIR Acionista seja reduzida em mais de 0,01 pontos percentuais.

8 — 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) Qualquer outra forma que seja acordada pelas Partes.

9 — 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 entre as Partes.

10 — Caso o direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão tenha origem em eventos que ocorram após

o decurso do prazo da Concessão estipulado no n.º 1 da base X, o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro e a medida da reposição apuram-se de acordo com os termos gerais de direito, sendo tal reposição efetuada em termos que permitam repor o equilíbrio económico e financeiro do contrato em vigor à data do evento e salvaguardar as legítimas expectativas da Concessionária durante o prazo adicional referido no n.º 3 da base X.

11 — Sempre que o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro cubra efeitos que se repercutem para além do prazo da Concessão estipulado no n.º 1 da base X, a medida da reposição, no que respeita a tais efeitos, observa o disposto no número anterior.

12 — As partes acordam que a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão efetuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa e final para todo o período da Concessão, salvo acordo diverso entre as Partes.

13 — 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 ocorrência.

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 em regime de exclusividade 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, no lançamento e na conclusão do concurso e que ascendem a € 847 956,43, incluindo IVA.

Base LXXXVII-A**Prazos e sua contagem**

Os prazos fixados nas presentes bases e no Contrato de Concessão contam-se em dias ou meses 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 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 esta designação ao Bastonário da Ordem dos Advogados, que também nomeia o representante da Parte que não o tenha feito, 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 pode ser assistido pelos peritos técnicos e consultores que considere conveniente designar.

6 — O tribunal arbitral, salvo acordo em contrário das Partes, julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

7 — 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, 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.

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

9 — 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 SAÚDE

Decreto-Lei n.º 106/2015

de 16 de junho

O Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de abril, veio criar um novo regime jurídico de disponibilização, venda e consumo de bebidas alcoólicas em locais públicos e em locais abertos ao público, com fundamento no imperativo constitucional de proteção da saúde dos cidadãos.

O combate aos problemas ligados ao álcool é uma prioridade e, neste contexto, também foram recentemente introduzidas reduções nos níveis de alcoolemia autorizada na condução de veículos por profissionais e condutores com licença de condução há menos de três anos.

A evidência científica veio demonstrar a existência de padrões de consumo de alto risco de bebidas alcoólicas, como a embriaguez e o consumo ocasional excessivo, também designado *binge drinking*, especialmente em adolescentes e jovens adultos, revelando igualmente que a experimentação do álcool é cada vez mais precoce em crianças. Está demonstrado que a precocidade do início de consumo é responsável por uma maior probabilidade de ocorrência de dependência alcoólica, assim como de consequências diretas a nível do sistema nervoso central, com défices cognitivos e de memória, limitações a nível da aprendizagem e, bem assim, ao nível do desempenho escolar e profissional. A exposição prolongada e continuada ao álcool está também associada a uma probabilidade de desenvolvimento de cancro.

Face ao exposto, nos termos daquele decreto-lei foi aumentada a idade mínima legal de consumo de bebidas espirituosas e proibida a venda de bebidas alcoólicas entre as 0 e as 8 horas, com exceção dos estabelecimentos comerciais de restauração ou de bebidas, dos situados em portos e aeroportos em local de acessibilidade reservada a passageiros e dos de diversão noturna e análogos.

No artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de abril, previu-se, desde logo, a realização, pelo Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências, até 1 de janeiro de 2015, de um estudo sobre a aplicação do regime previsto naquele diploma, com vista à avaliação dos padrões de consumo de álcool, por jovens em geral e por adolescentes em especial.

Elaborado o referido estudo, constata-se, no que diz respeito ao consumo e venda de bebidas alcoólicas a menores em locais públicos, que continuam a existir elevados níveis de comportamentos de risco e de excesso de consumo, com consequências nefastas para a população mais jovem.

Com efeito, verifica-se que não ocorreram alterações relevantes no padrão de consumo de bebidas alcoólicas, por parte dos jovens, no ano subsequente à entrada em vigor das mencionadas alterações legislativas, seja a nível do tipo de bebidas ingeridas, seja a nível de consumos nocivos.

No consumo recente, destacam-se as bebidas espirituosas e a cerveja, com a tendência de manter a frequência dos consumos, incluindo de bebidas espirituosas entre os menores de 18 anos, sendo que foram os jovens de 16 anos, em particular, os que mais mencionaram um aumento da

facilidade de acesso a bebidas alcoólicas, com qualquer graduação de álcool.

Assim, considera-se necessária a implementação de melhores medidas de proteção dos menores no que toca ao acesso a bebidas alcoólicas.

Salienta-se que não constitui objetivo primordial das alterações agora introduzidas no Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de abril, sancionar ou penalizar comportamentos, antes se pretende, de forma progressiva, minimizar o consumo de bebidas alcoólicas por adolescentes, através do aumento da idade mínima de acesso e da proibição correspondente de venda, conforme recomendações de organismos especializados nacionais e internacionais, como a Organização Mundial de Saúde.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Associação da Hotelaria, Restauração e Similares de Portugal.

Foi promovida a audição do Conselho Nacional do Consumo.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de abril, que estabelece o regime de disponibilização, venda e consumo de bebidas alcoólicas em locais públicos e em locais abertos ao público, proibindo a prática destas atividades relativamente a menores de idade.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de abril

Os artigos 3.º e 4.º do Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de abril, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

[...]

1 — É proibido facultar, independentemente de objetivos comerciais, vender ou, com objetivos comerciais, colocar à disposição, bebidas alcoólicas em locais públicos e em locais abertos ao público:

a) A menores;

b) [Revogada.]

c) A quem se apresente notoriamente embriagado ou aparente possuir anomalia psíquica;

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

Artigo 4.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...]:

a) Impressos;

b) Escritos em caracteres facilmente legíveis e sobre fundo contrastante.»

Artigo 3.º

Norma revogatória

É revogada a alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de abril de 2015. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Anabela Maria Pinto de Miranda Rodrigues* — *Paula Maria von Hafe Teixeira da Cruz* — *Sérgio Paulo Lopes da Silva Monteiro* — *Paulo José de Ribeiro Moita de Macedo* — *Nuno Paulo de Sousa Arrobas Crato*.

Promulgado em 3 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*.

MINISTÉRIO DA SOLIDARIEDADE, EMPREGO E SEGURANÇA SOCIAL

Decreto-Lei n.º 107/2015

de 16 de junho

A Lei n.º 53-B/2006, de 29 de dezembro, instituiu o indexante dos apoios sociais (IAS) e fixou as regras da sua atualização e da atualização das pensões e de outras prestações atribuídas pelo sistema de segurança social.

O artigo 4.º da referida lei estabelece que o IAS é atualizado anualmente tendo por referência o crescimento real do produto interno bruto (PIB) e a variação média dos últimos 12 meses do índice de preços no consumidor (IPC), sem habitação, disponível a 30 de novembro do ano anterior ao que se reporta a atualização.

Por seu turno, o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 142/99, de 30 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 382-A/99, de 22 de setembro, e 185/2007, de 10 de maio, estabelece uma forma de atualização das pensões por acidente de trabalho idêntica à forma de atualização do IAS.

Através do Decreto-Lei n.º 323/2009, de 24 de dezembro, procedeu-se à suspensão da atualização anual do IAS e das pensões e outras prestações atribuídas pelo sistema de segurança social, prevista na Lei n.º 53-B/2006, de 29 de dezembro, instituindo-se um regime transitório de atualização das pensões para o ano de 2010.

Por idênticas razões, através do Decreto-Lei n.º 47/2010, de 10 de maio, procedeu-se, em 2010, à suspensão do regime de atualização das pensões por acidente de trabalho e à criação de um regime transitório de atualização das pensões por acidente de trabalho para esse ano.

A instituição dos referidos regimes transitórios de atualização das pensões teve como objetivo impedir uma atualização negativa das pensões face aos valores muito baixos ou mesmo negativos apresentados pelos indicadores económicos que constituem os referenciais de atualização destas pensões.

Tendo em conta que os referenciais de atualização do IAS mantêm-se, em 2014, em valores igualmente baixos, apresentando a variação anual do IPC, sem habitação, disponível em 30 de novembro de 2014, um valor negativo, o Governo entende proceder à suspensão da forma de atualização anual das pensões por acidente de trabalho, prevista no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 142/99, de 30 de abril, de forma a garantir que os pensionistas por acidente de trabalho não tenham em 2015 uma diminuição do valor nominal das suas pensões.

Foram ouvidos a Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, a Associação Portuguesa de Seguradores e os parceiros sociais com assento na Comissão Permanente de Concertação Social do Conselho Económico e Social.

O projeto de diploma foi ainda publicado, para apreciação pública, na separata n.º 4 do *Boletim do Trabalho e Emprego*, de 16 de março de 2015.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei suspende o regime de atualização anual do valor das pensões por incapacidade permanente e por morte resultantes de acidente de trabalho, previsto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 142/99, de 30 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 382-A/99, de 22 de setembro, e 185/2007, de 10 de maio.

Artigo 2.º

Prazo de vigência

O presente decreto-lei vigora de 1 de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2015.

Artigo 3.º

Norma revogatória

É revogada a Portaria n.º 378-C/2013, de 31 de dezembro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de abril de 2015. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Luís Pedro Russo da Mota Soares*.

Promulgado em 3 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*.

I SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*Endereço Internet: <http://dre.pt>*Contactos:*Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A.
Unidade de Publicações, Serviço do Diário da República, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa