

deve ler-se:

«ANEXO

(a que se refere o n.º 3 do artigo 16.º)

**Prazos de emissão do TUA**

Regimes	Tipos de Licença	Prazo autónomo (dias)	Prazo com Entidade acreditada (dias)
Regime jurídico de avaliação de impactes ambientais (RJAlA) <sup>1</sup> .	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) . . . . .	100	70
	DIA (projetos sujeitos ao SIR) . . . . .	80	60
	RECAPE <sup>2</sup> (quando DIA é emitida em fase de estudo prévio ou anteprojecto).	50	-
Regime de prevenção de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas RPAG (NIP) <sup>3</sup> . RPAG (NSP) <sup>3</sup> . . . . .	Parecer (avaliação de compatibilidade) . . . . .	50	-
	Parecer (avaliação de compatibilidade) . . . . .	50	-
	Aprovação do Relatório de Segurança . . . . .	90	-
	Aprovação do Relatório de Segurança (projetos sujeitos ao SIR).	80	-
Regime de emissões industriais (REI) . . . . .	Licença ambiental (LA) . . . . .	80	40
	LA com pedido de DIA em simultâneo (projetos sujeitos ao SIR).	90	70
	LA com pedido de DIA em simultâneo . . . . .	110	80
	LA com RECAPE em simultâneo . . . . .	60	-
	Licença de instalação — Incineração . . . . .	50	40
	Licença de instalação — Incineração com pedido de DIA em simultâneo.	90	72
	Licença de instalação — Incineração com RECAPE em simultâneo.	60	48
	Licença de exploração — incineração . . . . .	10 dias depois de vistoria conforme.	10 dias depois de vistoria conforme.
Regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa (CELE). Regime geral da gestão de resíduos (RGGR) Geral	Título de emissão de gases com efeito de estufa . . . . .	30	-
	Comunicação e Alvará . . . . .	50 + 10 depois de vistoria conforme.	-
	Comunicação e Alvará com pedido DIA em simultâneo . . . . .	90 + 10 depois de vistoria conforme.	-
RGGR Simplificado . . . . .	Comunicação e Alvará com RECAPE em simultâneo . . . . .	60 + 10 depois de vistoria conforme.	-
	Alvará . . . . .	30	-
	Títulos de utilização de recursos hídricos (TURH)	22	-
Aterros . . . . .	Aprovação do projeto de execução e exploração (sem AIA e sem pedido de elementos).	65	-
	Alvará de deposição de resíduos em aterro . . . . .	35	-
	Decisão do procedimento de avaliação de incidências ambientais (Dincas).	60	-
Regime jurídico de avaliação de incidências ambientais (AINCAS). Regime jurídico de gestão de resíduos das explorações de depósitos minerais e de massas minerais.	Parecer (instalação de resíduos de extração) . . . . .	45 (instalação de resíduos de categoria A).	-
		30 (instalação de resíduos que não seja categoria A).	

<sup>1</sup> Nos casos em que em a AIA decorra em simultâneo com outro regime de ambiente, os prazos a aplicar são os previstos no RJAlA, acrescidos de 10 dias, para introdução na licença das condições estabelecidas na DIA.

<sup>2</sup> RECAPE — Relatório de conformidade ambiental do projeto de execução com a DIA.

<sup>3</sup> NIP/NSP — Nível Inferior de Perigosidade/Nível Superior de Perigosidade.»

Secretaria-Geral, 12 de junho de 2015. — A Secretária-Geral Adjunta, *Catarina Maria Romão Gonçalves*.

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA****Decreto-Lei n.º 109/2015****de 18 de junho**

No âmbito do Memorando de Entendimento sobre as Condiçionalidades de Política Económica, celebrado em

17 de maio de 2011, com a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, e em linha com o Plano Estratégico dos Transportes aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, o Governo Português assumiu o compromisso de renegociar as Parcerias Público-Privadas do setor rodoviário (PPP), com o objetivo de alcançar uma

redução sustentada dos encargos públicos e deste modo promover uma reforma estrutural do Estado Português, nomeadamente através do seu setor rodoviário.

De acordo com o Plano Estratégico dos Transportes, as projeções de encargos com as PPP apontavam para um crescimento muito significativo dos mesmos, inviável face ao volume de endividamento da EP — Estradas de Portugal, S. A. (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, designadamente Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral.

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

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, do 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 5 concessões, na sequência da obtenção 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 no âmbito do processo de renegociação destas concessões.

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 Norte que se entendem viáveis e que, na atual conjuntura, contribuem para a sustentabilidade do sistema de gestão rodoviária a curto, médio e longo prazo.

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 poupanças adicionais que venham a ser obtidas com a realização futura de grandes reparações, (ii) a previsão da partilha de poupanças e benefícios financeiros que sejam gerados na sequência de melhorias operacionais futuras; ou (iii) 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 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 Norte, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, e alteradas pelo Decreto-Lei n.º 44-E/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 Norte

As bases I, II, IV, V, VII, IX, XIII a XV, XVII-A, XVIII, XVIII-A, XXIII, XXV, XXVI, XXVIII a XXXI, XXXIII, XXXVI, XXXVII, XXXIX a XLI, XLII, XLIV, XLV, XLVIII a L, LII, LIII, LV a LX, LXII, LXIV, LXV-A a LXV-D, LXVI a LXVIII, LXX, LXXI, LXXIII, LXXV a LXXIX, LXXXI, LXXXIII, LXXXIV, LXXXVII e LXXXIX das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 127/2003, de 24 de junho, 42/2004, de 2 de março, 39/2005, de 17 de fevereiro, 147/2009, de 24 de junho, e 44-E/2010, de 5 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Base I

[...]

1 — [...];

*a*) [...];

*b*) [...];

*c*) [...];

*d*) [...];

*e*) [...];

*f*) 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;

*g*) [Anterior alínea *f*)];

*h*) [Anterior alínea *g*)];

*i*) [Anterior alínea *h*)];

*j*) Bases da Concessão — o quadro geral da regulamentação da Concessão, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 109/2015, de 18 de junho;

*k*) [Anterior alínea *j*)];

*l*) 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 em anexo ao Contrato de Concessão;

*m*) [Anterior alínea *k*)];

*n*) [Anterior alínea *l*)];

*o*) 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;

*p*) 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;

*q*) [Anterior alínea *n*)];

*r*) 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;

*s*) 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 estrutura de financiamento previstas no Caso Base;

*t*) 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;

*u*) 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;

*v*) 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;

w) Código das Expropriações — o diploma aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de setembro, na redação em vigor em cada momento;

x) 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;

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

z) Comissão de Peritos — a comissão nomeada nos termos da base LXXXVI-C;

aa) [Anterior alínea s)];

bb) 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 das Autoestradas, na redação resultante da introdução das alterações previstas nas presentes bases, e todos os aditamentos e alterações que o mesmo venha a sofrer;

cc) [Anterior alínea v)];

dd) [Anterior alínea w)];

ee) [Anterior alínea u)];

ff) Contratos do Projeto — os contratos, identificados em anexo ao Contrato de Concessão, celebrados pela Concessionária com vista ao desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, aprovados pelo Concedente e sujeitos ao disposto na base LXII;

gg) [Anterior alínea y)];

hh) Critérios Chave — os critérios utilizados para a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do n.º 4 da base LXXXIV;

ii) Custos Administrativos — a sobretaxas administrativas a suportar pelo utente nos termos legal e regulamentarmente estabelecidos;

jj) 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 67-A/99, de 6 de julho, ou seja, 9 de julho de 1999;

kk) [Anterior alínea cc)];

ll) [Anterior alínea dd)];

mm) [Anterior alínea ee)];

nn) [Anterior alínea ff)];

oo) [Anterior alínea gg)];

pp) [Anterior alínea hh)];

qq) 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;

rr) 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;

ss) [Anterior alínea ii)];

tt) 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;

uu) [Anterior alínea kk)];

vv) [Anterior alínea ll)];

ww) [Anterior alínea mm)];

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

yy) 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;

zz) 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;

aaa) 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;

bbb) 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;

ccc) [Anterior alínea rr)];

ddd) [Anterior alínea ss)];

eee) Plano de Controlo de Qualidade — o documento a que se refere o n.º 7 da base XLIV e que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

fff) [Anterior alínea vv)];

ggg) [Anterior alínea ww)];

hhh) [Anterior alínea xx)];

iii) [Anterior alínea yy)];

jjj) Receitas Líquidas de Portagem — as receitas brutas de taxas de portagem efetivamente cobradas na Concessão deduzidas dos encargos suportados com a respetiva cobrança;

kkk) [Anterior alínea zz)];

lll) [Anterior alínea aaa)];

mmm) [Anterior alínea bbb)];

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

ooo) TMDA — o tráfego médio diário anual apurado a partir dos dados recolhidos ao abrigo do n.º 1 da base LX;

ppp) 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;

qqq) 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.

2 — [...].

#### Base II

[...]

1 — A Concessão tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação, com cobrança de taxas de portagem aos utentes, pela Concessionária, e em regime de disponibilidade, dos seguintes Lanços:

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

2 — Constituem ainda objeto da Concessão, para efeitos de exploração e de conservação, os seguintes Lanços já construídos, com cobrança de taxas de portagem aos utentes, pela Concessionária, e em regime de disponibilidade:

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

3 — As extensões dos Lanços são medidas segundo o eixo das Autoestradas e determinadas, consoante os casos, nos termos das alíneas seguintes:

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

i) Se uma das extremidades 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 das Autoestradas e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

ii) [...].

#### Base IV

[...]

- 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 V

[...]

[...]:

a) [...];

b) Pelas Áreas de Serviço, pelos centros de assistência e de manutenção e pelos outros serviços de apoio aos

utentes das Autoestradas, bem como pelas instalações e pelos equipamentos de via de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores das Autoestradas;

c) Pelos demais bens e direitos de qualquer natureza, associados às instalações e aos equipamentos referidos na alínea anterior que se encontrem afetos à cobrança de taxas de portagem aos utilizadores das Autoestradas.

#### Base VII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação, para a construção das Autoestradas, das Áreas de Serviço, das instalações para cobrança de taxas de portagem e assistência dos utentes, 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 ceder, alienar ou onerar quaisquer dos bens referidos nos números anteriores, os quais, encontrando-se subtraídos ao comércio jurídico privado, não podem igualmente ser objeto de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule a ocupação dos respetivos espaços, nem de arresto, penhora ou qualquer providência cautelar, sem prejuízo do disposto na base XLI.

5 — Os bens móveis a que se refere a alínea b) da base anterior podem ser substituídos, alienados e onerados pela Concessionária, nos termos do número seguinte.

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

#### Base IX

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — O prazo previsto no n.º 1 é prorrogado caso o valor acumulado recebido pela Concessionária ao abrigo do n.º 3 da base LXV-C, acrescido dos benefícios que lhe tenham sido atribuídos nos termos previstos na base XVIII-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 € 27 519 194,25, acrescido dos benefícios que sejam atribuídos à Concessionária nos termos previstos na base LXV-BC.

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.

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 XVIII-A, acompanhado de demonstração da respetiva atualização, nos termos do n.º 3;

d) Valor dos benefícios a atribuir à Concessionária ao abrigo da base LXV-BC, 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 no n.º 2 da base LXV-E, 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 3 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 6;

b) Em caso de decisão arbitral no sentido da manutenção posterior da vigência do Contrato de Concessão, o disposto nos n.ºs 4, 5, 9 e 10.

### Base XIII

[...]

1 — [...].

2 — Devem igualmente ser objeto de autorização prévia por parte do Concedente durante idêntico período as 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 — [...].

### Base XIV

[...]

1 — [...].

2 — Excetuam-se do disposto no número anterior as onerações de ações efetuadas em benefício dos Bancos Financiadores nos termos dos Contratos de Financiamento, as quais devem em todos os casos ser comunicadas ao Concedente acompanhadas de informação detalhada sobre os termos e condições em que sejam estabelecidos, no prazo de 30 dias a contar da data em que sejam efetuadas.

3 — [...].

4 — [...].

### Base XV

[...]

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 correspondentes 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 LX;

g) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...].

2 — [...].

3 — Das informações mencionadas nas alíneas a) a i) do n.º 1 deve ser remetida cópia à EP e à UTAP.

### Base XVII-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 das Autoestradas previstos na base LXV-B

são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de forma a que, simulado no Caso Base, seja repostado, 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, parafiscal 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 das Autoestradas, previstos na base LXV-B, são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de modo a que, simulado no Caso Base, seja repostado, 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 das Autoestradas 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 IX, 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 € 80 000, a preços correntes, face ao resultado líquido que seria apurado caso tal situação não tivesse ocorrido.

#### Base XVIII

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto na base XX, a Concessionária é responsável pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as atividades que integram o objeto da Concessão, por forma a cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações por si assumidas no Contrato de Concessão, salvo na medida do estipulado nas bases XXXIII e XXXIII-A.

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

#### Base XVIII-A

[...]

1 — [...].  
2 — [...].  
3 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização do Refinanciamento da Concessão são par-

tilhados, 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 das Autoestradas, 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 — A condução e a realização dos processos expropriativos dos bens ou dos direitos necessários ao estabelecimento da Concessão competem à entidade que o ME designar como entidade expropriante em nome do Estado, à qual cabe também suportar todos os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e, bem assim, o pagamento de indemnizações ou de outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões ou de outros ónus ou encargos delas derivados.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

#### Base XXV

[...]

1 — [...].

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

3 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, em quaisquer alterações ao Programa de Trabalhos, ainda que permitidas ao abrigo das disposições do Contrato de Concessão, deve a Concessionária respeitar os seguintes prazos limite:

a) [...].

b) [...].

c) No prazo de 80 meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, devem encontrar-se em serviço a totalidade das Autoestradas.

4 — [...].

## Base XXVI

[...]

1 — A Concessionária promove, por sua conta e inteira responsabilidade, a realização dos estudos e projetos relativos aos Lanços a construir, os quais devem satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor.

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

## Base XXVIII

[...]

1 — [...].

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

- 3 — [...].
- 4 — [...].
- 5 — [...].
- 6 — [...].

7 — Os estudos e os projetos apresentados ao Concedente, nas diversas fases, devem ser instruídos com parecer de revisão emitido por entidades técnicas independentes previamente aceites pelo IMT, o qual os submete à aprovação do ME.

8 — [...].

## Base XXIX

[...]

1 — Na elaboração dos projetos das Autoestradas devem respeitar-se as características técnicas definidas nas normas de projeto do IMT ou, caso não existam, da EP, tendo em conta a velocidade base de 120 km/h a 140 km/h, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

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

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

c) Equipamentos de segurança — são instaladas guardas e outros equipamentos de segurança, nomeadamente no limite da plataforma das Autoestradas 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;

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

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

## Base XXX

[...]

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 aos projetos ou estudos apresentados tem por efeito o reinício da contagem dos prazos de aprovação, se aquelas correções ou esclarecimentos forem solicitados nos 20 dias seguintes à apresentação dos documentos em causa, e a mera suspensão daqueles prazos, se a referida solicitação se verificar posteriormente.

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.

4 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a aprovação dos projetos pelo ME não envolve responsabilidade para o Concedente nem exonera a Concessionária dos compromissos emergentes do Contrato de Concessão, ou da responsabilidade que lhe advenha da imperfeição da conceção ou do funcionamento das obras, exceto em caso de modificações unilaterais impostas pelo Concedente e relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado, por escrito, reservas quanto à segurança das mesmas.

5 — [...].

6 — [...].

7 — Se, relativamente ao Lanço a que se refere a alínea b) do n.º 1 da base II, o traçado aprovado pelo ME se inserir no corredor norte e não no corredor sul constante da Proposta, aplicam-se os mecanismos definidos no Contrato de Concessão.

## Base XXXI

[...]

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 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

## Base XXXIII

**Aumento do número de vias das Autoestradas**

1 — O aumento do número de vias dos Sublanços das Autoestradas é realizado de 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-B, nos segmentos do Sublanço 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 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 XXXVI

[...]

1 — A Concessionária garante ao Concedente a qualidade da conceção e do projeto, bem como da execução das obras de construção e conservação dos Lanços previstos no n.º 1 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 plenas condições de funcionamento e operacionalidade ao longo de todo o período da Concessão.

2 — A Concessionária responde perante o Concedente e perante terceiros, nos termos gerais da lei e do Contrato de Concessão, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na conceção, no projeto, na execução das obras de construção e na conservação das Autoestradas, 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 XXXIII-A, não se execute atempadamente a mesma por facto imputável a este.

#### Base XXXVII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — No caso de o resultado da vistoria ser favorável à entrada em serviço do Lanço em causa, e havendo lugar à realização de trabalhos de acabamento ou melhoria, é a abertura ao tráfego do referido Lanço ou Sublanço autorizada provisoriamente por despacho do ME, sem prejuízo da realização daqueles trabalhos e da realização de nova vistoria, nos termos do número seguinte.

6 — [...].

7 — Considera-se como ato de receção das obras de construção das Autoestradas o auto de vistoria favorável à sua entrada em serviço devidamente homologado pelo ME ou, caso seja necessário realizar trabalhos de acabamento nos termos do número anterior, o auto lavrado após vistoria daqueles trabalhos que declare estar a obra em condições de ser recebida.

8 — [...].

9 — A homologação do auto de vistoria favorável à entrada em serviço das Autoestradas não envolve qualquer responsabilidade do Concedente relativamente às condições de segurança ou de qualidade das mesmas, nem exonera a Concessionária do cumprimento das obrigações resultantes do Contrato de Concessão.

#### Base XXXIX

[...]

1 — [...].

2 — A demarcação referida no número anterior e a respetiva planta têm de ser concluídas no prazo de um ano a contar da data do auto de vistoria relativo à entrada em serviço de cada Lanço.

3 — [...].

#### Base XL

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

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) [...].

4 — A distância entre Áreas de Serviço consecutivas a estabelecer nos Lanços a construir não deve ser superior a 50 km, salvo se permitido em legislação específica.

5 — As Áreas de Serviço integradas na Concessão localizam-se nos seguintes Sublanços:

a) Nó com a EN 205 — Barcelos;

b) Calvos — Fafe;

c) Ribeira de Pena — Nó com IP3/A24;

d) Felgueiras — Lousada;

e) Nó A3/A7 — Ceide.

6 — Encontra-se excluída da Concessão a Área de Serviço a instalar no Lanço A 11/IP 9 Braga/Guimarães, ficando reservado à EP o direito, livre de quaisquer ónus ou encargos, de a construir e explorar e não tendo a Concessionária qualquer direito sobre ela ou obrigação respeitante à mesma.

7 — Não são nomeadamente oponíveis à EP quaisquer direitos ou expectativas de quaisquer terceiros, incluindo os que possam resultar de eventuais acordos ou diligências encetados pela Concessionária com vista à construção e ou exploração da Área de Serviço referida no número anterior e os que possam vir a ser invocados por entidades exploradoras das demais Áreas de Serviço.

#### Base XLI

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Independentemente da atribuição da exploração a terceiros das Áreas de Serviço, nos termos da presente base, a Concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações emergentes do Contrato de Concessão neste âmbito, responsabilizando-se perante o Concedente pelo cabal cumprimento do mesmo.

4 — 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 XLII

[...]

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 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 — [...].

#### Base XLIV

[...]

1 — A Concessionária obriga-se a manter, durante a vigência do Contrato de Concessão, e a expensas suas, as Autoestradas e os demais bens que constituem o objeto da Concessão em funcionamento ininterrupto e permanente, em bom estado de conservação e em perfeitas condições de utilização e de 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 perfeito 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, conservação da sinalização e do equipamento de segurança e apoio aos utentes, fixados no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade, 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 XXXIII-A, sempre que, existindo a necessidade de proceder à mesma, tal não ocorra atempadamente por facto imputável ao Concedente.

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — [...]:

a) Pavimentos flexíveis;

b) [...];

c) [...];

d) [Revogada];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...];

k) [Revogada].

8 — 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.

9 — 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.

10 — O estado de conservação e as condições de exploração dos Lanços e demais bens que integrem ou estejam afetos à Concessão são verificados pelo Concedente, competindo à Concessionária proceder, nos prazos que lhe forem fixados, às reparações e 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 XXXIII-A e sem prejuízo do aí disposto.

#### Base XLV

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — 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, independentemente dos resultados da vistoria a que se refere o n.º 3.

6 — [...].

#### Base XLVIII

[...]

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 as tarifas de portagem das classes 4 e 1, a definir pelo ME, não pode ser superior a 2,5.

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

5 — [...].

#### Base XLIX

[...]

1 — As taxas de portagem para as diferentes classes de veículos definidas nos termos da base anterior correspondem ao produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efetivo de cada Sublanço ou conjunto de Sublanços, acrescido de IVA à taxa em vigor.

2 — [...].

3 — [...].

4 — 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 IX, ou por proposta da Concessionária, com o acordo do Concedente, no eventual período de prorrogação previsto nos n.ºs 3 e seguintes da base IX.

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

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

#### Base L

[...]

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 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 LII

##### Não pagamento de taxas de portagem

1 — O não pagamento ou o pagamento viciado de taxas de portagem devidas nos Lanços ou 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 aos agentes de fiscalização, nomeadamente da Concessionária, nesta matéria.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

10 — [...].

11 — [...].

#### Base LIII

##### Isenções de pagamento de taxas de portagem

1 — [...].

a) [...].

b) [...].

c) [...].

d) [...].

e) [...].

f) [...].

g) [...].

h) [...].

i) Veículos da Concessionária, 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 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 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 para além das estabelecidas no n.º 1, a não ser por motivos inerentes ao serviço próprio das Autoestradas e mediante autorização prévia do Concedente.

8 — [Anterior n.º 5].

#### Base LV

[...]

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 das Autoestradas 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) [...];

b) [...];

c) Segurança dos trabalhadores ao serviço da Concessionária;

d) [...];

e) [...];

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

g) [Revogada];

h) [...];

i) Áreas de Serviço;

j) Revestimento vegetal;

k) Pavimentos;

l) Sinalização temporária;

m) Manutenção corrente da infraestrutura.

5 — [Revogado].

6 — 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.

7 — 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.

8 — Nos termos previstos no Contrato de Concessão, a Concessionária acorda ainda com o Concedente um manual de procedimentos de operação e manutenção das Autoestradas 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 LVI

[...]

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

2 — Os utentes têm o direito de ser informados previamente pela Concessionária, na observância do disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as correspondentes obrigações das entidades exploradoras e no Contrato de Concessão, sobre a realização de obras programadas que afetem as normais condições de circulação nas Autoestradas, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as que obriguem a desvios de faixa de rodagem.

#### Base LVII

##### Disciplina de tráfego

1 — A circulação pelas Autoestradas obedece ao disposto no Código da Estrada e nas demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis, nomeadamente ao disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as correspondentes obrigações das entidades exploradoras.

2 — A Concessionária é obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, que a impeça de cumprir tal obrigação, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e de comodidade, a circulação nas Autoestradas, nos termos e condições definidos no Contrato de Concessão, sem prejuízo do disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas e as correspondentes obrigações das entidades exploradoras.

3 — 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 XXXIII-A, não se proceda atempadamente à mesma por facto imputável a este.

4 — Não obstante o estipulado no número anterior, e sem prejuízo do disposto nos n.ºs 32 e 33 da ba-

se XXXIII-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.

5 — [Anterior n.º 3].

6 — [Anterior n.º 4].

#### Base LVIII

[...]

1 — A Concessionária é obrigada a assegurar a assistência aos utentes das Autoestradas, 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 no auxílio sanitário e mecânico, devendo a Concessionária instalar para o efeito uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado das Autoestradas, 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 LIX

[...]

1 — A Concessionária obriga-se a disponibilizar aos utentes do Empreendimento Concessionado, em locais a determinar, 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, um relatório sobre todas as reclamações registadas, nomeadamente nos termos do número anterior, acompanhado das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações e demais providências que tenham sido efetuadas.

#### Base LX

[...]

1 — A Concessionária deve organizar uma estatística rigorosa e diária do tráfego nas Autoestradas, incluindo para as Áreas de Serviço, adotando, para o efeito, sistema a estabelecer de acordo com a EP e nos termos do Manual de Operação e Manutenção.

2 — Os elementos 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 LXII

[...]

1 — 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 quaisquer Contratos do Projeto não existentes à Data de Assinatura do Contrato de Concessão, com exceção dos contratos associados à realização de Grandes Reparações de Pavimento, os quais se regem pelo disposto na base XXXIII-A.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

#### Base LXIV

[...]

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 oneração das ações, nos casos e nos termos previstos nas bases XI e XIV;

h) [...];

i) [...];

j) [...];

l) [...].

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

[...]

[...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) Quaisquer outras receitas previstas nas presentes bases ou outros rendimentos obtidos no âmbito da sua atividade, designadamente os Custos Administrativos a cobrar aos utentes e a parte que lhe couber das coimas, nos termos da lei.

#### Base LXV-B

##### Remuneração pela disponibilidade das Autoestradas

1 — Como contrapartida pelo desenvolvimento das atividades previstas nos n.ºs 1 e 2 da base II, e até ao final do prazo previsto no n.º 1 da base IX, a Concessionária

recebe uma remuneração anual calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$R_t = Dis_t - Ded_t \pm \sum Sin_t$$

em que:

$R$  = remuneração anual da Concessionária no ano  $t$ ;  
 $Dis_t$  = componente da remuneração anual relativa à disponibilidade das Autoestradas 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 das Autoestradas ( $Dis_t$ ).

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

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

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;

$IPC_{Dez-t-1}$  = 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 alguma das condições de indisponibilidade definidas nos n.ºs 15 e 19 a 21 se verificar, considerando o disposto no n.º 2 da base XXXVI e no n.º 23.

5 — O montante relativo à dedução ou 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 registados no Sublanço ou Grupo de Sublanços, conforme aplicável, no período relativamente ao qual se verifique, por facto imputável ao Concedente, o adiamento, total ou parcial, de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade deste e cuja necessidade tenha sido determinada nos termos da base XXXIII-A, ou se opte pela não realização de um aumento do número de vias na data em que tal devesse ocorrer, nos termos da base XXXIII, 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 IX, 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 seguinte, 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 por conta efetuados nesse mesmo ano, ao abrigo da alínea anterior e da base seguinte;

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 das Autoestradas, 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 inerentes 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:

$$F(Dis)_i = \left[ tdi_i \times \frac{IPC_{Dez_{t-1}}}{IPC_{Dez2012}} + td_i \right] \times T \times c(g) \times c(d)$$

em que:

$tdi_i$  = 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 o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

$td_i$  = 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, 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 XXXIII-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 XXXIII-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 LV-A.

#### Base LXV-C

[...]

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 nas Autoestradas, assumindo integralmente a EP o risco de tráfego associado a esse direito, salvo na medida do estipulado na base LXV-E e sem prejuízo do disposto na base LXV-BA e no n.º 3 da presente base.

2 — As taxas de portagem devidas pelos utentes das Autoestradas constituem receita da EP, salvo na medida do estipulado na base LXV-E e sem prejuízo do disposto na base LXV-BA e no número seguinte.

3 — [...].

4 — [...].

#### Base LXV-D

##### Entrega das receitas de portagem

Salvo se diversamente estipulado nas presentes bases e no Contrato de Concessão, a Concessionária entrega à EP o valor das taxas de portagem devidas pelas Transações registadas nas Autoestradas, nos termos e em obediência aos procedimentos estabelecidos no Contrato de Concessão.

#### Base LXVI

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — A Concessionária está impedida, designadamente, de utilizar o Canal Técnico Rodoviário 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 LXVII

[...]

O cumprimento cabal e atempado das obrigações assumidas no Contrato de Concessão pela Concessionária é garantido, cumulativamente, através de:

a) [...].

b) [...].

#### Base LXVIII

[...]

1 — [...].

2 — [...].

a) [...].

b) [...].

c) No mês seguinte à 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 das Autoestradas, o valor da caução corresponde a 1 % do valor do investimento efetuado em formação bruta de capital fixo totalidade dos Lanços construídos, apurado de acordo com o balanço aprovado relativo ao exercício anterior, valor esse que é atualizado anualmente de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

10 — Há recurso imediato à caução nas situações previstas no n.º 8, mediante despacho do ME, sob proposta do IMT, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral sobre a matéria em causa.

11 — [...].

#### Base LXX

[...]

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes do Contrato de Concessão são exercidos pelo MEF para os aspetos económicos e financeiros e pelo ME para os demais aspetos, e pela UTAP, nos termos legais ou que venham a ser definidos pelo MEF.

2 — As competências do ME são exercidas pelo IMT e as do MEF são exercidas pela IGF.

3 — [...].

4 — [...].

5 — As determinações do Concedente que venham a ser 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 a arbitragem nos termos previstos nas presentes bases.

6 — [...].

7 — Todas as imperfeições ou vícios de conceção, execução ou funcionamento das obras mencionadas no número anterior são da exclusiva responsabilidade da Concessionária, salvo as imperfeições ou vícios que, nos termos de arbitragem realizada nos termos previstos nas presentes bases, se conclua terem resultado de determinações do Concedente.

#### Base LXXI

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

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

#### Base LXXIII

[...]

1 — A Concessionária responde, nos termos da lei geral e do Contrato de Concessão, por quaisquer prejuízos causados a terceiros 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 XXXIII-A e cujos encargos sejam da sua responsabilidade.

#### Base LXXV

[...]

1 — [...].

2 — Caso a infração consista em mora no cumprimento da data de entrada em serviço dos Lanços a construir fixada nos termos da base XXV, as multas referidas no número anterior:

- a) São aplicadas por cada dia de atraso;
- b) Têm como limite global máximo o montante de € 4 987 978,98; e
- c) São aplicáveis nos termos seguintes:
  - i) Até ao montante de € 14 963,94 por dia de atraso, entre o primeiro e o trigésimo dia de atraso, inclusive;
  - ii) Até ao montante de € 24 939,90 por dia de atraso, entre o trigésimo primeiro e o sexagésimo dia de atraso, inclusive;
  - iii) Até ao montante de € 49 879,79 por dia de atraso, entre o sexagésimo primeiro e o nonagésimo dia de atraso, inclusive;
  - iv) Até ao montante de € 62 349,74 por cada dia de atraso, entre o nonagésimo primeiro e o centésimo vigésimo dia de atraso, inclusive;
  - v) Até ao montante de € 74 819,68 a partir do centésimo vigésimo primeiro dia de atraso.

d) [Revogada];  
e) [Revogada].

3 — [...].  
4 — [...].

5 — A aplicação de multas, que é sempre precedida de audição da Concessionária nos termos da lei, não prejudica a aplicação de outras sanções contratuais nem de outras sanções previstas na lei ou em regulamento.

6 — O atraso, imputável à Concessionária, no cumprimento das obrigações estabelecidas no âmbito da base LXV-D 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.

#### Base LXXVI

[...]

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

7 — Perante a ocorrência de um caso de força maior, as Partes acordam se há lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, ou à resolução do Contrato de Concessão, recorrendo-se, caso não se chegue a acordo, a arbitragem, nos termos previstos nas presentes bases.

8 — [...].  
9 — [...].

#### Base LXXVII

[...]

1 — [...].  
2 — [...].  
3 — [...].

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 IX, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e de outros *cash-flows* 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 IX, do montante equivalente à parte ainda não recuperada pela Concessionária do valor aí estipulado.

5 — [...].  
6 — [...].

7 — Se, após o decurso de 90 dias desde a notificação prevista no n.º 1, ainda não existir acordo relativamente ao apuramento do montante da indemnização a que se referem os números anteriores, qualquer das Partes pode recorrer a arbitragem, nos termos previstos nas presentes bases.

#### Base LXXVIII

[...]

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

5 — Durante o período de sequestro da Concessão, o Concedente aplica os montantes dos pagamentos referidos na base LXXV-B e no n.º 3 da base LXXV-F, se aplicável, 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 assegurar o cumprimento do serviço da dívida da Concessionária decorrente dos Contratos de Financiamento, sendo o remanescente, se o houver, entregue à Concessionária, findo o período de sequestro.

6 — [...].

7 — [...].

#### 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, contínua, se aplicável, e 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) [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

#### Base LXXXI

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6, no Termo da Concessão revertem gratuita e automaticamente para o Concedente todos os bens que integram a Concessão nos termos da base VI, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em perfeito estado de conservação e de funcionamento, nos termos estipulados no Contrato de Concessão, sem prejuízo do normal desgaste do seu uso para os efeitos desse contrato, e livres de quaisquer ónus ou encargos, 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.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — O Concedente pode autorizar que os bens referidos na alínea c) da base V, na medida em que se encontrem igualmente afetos à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem no âmbito de outros contratos de concessão, continuem afetos à execução desses contratos.

#### Base LXXXIII

[...]

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

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) [...];

b) [...];

c) TIR Acionista, em termos anuais, relativa ao total do seu investimento em capital, prestações acessórias de capital, suprimentos ou outros empréstimos subordinados por eles feitos à Concessionária.

5 — [...]:

a) [...];

b) Qualquer valor anual da TIR Acionista seja reduzido em mais de 0,01 pontos percentuais.

6 — [...].

7 — Sempre que haja lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição tem lugar através de uma das seguintes modalidades, consoante, de entre elas, a que, para cada caso, e sem prejuízo do disposto no número seguinte, seja escolhida por acordo entre as Partes ou, na falta de acordo, através de processo de arbitragem nos termos previstos nas presentes bases:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...].

8 — [...].

9 — 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, sem prejuízo de aquela reposição poder ser parcialmente diferida em relação a quaisquer efeitos específicos do evento em causa que, pela sua própria natureza, não sejam

suscetíveis de uma razoável avaliação imediata ou sobre cuja existência, incidência ou quantificação as Partes não hajam chegado ainda a acordo.

10 — [...].

11 — 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 IX, 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 IX.

12 — 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 IX, a medida da reposição, no que respeita a tais efeitos, observa o disposto no número anterior.

#### Base LXXXVII

##### 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 validade, 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 a Concessionária 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, sem prejuízo do disposto no número seguinte, devem continuar a processar-se nos termos em vigor à data de submissão da questão e 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 seguintes sobre a mesma matéria, mesmo que emitidas após a data de submissão de uma questão a arbitragem, desde que a primeira dessas determinações seguintes tenha sido comunicada à Concessionária anteriormente àquela data.

4 — Sempre que a matéria em causa em determinada questão submetida a arbitragem se relacione, direta ou indiretamente, com atividades integradas na Concessão que sejam objeto de qualquer dos Contratos do Projeto, pode qualquer das Partes requerer a intervenção da contraparte em causa na lide, em conjunto com a Concessionária.

5 — [...].

#### 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 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — 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 requerer a sua defesa.

5 — Os árbitros designados pelas Partes 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.

6 — [...].

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

8 — Salvo acordo em contrário entre as Partes, o tribunal arbitral julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

9 — [...].

10 — Cada decisão do tribunal arbitral configura a decisão final relativamente ao objeto do litígio e inclui a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição entre as Partes.

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

#### Artigo 2.º

##### Aditamento às bases da concessão Norte

São aditadas as bases XXXIII-A, LV-A, LVIII-A, LXV-BA a LXV-BC, LXV-E, LXXXVI-B e LXXXVI-C às bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 127/2003, de 24 de junho, 42/2004, de 2 de março, 39/2005, de 17 de fevereiro, 147/2009, de 24 de junho, e 44-E/2010, de 5 de maio, com a seguinte redação:

#### «Base XXXIII-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 LV-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 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 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 Sublanços.

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 Sublanços 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 Sublanços 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 Sublanços 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 propos-

tos 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 LV-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 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 × quilómetro × hora por ano, durante o período diurno (das 7 até às 21 horas) e até ao limite de 30 000 via × quilómetro × 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 LXV;

b) O encerramento de vias devido (i) a casos de força maior, (ii) a imposição das autoridades competentes ou (iii) à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a via ou causem risco para a circulação.

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

#### Base LVIII-A

##### Obrigações perante terceiros

As obrigações da Concessionária, perante terceiros, enquanto entidade exploradora das Autoestradas 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 LXV-BA

##### Pagamentos por conta da remuneração anual pela disponibilidade das Autoestradas

1 — O valor das taxas de portagem devidas pelas Transações registadas nas Autoestradas, que, nos termos do Contrato de Concessão, deva ser entregue pela Concessionária à EP, pode ser retido e utilizado por aquela, nas datas em que tais taxas de portagem devam

ser entregues nos termos do Contrato de Concessão, a título de pagamento por conta da remuneração anual pela disponibilidade das Autoestradas devida à Concessionária ao abrigo da base LXV-B.

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.

#### Base LXV-BB

##### 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 das Autoestradas 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-BC

##### 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 IX sejam inferiores a € 49 731 080,85, 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 IX 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 IX 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 das Autoestradas e realização de Grandes Reparações de Pavimento, as Partes colaboram, de boa-fé, no sentido de minimizar os custos a serem suportados por uma e por outra no cumprimento dessas obrigações, potenciando, mutuamente, benefícios que possam ser gerados para o Concedente e para a Concessionária.

#### Base LXV-E

##### 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 IX, as receitas de 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 IX, a Concessionária deixa de entregar à EP o valor das taxas de portagem conforme previsto no Contrato de Concessão, passando a entregar-lhe, nos mesmos termos aí estabelecidos, com as necessárias adaptações, o montante resultante da aplicação do disposto no número anterior.

3 — A realização de pagamentos ao abrigo da presente base e da base anterior e de pagamentos por conta ao abrigo da base LXV-BA não prejudica as obrigações da Concessionária em matéria de informação e de acesso a dados.

#### Base LXXXVI-B

##### 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 LXXXVI-C

##### 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 IV-A e VIII-A das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 127/2003, de 24 de junho, 42/2004, de 2 de março, 39/2005, de 17 de fevereiro, 147/2009, de 24 de junho, e 44-E/2010, de 5 de maio, passam a ter as seguintes epígrafes:

- a) Capítulo IV-A — Funções do IMT;
- b) Capítulo VIII-A — Receitas da Concessionária e partilha de benefícios.

2 — É aditado o Capítulo XVII-A, com a epígrafe Comissão de Peritos, às bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 127/2003, de 24 de junho, 42/2004, de 2 de março, 39/2005, de 17 de fevereiro, 147/2009, de 24 de junho, e 44-E/2010, de 5 de maio, que inclui a base LXXXVI-C.

#### 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 zona norte de Portugal, cuja minuta é aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

## Artigo 5.º

**Norma revogatória**

São revogados os n.ºs 11 e 12 da base XXXIII, os n.ºs 5 e 6 e as alíneas *d*) e *k*) da base XLIV, a alínea *g*) do n.º 4 e o n.º 5 da base LV, o n.º 5 da base LVIII, os n.ºs 16, 17 e 18 da base LXV-B, as alíneas *d*) e *e*) do n.º 2 da base LXXV, a base LXXXVIII e os n.ºs 2 e 3 da base LXXXIX das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 127/2003, de 24 de junho, 42/2004, de 2 de março, 39/2005, de 17 de fevereiro, 147/2009, de 24 de junho, e 44-E/2010, de 5 de maio.

## Artigo 6.º

**Republicação**

1 — São republicadas, em anexo, que faz parte integrante do presente decreto-lei, as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, com a redação atual.

2 — Para efeitos de republicação onde se lê: «InIR» deve ler-se «IMT».

## Artigo 7.º

**Entrada em vigor**

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

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

Promulgado em 2 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 4 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## ANEXO

(a que se refere o artigo 6.º)

**Republicação das bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal.**

**Bases da Concessão**

## CAPÍTULO I

**Objeto e tipo da concessão**

## Base I

**Definições e abreviaturas**

1 — Nas presentes bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sen-

tido diferente, os termos abaixo indicados têm os seguintes significados:

*a*) ACE — o agrupamento complementar de empresas constituído entre membros do Agrupamento com vista ao desenvolvimento, nos termos do Contrato de Projeto e Construção, das atividades de conceção, projeto e construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II;

*b*) Acordo de Subscrição — o acordo celebrado entre a Concessionária e os membros do Agrupamento, enquanto seus acionistas, relativo à subscrição e à realização do capital da Concessionária e à realização de prestações acessórias de capital e ou de suprimentos ou 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*) Agrupamento — o agrupamento vencedor do concurso público para atribuição da Concessão;

*f*) 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;

*g*) Áreas de Serviço — as instalações marginais às Autoestradas, 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;

*h*) Autoestradas — as autoestradas e conjuntos viários associados que constituem o objeto da Concessão nos termos da base II;

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

*j*) Bases da Concessão — o quadro geral da regulamentação da Concessão, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 109/2015, de 18 de junho;

*k*) BRISA — a BRISA — Autoestradas de Portugal, S. A.;

*l*) 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 em anexo ao Contrato de Concessão;

*m*) 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;

*n*) Caso Base — o conjunto dos pressupostos e projeções económico-financeiras que constam de anexo ao Contrato de Concessão, com as alterações que lhe sejam introduzidas nos termos permitidos no Contrato de Concessão;

*o*) 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;

*p)* 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;

*q)* 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;

*r)* 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;

*s)* 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 estrutura de financiamento previstas no Caso Base;

*t)* 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;

*u)* 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;

*v)* 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;

*w)* Código das Expropriações — o diploma aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de setembro, na redação em vigor em cada momento;

*x)* 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;

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

*z)* Comissão de Peritos — a comissão nomeada nos termos da base LXXXVI-C;

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

*bb)* 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 das Autoestradas, na redação resultante da introdução das alterações previstas nas presentes bases, e todos os aditamentos e alterações que o mesmo venha a sofrer;

*cc)* Contrato de Operação e Manutenção — o contrato celebrado entre a Concessionária e a Operadora, tendo por objeto a operação das Autoestradas e a manutenção do Empreendimento Concessionado;

*dd)* Contrato de Projeto e Construção — o contrato celebrado entre a Concessionária e o ACE, tendo por objeto

a conceção, o projeto e a construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II;

*ee)* Contratos de Financiamento — os contratos celebrados entre a Concessionária e os Bancos Financiadores, tendo por objeto o financiamento das atividades integradas na Concessão e a prestação de cartas de crédito ou de garantias relativas a esse financiamento, incluindo o acordo entre credores e os instrumentos de garantia, bem como os demais documentos e instrumentos que a esse financiamento respeitem;

*ff)* Contratos do Projeto — os contratos, identificados em anexo ao Contrato de Concessão, celebrados pela Concessionária com vista ao desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, aprovados pelo Concedente e sujeitos ao disposto na base LXII;

*gg)* Corredor — a faixa de 400 m definida por 200 m para cada lado do eixo do traçado que lhe serve de base;

*hh)* Critérios Chave — os critérios utilizados para a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do n.º 4 da base LXXXIV;

*ii)* Custos Administrativos — a sobretaxas administrativas a suportar pelo utente nos termos legal e regulamentarmente estabelecidos;

*jj)* 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 67-A/99, de 6 de julho, ou seja, 9 de julho de 1999;

*kk)* Empreendimento Concessionado — o conjunto dos bens que integram a Concessão;

*ll)* 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;

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

*nn)* Estabelecimento da Concessão — o conjunto dos bens indicados na base V;

*oo)* Estatutos — o pacto social da Concessionária, aprovado pelo Concedente;

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

*qq)* Grande Reparação de Pavimento — qualquer intervenção executada sobre parte ou totalidade do pavimento das vias de um determinado Grupo de Sublanços em resultado das conclusões de uma Campanha de Monitorização de Pavimentos 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;

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

*ss)* IGF — a Inspeção-Geral de Finanças;

*tt)* 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;

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

*vv)* IVA — o imposto sobre o valor acrescentado;

*ww)* Lanços — as secções viárias em que se dividem as Autoestradas;

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

*yy)* 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;

*zz)* 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;

*aaa)* 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;

*bbb)* 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;

*ccc)* Operadora — a sociedade incumbida do desenvolvimento das atividades de operação das Autoestradas e de manutenção do Empreendimento Concessionado, nos termos do Contrato de Operação e Manutenção;

*ddd)* Partes — o Concedente e a Concessionária;

*eee)* Plano de Controlo de Qualidade — o documento a que se refere o n.º 7 da base XLIV e que constitui um anexo ao Contrato de Concessão;

*fff)* Programa de Trabalhos — o documento fixando a ordem, prazos e ritmos de execução das diversas atividades integradas na Concessão;

*ggg)* Proposta — a proposta apresentada pelo Agrupamento no concurso público para atribuição da Concessão, tal como resultou da fase de negociações havida no seio do referido concurso, nos termos das respetivas atas e documentos que as integram;

*hhh)* Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior (RCASD) — o Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior, definido como o quociente entre: *i)* os meios libertos do projeto acrescidos do saldo de 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 no final de cada semestre do período relevante com referência ao período subsequente de 12 meses, nos termos constantes do Caso Base;

*iii)* Rácio Anual de Cobertura da Vida do Empréstimo (RACVE) — o Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo, definido como 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 das disponibilidades de caixa, e *ii)* o total de dívida sénior existente à data do cálculo, sendo este rácio calculado no final de cada ano civil do período relevante, nos termos constantes do Caso Base;

*jjj)* Receitas Líquidas de Portagem — as receitas brutas de taxas de portagem efetivamente cobradas na Concessão deduzidas dos encargos suportados com a respetiva cobrança;

*kkk)* 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;

*lll)* Sublanço — o troço viário de Autoestrada entre dois nós de ligação consecutivos;

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

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

*ooo)* TMDA — o tráfego médio diário anual apurado a partir dos dados recolhidos ao abrigo do n.º 1 da base LX;

*ppp)* 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;

*qqq)* 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.

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

## Base II

### Objeto da Concessão

1 — A Concessão tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação, com cobrança de taxas de portagem aos utentes, pela Concessionária, e em regime de disponibilidade, dos seguintes Lanços:

*a)* A 7/IC 5 Póvoa de Varzim/Famalicao, desde o IC 1, na extensão aproximada de 18 km;

*b)* A 7/IC 5 Guimarães/Fafe, com a extensão aproximada de 17 km;

*c)* A 7/IC 5/IC 25 Fafe/IP 3 (Vila Pouca de Aguiar) com a extensão aproximada de 47 km;

*d)* A 11/IC 14 Esposende/Barcelos/Braga, desde o IC 1, com a extensão aproximada de 24 km;

*e)* A 11/IP 9 Braga/Guimarães/IP 4/A 4, com a extensão aproximada de 43 km;

*f)* Variante à EN 207 (nó do IP 9)/Felgueiras (EN 101), com a extensão aproximada de 5 km.

2 — Constituem ainda objeto da Concessão, para efeitos de exploração e de conservação, os seguintes Lanços já construídos, com cobrança de taxas de portagem aos utentes, pela Concessionária, e em regime de disponibilidade:

a) A 7/IC 5 Famalicão/Guimarães, com a extensão de 20,8 km;

b) A 11/IC 14 IC 1 (Apúlia)/EN 205, com a extensão de 4 km.

3 — As extensões dos Lanços são medidas segundo o eixo das Autoestradas e determinadas, consoante os casos, nos termos das alíneas seguintes:

a) Se o Lanço se situar entre outros já construídos, observa-se o seguinte:

i) Se 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;

ii) Se uma das suas extremidades começar ou terminar contactando em plena via uma autoestrada construída, a sua extensão é determinada pela distância que medeia entre o perfil de contacto das duas vias e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

b) Se o Lanço não tiver continuidade, observa-se o seguinte:

i) Se uma das extremidades 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 das Autoestradas e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

ii) Enquanto não estiver prevista a construção do Lanço ou troço viário que lhe fique contíguo, 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 às Autoestradas que integram o seu objeto.

### Base IV

#### Delimitação física da Concessão

1 — Os limites da Concessão são definidos em relação às Autoestradas que a integram pelos perfis transversais extremos das mesmas, em conformidade com os traçados definitivos constantes dos projetos oficialmente aprovados.

2 — Os traçados das Autoestradas e, conseqüentemente, a maior ou menor proximidade às localidades indicadas na base II são os que figurem nos projetos aprovados nos termos da base XXX.

3 — Os nós de ligação fazem parte da Concessão, nela se incluindo, para efeitos de exploração e conservação, os troços das 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 de ligação.

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 a 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 da via de aceleração, pela concessionária que detenha o ramo de ligação.

6 — As obras de arte integradas nos nós de enlace entre concessões, quer em secção corrente quer em ramos, ficam afetas à concessão cujo tráfego utilize o tabuleiro da estrutura.

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

### Base V

#### Estabelecimento da Concessão

O Estabelecimento da Concessão é composto:

a) Pelas Autoestradas, nós de ligação e conjuntos viários associados, dentro dos limites estabelecidos nos termos do disposto na base IV;

b) Pelas Áreas de Serviço, pelos centros de assistência e de manutenção e pelos outros serviços de apoio aos utentes das Autoestradas, bem como pelas instalações e pelos equipamentos de via de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores das Autoestradas;

c) Pelos demais bens e direitos de qualquer natureza, associados às instalações e aos equipamentos referidos na alínea anterior que se encontrem afetos à cobrança de taxas de portagem aos utilizadores das Autoestradas.

### Base VI

#### Bens que integram a Concessão

Integram a Concessão:

a) O Estabelecimento da Concessão;

b) Todas as obras, máquinas, equipamentos, aparelhagens, acessórios e, em geral, quaisquer bens afetos à exploração e conservação das Autoestradas, bem como os terrenos, as casas de guarda e do pessoal da exploração, os escritórios e outras dependências de serviço.

### Base VII

#### Natureza dos bens que integram a Concessão

1 — As zonas das Autoestradas e os conjuntos viários a elas associados que constituem o Estabelecimento da Concessão integram o domínio público do Concedente.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, constitui zona de Autoestrada:

a) O terreno por ela ocupado, abrangendo a plataforma das Autoestradas (faixa de rodagem, separador central e bermas), as valetas, os taludes, as banquetas, as 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 nas Autoestradas e os terrenos para implantação das praças de portagem, 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 das Autoestradas, das Áreas de Serviço, das instalações para cobrança de taxas de portagem e assistência dos utentes, 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 ceder, alienar ou onerar quaisquer dos bens referidos nos números anteriores, os quais, encontrando-se subtraídos ao comércio jurídico privado, não podem igualmente ser objeto de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule a ocupação dos respetivos espaços, nem de arresto, penhora ou qualquer providência cautelar, sem prejuízo do disposto na base XLI.

5 — Os bens móveis a que se refere a alínea b) da base anterior 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 função económica.

7 — Os negócios jurídicos efetuados ao abrigo do número anterior devem ser comunicados ao Concedente, no prazo de 30 dias após a data da realização do negócio em causa, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

8 — Ao longo dos últimos cinco anos de duração da Concessão, os negócios jurídicos referidos no n.º 6 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.

### Base VIII

#### Outros bens utilizados na Concessão

1 — Os bens e direitos da Concessionária que, não estando abrangidos na base anterior, sejam utilizados no desenvolvimento das atividades integradas na Concessão podem ser alienados, onerados e substituídos pela Concessionária.

2 — Os bens móveis referidos na presente base 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 presidente da Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa — Associação Comercial de Lisboa.

## CAPÍTULO I-A

### Duração da Concessão

#### Base IX

##### Prazo da Concessão

1 — O prazo da Concessão é de 30 anos, expirando automaticamente às 24 horas do trigésimo aniversário da Data de Assinatura do Contrato de Concessão.

2 — O disposto no número anterior não prejudica a aplicação das disposições do capítulo XIV e das modalidades de extinção do Contrato de Concessão que nelas se preveem, bem como 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 do n.º 3 da base LXV-C, acrescido dos benefícios que lhe tenham sido atribuídos nos termos previstos na base XVIII-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 € 27 519 194,25, acrescido dos benefícios que sejam atribuídos à Concessionária nos termos previstos na base LXV-BC.

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.

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 XVIII-A, acompanhado de demonstração da respetiva atualização, nos termos do n.º 3;

d) Valor dos benefícios a atribuir à Concessionária ao abrigo da base LXV-BC, 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 no n.º 2 da base LXV-E, 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 3 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 6;

b) Em caso de decisão arbitral no sentido da manutenção posterior da vigência do Contrato de Concessão, o disposto nos n.ºs 4, 5, 9 e 10.

## CAPÍTULO II

### Sociedade Concessionária

#### Base X

##### 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.

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

#### Base XI

##### Estrutura acionista da Concessionária

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, e salvo autorização em contrário do Concedente, os membros do Agrupamento detêm em conjunto enquanto acionistas, ao longo de todo o período da Concessão e a todo o tempo, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais.

2 — Até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir, os membros do Agrupamento detêm, nos termos e condições descritos no Contrato de Concessão, a totalidade do capital social da Concessionária.

3 — Durante o prazo referido no número anterior a alienação de ações entre membros do Agrupamento fica

sujeita a autorização prévia do Concedente, sendo nula e de nenhum efeito qualquer alienação de ações da Concessionária a terceiras entidades.

4 — Após o termo do prazo referido no n.º 2, e salvo se excecionada nos termos do n.º 1, é ainda nula e de nenhum efeito qualquer alienação, por parte dos membros do Agrupamento, a terceiros que com eles não estejam em relação de domínio, de ações necessárias para assegurar o domínio da Concessionária.

5 — As autorizações a que se refere a presente base consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas, por escrito, no prazo de 20 dias úteis a contar da sua solicitação.

#### Base XII

##### Capital

1 — O capital social da Concessionária é de € 56 200 000, integralmente subscrito e realizado.

2 — A Concessionária obriga-se a manter o Concedente permanentemente informado sobre o cumprimento do Acordo de Subscrição.

3 — A Concessionária não pode proceder à redução do seu capital social, durante todo o período da Concessão, sem prévio consentimento do Concedente, o qual não pode ser infundadamente recusado e se considera tacitamente concedido se não for recusado, por escrito, no prazo de 60 dias a contar da sua solicitação.

4 — As ações representativas do capital social da Concessionária que sejam necessárias para assegurar o seu domínio nos termos do n.º 1 da base XI são obrigatoriamente nominativas.

#### Base XIII

##### Estatutos e Acordo Parassocial

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

2 — Devem igualmente ser objeto de autorização prévia por parte do Concedente durante idêntico período as alterações ao Acordo Parassocial 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 — As autorizações do Concedente previstas na presente base consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas, por escrito, no prazo de 20 dias úteis a contar da sua solicitação.

#### Base XIV

##### Oneração de ações da Concessionária

1 — A oneração de ações representativas do capital social da Concessionária pertencentes aos membros do Agrupamento depende, sob pena de nulidade, de autorização prévia do Concedente, que se considera tacitamente concedida quando não seja recusada, por escrito, no prazo de 60 dias 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 dos Contratos de Financiamento, as quais devem em todos os casos ser comunicadas ao Concedente acompanhadas de informação detalhada sobre os termos e condições em que sejam estabelecidos, no prazo de 30 dias a contar da data em que sejam efetuadas.

3 — Os membros do Agrupamento aceitam, na sua qualidade de acionistas da Concessionária e nos termos do Contrato de Concessão, não onerar ações em contravenção ao disposto nos números anteriores.

4 — As disposições da presente base mantêm-se em vigor até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir, comprometendo-se a Concessionária a adotar as medidas necessárias à sua implementação.

#### Base XV

##### Obrigações de informação da Concessionária

1 — Ao longo de todo o período da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas nas presentes bases, a Concessionária compromete-se para com o Concedente a:

a) Dar-lhe conhecimento imediato de todo e qualquer evento que possa vir a prejudicar ou a impedir o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações emergentes das presentes bases e ou que possa constituir causa de sequestro da Concessão ou de resolução do Contrato de Concessão, nos termos previstos no capítulo XIV;

b) Remeter-lhe até ao dia 30 de setembro de cada ano um relatório auditado da sua situação contabilística compreendendo o balanço e a conta de exploração relativos ao semestre em causa;

c) Remeter-lhe até ao dia 31 de maio de cada ano os documentos de prestação de contas relativos ao ano civil anterior, incluindo relatório de gestão, balanço, demonstração de resultados e demonstração de fluxos de caixa, bem como a certificação legal de contas e 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 substancialmente o normal desenvolvimento dos trabalhos ou do regime da exploração, bem como da verificação de anomalias estruturais ou outras, que sejam significativas, relativas à conservação do 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 correspondentes 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 LX;

g) Remeter-lhe uma versão revista do Caso Base, se e quando este for alterado nos termos do Contrato de Concessão, 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 de cada 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 termo previsto da Concessão, sendo esta informação elaborada na forma e incluindo as projeções constantes 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 das Autoestradas, bem como sobre os níveis de serviço e os

indicadores de atividade relacionados com a sinistralidade e segurança rodoviárias na Concessão, cobrindo aspetos como os pontos de acumulação de acidentes e a identificação das suas causas e a comparação com congéneres nacionais e internacionais, acompanhado por auditoria efetuada por entidade idónea e independente;

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

2 — O Concedente reserva-se o direito de solicitar todas as informações adicionais que julgar necessárias para seu completo esclarecimento, através de um delegado por si nomeado junto da Concessionária.

3 — Das informações mencionadas nas alíneas a) a i) do n.º 1 deve ser remetida cópia à EP e à UTAP.

#### Base XVI

##### Obtenção de licenças

Compete à Concessionária obter todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das atividades integradas na Concessão, observando o cumprimento de todos os requisitos necessários à obtenção das mesmas.

#### Base XVII

##### Regime fiscal

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

#### Base XVII-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 das Autoestradas previstos na base LXV-B são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de forma a que, simulado no Caso Base, seja repostado, 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 encontra previsto no Caso Base, os pagamentos anuais pela disponibilidade das Autoestradas, previstos na base LXV-B, 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 das Autoestradas 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 IX, 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 € 80 000, a preços correntes, face ao resultado líquido que seria apurado caso tal situação não tivesse ocorrido.

## CAPÍTULO III

### Financiamento

#### Base XVIII

##### Responsabilidade da Concessionária

1 — Sem prejuízo do disposto na base XX, a Concessionária é responsável pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as atividades que integram o objeto da Concessão, por forma a cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações por si assumidas no Contrato de Concessão, salvo na medida do estipulado nas bases XXXIII e XXXIII-A.

2 — Com vista à obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento das atividades objeto da Concessão, a Concessionária contraiu os empréstimos e prestou as garantias, celebrando com os Bancos Financiadores os demais atos e contratos que constituem os Contratos de Financiamento.

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 — [*Revogado*].

#### Base XVIII-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 de 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 impactos 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 impactos 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 das Autoestradas, 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 XIX

##### Obrigações do Concedente

Sem prejuízo do disposto em contrário no Contrato de Concessão, as obrigações do Concedente em matéria de

financiamento necessário ao desenvolvimento das atividades integradas na Concessão limitam-se ao estabelecido na base seguinte, não assumindo o Concedente qualquer outra responsabilidade ou risco nesta matéria.

#### Base XX

##### Comparticipação de fundos pelo Estado

A participação do Estado no investimento necessário à Concessão, no montante total de € 169 591 285, foi entregue pelo Concedente à Concessionária nos termos do Contrato de Concessão.

### CAPÍTULO IV

#### Expropriações

##### Base XXI

##### Disposições aplicáveis

As expropriações efetuadas no âmbito das presentes bases 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, 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 documentos referidos no número anterior enfermem de incorreções ou insuficiências, o Concedente notifica a Concessionária para corrigir as deficiências apontadas, e o prazo para realização das expropriações, indicado no Programa de Trabalhos, considera-se suspenso relativamente às parcelas face às quais a falta ou incorreção se tenha verificado, a partir da data em que a Concessionária seja notificada pelo Concedente para o efeito, até à efetiva correção das mesmas.

4 — Sempre que se torne necessário realizar expropriações para manter direitos de terceiros no estabelecimento ou restabelecimento de redes, vias de qualquer tipo ou serviços 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 e controlo dos processos expropriativos

1 — A condução e a realização dos processos expropriativos dos bens ou dos direitos necessários ao estabelecimento da Concessão competem à entidade que o ME designar como entidade expropriante em nome do Estado, à qual cabe também suportar todos os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e, bem assim, o

pagamento de indemnizações ou de outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões ou de outros ónus ou encargos delas derivados.

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

3 — Os bens e direitos expropriados devem ser entregues pelo Concedente à Concessionária, livres de encargos e desocupados, no prazo de 180 dias a contar da apresentação pela Concessionária ao Concedente das plantas parcelares para cada Sublanço.

4 — Qualquer atraso, não imputável à Concessionária, na entrega pelo Concedente de bens e de direitos expropriados, que impeça que a Concessionária dê início a obras ou 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, relativamente a cada Lanço, se ocorrer antes de a Concessionária ter iniciado as obras ou os trabalhos de construção do Lanço em que esses bens e direitos se integrem, ou superior a 15 dias, seguidos ou interpolados, se ocorrer após o início daquelas obras ou trabalhos.

5 — Para o cômputo dos 15 dias referidos no número anterior são tidos em consideração os dias de atraso ocorridos antes do início dos trabalhos de construção.

### CAPÍTULO IV-A

#### Funções do IMT

##### Base XXIII-A

##### Funções do 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, o qual fica autorizado para tanto por força das presentes bases e do Contrato de Concessão, salvo quando o contrário resultar do Contrato de Concessão ou de disposição normativa.

### CAPÍTULO V

#### Projeto e construção das Autoestradas

##### Base XXIV

##### Conceção, projeto e construção

1 — A Concessionária é responsável pela conceção, projeto e construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II, respeitando os estudos e projetos apresentados nos termos das bases seguintes e o disposto no Contrato de Concessão.

2 — Para cumprimento das obrigações assumidas em matéria de projeto e construção das Autoestradas, a Concessionária celebrou com o ACE o Contrato de Projeto e Construção, no âmbito do qual todos e cada um dos membros do ACE garantiram à Concessionária, solidariamente entre si, o cumprimento pontual e atempado das obrigações assumidas pelo ACE em matéria de projeto e construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II.

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.

### Base XXV

#### Programa de execução de autoestradas

1 — As datas limite de entrada em serviço de cada um dos lanços referidos no n.º 1 da base II são as seguintes:

Lanço	Trimestre
A7/IC5 Póvoa do Varzim/Famalicão . . . . .	4.º Trimestre de 2004.
A7/IC5 Guimarães/Fafe . . . . .	4.º Trimestre de 2004.
A 7/IC 5/IC 25 Fafe/IP 3 (Vila Pouca de Aguiar).	3.º Trimestre de 2007.
A11/IC14 Esposende/Barcelos . . . . .	3.º Trimestre de 2005.
A11/IC14 Barcelos/Braga . . . . .	3.º Trimestre de 2004.
A11/IP9 Braga/Guimarães . . . . .	1.º Trimestre de 2003.
A11/IP9 Guimarães/IP4 . . . . .	3.º Trimestre de 2005.
Variante à EN 207 (nó do IP 9)/Felgueiras (EN 101).	2.º Trimestre de 2009.

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

3 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, em quaisquer alterações ao Programa de Trabalhos, ainda que permitidas ao abrigo das disposições do Contrato de Concessão, deve a Concessionária respeitar os seguintes prazos limite:

a) As obras de construção do primeiro Lanço devem iniciar-se no prazo de 22 meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

b) A entrada em serviço do primeiro Lanço a construir deve ter lugar no prazo de 43 meses a contar da data referida na alínea anterior;

c) No prazo de 80 meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, devem encontrar-se em serviço a totalidade das Autoestradas.

4 — A Concessionária não pode ser responsabilizada por atrasos causados por modificações unilaterais impostas pelo Concedente ou por quaisquer outros atrasos que sejam imputáveis ao Concedente.

### Base XXVI

#### Disposições gerais relativas a estudos e projetos

1 — A Concessionária promove, por sua conta e inteira responsabilidade, a realização dos estudos e projetos relativos aos Lanços a construir, os quais devem satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor.

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 das Autoestradas, sem descuidar os aspetos de integração ambiental e o enquadramento adaptado à região que as mesmas atravessam, e são apresentados sucessivamente sob as formas de estudos prévios, de projetos base e de projetos de execução, podendo algumas fases de projeto ser dispensadas pelo Concedente, a solicitação devidamente fundamentada da Concessionária.

3 — O estabelecimento dos traçados das Autoestradas com os seus nós de ligação, Áreas de Serviço, praças e

sistemas de portagem deve ser objeto de pormenorizada justificação nos estudos e projetos a submeter pela Concessionária e tem em conta, nomeadamente, os estudos de caráter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões abrangidas nas zonas em que esses traçados se desenvolvem, nomeadamente os planos regionais de ordenamento do território, os planos de desenvolvimento municipal e planos de pormenor urbanísticos.

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

### Base XXVII

#### Programa de estudos e projetos

1 — No prazo de 30 dias 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 todos os estudos e projetos que lhe compete elaborar.

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 XXV.

3 — O documento a que se refere o n.º 1 considera-se tacitamente aprovado no prazo de 30 dias úteis a contar da sua entrega, suspendendo-se aquele prazo em virtude da apresentação, de acordo com critérios de razoabilidade, de pedidos de esclarecimento pelo Concedente.

### Base XXVIII

#### Apresentação dos estudos e projetos

1 — Sempre que haja lugar à apresentação de estudos prévios, estes devem ser submetidos ao Concedente divididos nos seguintes fascículos independentes:

- Volume-síntese de apresentação geral do Lanço;
- Estudo de tráfego, atualizado, que suporte o dimensionamento da secção corrente, dos ramos dos nós de ligação, dos pavimentos e das barreiras de portagem;
- Estudo geológico-geotécnico, com proposta de programa de prospeção geotécnica detalhada para as fases seguintes do projeto;
- 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, as praças de portagem e outras instalações acessórias;
- Obras de arte correntes;
- Obras de arte especiais;
- Túneis;
- Áreas de Serviço e áreas de repouso;
- Auditoria de segurança.

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

3 — 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;
- b) Implantação e apoio topográfico;
- c) Estudo geológico e geotécnico;
- d) Traçado geral;
- e) Nós de ligação;
- f) Restabelecimentos, serventias e caminhos paralelos;
- g) Drenagem;
- h) Pavimentação;
- i) Integração paisagística;
- j) Equipamento de segurança;
- l) Sinalização;
- m) Portagens;
- n) Telecomunicações;
- o) Iluminação;
- p) Vedações;
- q) Serviços afetados;
- r) Obras de arte correntes;
- s) Obras de arte especiais;
- t) Túneis;
- u) Centro de assistência e manutenção;
- v) Áreas de Serviço e áreas de repouso;
- x) Projetos complementares;
- y) Expropriações;
- z) Relatório das medidas de minimização de impactes ambientais;
- aa) Auditoria de segurança.

4 — Toda a documentação é entregue em quintuplicado, exceto os Estudos de Impacte Ambiental, que devem ser entregues em nove exemplares, 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).

5 — 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.

6 — Se a Concessionária pretender utilizar aplicações ou formatos alternativos aos indicados no número anterior, deve fornecer ao Concedente todas as explicações, meios físicos e *software* necessários para a sua utilização.

7 — Os estudos e os projetos apresentados ao Concedente, nas diversas fases, devem ser instruídos com parecer de revisão emitido por entidades técnicas independentes previamente aceites pelo IMT, o qual os submete à aprovação do ME.

8 — A apresentação de projetos ao Concedente deve ser instruída com todas as autorizações necessárias por parte das autoridades competentes.

## Base XXIX

### Crítérios de projeto

1 — Na elaboração dos projetos das Autoestradas devem respeitar-se as características técnicas definidas nas normas de projeto do IMT ou, caso não existam, da EP, tendo em conta a velocidade base de 120 km/h a 140 km/h, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Em zonas particularmente difíceis por motivos de ordem topográfica ou urbanística, pode ser adotada a velocidade base de 100 km/h e características técnicas inferiores às indicadas, mediante proposta da Concessionária devidamente fundamentada.

3 — O dimensionamento do perfil transversal das Autoestradas (secção corrente) deve ser baseado nos volumes horários de projeto previstos para o ano horizonte, considerando este como o vigésimo ano após a abertura do Lanço ao tráfego, admitindo-se que esse dimensionamento seja atingido por fases, nos termos da base XXXIII, sem que, no entanto, o número inicial de vias seja inferior a duas em cada sentido.

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 — as Autoestradas são vedadas em toda a sua extensão, utilizando-se, para o efeito, tipos de vedações a aprovar pelo IMT, devendo também as passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante ser 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;

c) Equipamentos de segurança — são instaladas guardas e outros equipamentos de segurança, nomeadamente no limite da plataforma das Autoestradas 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;

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

e) Iluminação — os nós de ligação, as praças de portagem, as Áreas de Serviço e as áreas de repouso devem ser iluminados;

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, devendo o Canal Técnico Rodoviário, a construir para o efeito, prever 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 — O dimensionamento das praças de portagem deve ser tal que cause o mínimo de incomodidade e perdas de tempo aos utentes das Autoestradas.

6 — Ao longo e através das Autoestradas, incluindo nas suas obras de arte especiais, devem ser estabelecidos, onde se julgue 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 se levantar o pavimento.

7 — Os critérios de projeto constantes da presente base devem ser aplicados em todos os Lanços referidos na base II.

### Base XXX

#### 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 aos projetos ou estudos apresentados tem por efeito o reinício da contagem dos prazos de aprovação, se aquelas correções ou esclarecimentos forem solicitados nos 20 dias seguintes à apresentação dos documentos em causa, e a mera suspensão daqueles prazos, se a referida solicitação se verificar posteriormente.

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.

4 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a aprovação dos projetos pelo ME não envolve responsabilidade para o Concedente nem exonera a Concessionária dos compromissos emergentes do Contrato de Concessão, ou da responsabilidade que lhe advenha da imperfeição da conceção ou do funcionamento das obras, exceto em caso de modificações unilaterais impostas pelo Concedente e relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado, por escrito, reservas quanto à segurança das mesmas.

5 — Tendo em consideração o facto de, relativamente aos Lanços referidos no n.º 1 da base II, não haver ainda Corredor aprovado na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV, no caso de serem impostas modificações substanciais do traçado constante da Proposta ou do traçado alternativo que a Concessionária apresente conjuntamente com o anterior para efeitos de apreciação do Estudo de Impacte Ambiental.

6 — Para efeitos do disposto no número anterior, apenas são consideradas como modificações substanciais do traçado aquelas:

a) Que se traduzam na imposição da construção de túneis não considerados nos elementos integrantes da Proposta ou no mencionado traçado alternativo; e ou

b) Das quais decorra a localização do traçado aprovado, no todo ou em parte, fora do Corredor considerado na Proposta;

desde que, em qualquer dos casos, se verifique para a Concessionária um aumento de custos ou uma perda de receitas.

7 — Se, relativamente ao Lanço a que se refere a alínea b) do n.º 1 da base II, o traçado aprovado pelo ME se inserir no corredor norte e não no corredor sul constante da Proposta, aplicam-se os mecanismos definidos no Contrato de Concessão.

### Base XXXI

#### 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, por escrito, no prazo de 30 dias a contar da data da 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 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 respetivo visto.

4 — A adjudicação, pela Concessionária, de qualquer obra ou trabalho que se inclua no desenvolvimento das atividades integradas na Concessão a Empreiteiros Independentes deve respeitar a legislação nacional ou comunitária aplicável.

### Base XXXII

#### Programa de Trabalhos

1 — Quaisquer alterações propostas pela Concessionária ao Programa de Trabalhos devem ser submetidas ao Concedente e devidamente justificadas, não podendo envolver adiamento da data de entrada em serviço do primeiro Lanço a construir e ou da data de entrada em serviço da totalidade das Autoestradas, estabelecidas na base XXV.

2 — Em caso de atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos que possa pôr em risco as datas referidas no número anterior, o Concedente notifica a Concessionária para apresentar, no prazo razoável que 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 necessário, devendo o Concedente pronunciar-se sobre o mesmo 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 caso o mesmo não permita, no entender do Concedente, recuperar o atraso verificado, este pode impor à Concessionária a adoção de medidas adequadas e o cumprimento de um plano de recuperação por ele elaborado.

4 — Até à aprovação ou imposição de um plano de recuperação nos termos dos números anteriores, a Concessionária deve proceder à execução das atividades em causa nos termos definidos no Programa de Trabalhos, obrigando-se, após aquela aprovação ou imposição, a cumprir o plano de recuperação.

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 da base LXXXIV.

### Base XXXIII

#### Aumento do número de vias das Autoestradas

1 — O aumento do número de vias dos Sublanços das Autoestradas é realizado de 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-B, nos segmentos do Sublanço 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 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 XVIII.

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 XXXIII-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 LV-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 ser intervencionada, 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 Sublanços.

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 intervir, 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 intervir, 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 — Recebido 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 XXXIV

### Vias de comunicação e serviços afetados

1 — Compete à Concessionária suportar os 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 restabelecer as vias de comunicação existentes interrompidas pela construção das Autoestradas.

2 — O restabelecimento de vias de comunicação a que se refere o 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 — Compete ainda à Concessionária construir, nas Autoestradas, 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.

4 — O traçado e as características técnicas destes restabelecimentos devem garantir a comodidade e a segurança de circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as mesmas ou tendo em conta o seu enquadramento viário.

5 — A Concessionária é responsável por deficiências ou vícios de construção que venham a detetar-se nos restabelecimentos referidos no n.º 1 até cinco anos após a data de abertura ao tráfego do Lanço em que se localizam.

6 — A Concessionária é ainda responsável pela reparação 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.

7 — A reposição de serviços afetados é efetuada de acordo com as imposições das entidades que neles superintenderem, não podendo, contudo, ser exigido que a mesma se faça em condições substancialmente diferentes das preexistentes.

## Base XXXV

### Condicionamentos especiais aos estudos e à construção

1 — O Concedente pode impor à Concessionária a realização, em prazo razoável, 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 e 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 das Autoestradas 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 das situações previstas na presente base confere à Concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV.

#### Base XXXVI

##### Responsabilidade da Concessionária pela qualidade das Autoestradas

1 — A Concessionária garante ao Concedente a qualidade da conceção e do projeto, bem como da execução das obras de construção e conservação dos Lanços previstos no n.º 1 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 plenas condições de funcionamento e operacionalidade ao longo de todo o período da Concessão.

2 — A Concessionária responde perante o Concedente e perante terceiros, nos termos gerais da lei e do Contrato de Concessão, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na conceção, no projeto, na execução das obras de construção e na conservação das Autoestradas, 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 XXXIII-A, não se execute atempadamente a mesma por facto imputável a este.

#### Base XXXVII

##### Entrada em serviço das Autoestradas construídas

1 — Imediatamente após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Lanço procede-se, a pedido da Concessionária, à sua vistoria, lavrando-se auto, em que intervêm representantes do Concedente e da Concessionária.

2 — O pedido de vistoria deve ser remetido ao Concedente com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data pretendida para o seu início.

3 — Consideram-se como trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Lanço os respeitantes à pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, 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 na faixa de rodagem.

4 — 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 como imprescindíveis ao seu bom funcionamento.

5 — No caso de o resultado da vistoria ser favorável à entrada em serviço do Lanço em causa, e havendo lugar à realização de trabalhos de acabamento ou melhoria, é a abertura ao tráfego do referido Lanço ou Sublanço autorizada provisoriamente por despacho do ME, sem prejuízo da realização daqueles trabalhos e da realização de nova vistoria, nos termos do número seguinte.

6 — Os trabalhos de acabamento ou melhoria previstos no número anterior devem ser indicados no auto de vistoria e executados no prazo no mesmo fixado, sendo objeto de nova vistoria nos termos da presente base.

7 — Considera-se como ato de receção das obras de construção das Autoestradas o auto de vistoria favorável à sua entrada em serviço devidamente homologado pelo ME ou, caso seja necessário realizar trabalhos de acabamento nos termos do número anterior, o auto lavrado após vistoria daqueles trabalhos que declare estar a obra em condições de ser recebida.

8 — No prazo de um ano a contar das vistorias referidas nos 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.

9 — A homologação do auto de vistoria favorável à entrada em serviço das Autoestradas não envolve qualquer responsabilidade do Concedente relativamente às condições de segurança ou de qualidade das mesmas, nem exonera a Concessionária do cumprimento das obrigações resultantes do Contrato de Concessão.

#### Base XXXVIII

##### Alterações nas obras realizadas e instalações suplementares

1 — A Concessionária pode, mediante autorização do Concedente, introduzir alterações nas obras realizadas e, bem assim, estabelecer e pôr em funcionamento instalações suplementares.

2 — De igual forma, a Concessionária tem de efetuar e de fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo Concedente, sem prejuízo do seu direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão nos termos da base LXXXIV, salvo se as alterações determinadas pelo Concedente tiverem a natureza de correções resultantes do incumprimento, pela Concessionária, do disposto da base XXXVI.

#### Base XXXIX

##### Demarcação dos terrenos e respetiva planta cadastral

1 — A Concessionária procede, à sua custa, com os proprietários dos terrenos 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 sobranes e os restantes terrenos.

2 — A demarcação referida no número anterior e a respetiva planta têm de ser concluídas no prazo de um ano a contar da data do auto de vistoria relativo à 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 VI

### Áreas de Serviço

#### Base XL

##### Requisitos

1 — As Áreas de Serviço são construídas de acordo com os projetos apresentados pela Concessionária e aprovados

pelo Concedente, os quais devem contemplar 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 XXVI e seguintes.

3 — As Áreas de Serviço a estabelecer ao longo das Autoestradas 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 das Autoestradas locais de descanso agradáveis, bem como postos de abastecimento de combustíveis e de lubrificantes.

4 — A distância entre Áreas de Serviço consecutivas a estabelecer nos Lanços a construir não deve ser superior a 50 km, salvo se permitido em legislação específica.

5 — As Áreas de Serviço integradas na Concessão localizam-se nos seguintes Sublanços:

- a) Nó com a EN 205 — Barcelos;
- b) Calvos — Fafe;
- c) Ribeira de Pena — Nó com IP3/A24;
- d) Felgueiras — Lousada;
- e) Nó A3/A7 — Ceide.

6 — Encontra-se excluída da Concessão a Área de Serviço a instalar no Lanço A 11/IP 9 Braga/Guimarães, ficando reservado à EP o direito, livre de quaisquer ónus ou encargos, de a construir e explorar e não tendo a Concessionária qualquer direito sobre ela ou obrigação respeitante à mesma.

7 — Não são nomeadamente oponíveis à EP quaisquer direitos ou expectativas de quaisquer terceiros, incluindo os que possam resultar de eventuais acordos ou diligências encetados pela Concessionária com vista à construção e ou exploração da Área de Serviço referida no número anterior e os que possam vir a ser invocados por entidades exploradoras das demais Áreas de Serviço.

#### Base XLI

##### Construção e exploração de Áreas de Serviço

1 — A Concessionária não pode subconcessionar ou por qualquer outra forma contratar com terceiros as atividades de exploração das Áreas de Serviço, ou parte delas, sem prévia aprovação dos respetivos termos pelo Concedente.

2 — Os contratos previstos no número anterior estão sujeitos, quanto à disciplina da sua celebração, modificação e extinção, ao disposto na base LXII.

3 — Independentemente da atribuição da exploração a terceiros das Áreas de Serviço, nos termos da presente base, a Concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações emergentes do Contrato de Concessão neste âmbito, responsabilizando-se perante o Concedente pelo cabal cumprimento do mesmo.

4 — 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 XLII

##### 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 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 — A Concessionária obriga-se a ceder gratuitamente ao Concedente a posição contratual para si emergente dos contratos referidos no número anterior, se o Concedente assim o exigir com uma antecedência mínima de 20 dias úteis previamente ao Termo da Concessão.

3 — No caso de resgate da Concessão, o Concedente assume os direitos e obrigações emergentes dos contratos em vigor respeitantes à exploração das Áreas de Serviço.

#### Base XLIII

##### 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.

## CAPÍTULO VII

### Exploração e conservação das Autoestradas

#### Base XLIV

##### Manutenção das Autoestradas

1 — A Concessionária obriga-se a manter, durante a vigência do Contrato de Concessão, e a expensas suas, as Autoestradas e os demais bens que constituem o objeto da Concessão em funcionamento ininterrupto e permanente, em bom estado de conservação e em perfeitas condições de utilização e de 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 perfeito 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 manutenção e conservação do sistema 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 nos projetos aprovados pelo Concedente.

4 — A Concessionária deve respeitar os padrões de qualidade, designadamente para a regularidade e aderência do pavimento, conservação da sinalização e do equipamento de segurança e apoio aos utentes, fixados no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade, 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 XXXIII-A, sempre que, existindo a necessidade de proceder à mesma, tal não ocorra atempadamente por facto imputável ao Concedente.

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — 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) [Revogada].

8 — 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.

9 — 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.

10 — O estado de conservação e as condições de exploração dos Lanços e demais bens que integrem ou estejam afetos à Concessão são verificados pelo Concedente, competindo à Concessionária proceder, nos prazos que lhe forem fixados, às reparações e 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 XXXIII-A e sem prejuízo do aí disposto.

#### Base XLV

##### Transferência da exploração e conservação dos Lanços existentes

1 — Os Lanços referidos no n.º 2 da base II, bem como os equipamentos e instalações a eles afetos, transferem-se para a Concessionária às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, tornando-se a respetiva exploração e conservação da responsabilidade exclusiva da Concessionária a partir desse momento, e podendo a partir desta data iniciar-se a cobrança de portagens nos termos das bases XLVIII e seguintes.

2 — Consideram-se igualmente transferidos para a Concessionária, na data referida no número anterior, os direitos inerentes a todas as garantias que se encontrem em vigor relativamente a obras realizadas nos Lanços ali referidos.

3 — No prazo de 30 dias a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, é realizada conjuntamente por

representantes do Concedente e da Concessionária, em data a fixar pelo Concedente, uma vistoria ad perpetuum rei memoriam, da qual é lavrado auto e que tem por objeto exclusivo o registo do estado de conservação dos Lanços referidos no n.º 2 da base II e dos respetivos equipamentos e instalações.

4 — Uma lista identificativa dos bens afetos à exploração e conservação dos Lanços referidos no n.º 2 da base II é elaborada aquando da realização da vistoria prevista no número anterior, devendo ficar anexa ao auto de vistoria ali referido.

5 — 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, independentemente dos resultados da vistoria a que se refere o n.º 3.

6 — A Concessionária paga ao Concedente, pela transferência dos Lanços referidos no n.º 2 da base II, um montante global de € 54 867 768,68, a liquidar na Data de Assinatura do Contrato de Concessão.

#### Base XLVI

##### Trabalhadores

1 — Na data da transferência da exploração dos Lanços referidos no n.º 2 da base II, a Concessionária integra nos seus quadros o pessoal da BRISA que pretenda transferir-se para a Concessionária e que em tal data esteja afeto à exploração, conservação e assistência dos mesmos Lanços, contratado sem termo certo, cuja identificação e situação funcional e retributiva consta do Contrato de Concessão.

2 — A integração faz-se sem perda de quaisquer direitos ou regalias, não sendo consentida a transformação da atual situação funcional em relações laborais precárias, sem embargo de acordo em contrário a definir, caso a caso, entre a Concessionária e os trabalhadores em causa.

#### Base XLVII

##### Instalações de portagens

As instalações de portagem devem integrar, designadamente, serviços de cobrança, serviços administrativos e instalações sociais para o pessoal e ser dotadas, tal como os respetivos acessos, dos meios de segurança adequados.

#### Base XLVIII

##### Tarifas de portagem

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as classes de veículos para efeitos da aplicação das tarifas de portagem são, por ordem crescente do respetivo valor tarifário, as seguintes:

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

2 — Os veículos ligeiros de passageiros e mistos, tal como definidos no Código da Estrada, com dois eixos, peso bruto superior a 2 300 kg e inferior ou igual a 3 500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,1 m e inferior a 1,3 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 as tarifas de portagem das classes 4 e 1, a definir pelo ME, não pode ser superior a 2,5.

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

5 — No Lanço Famalicão/Guimarães são aplicadas, até à atualização a efetuar nos termos do disposto na base L, as seguintes tarifas de portagem por Sublanço, reportáveis a dezembro de 1998:

Classe 1:

- EN14-Famalicão — € 0,045/km;
- Famalicão-Ceide — € 0,046/km;
- Ceide-Ave — € 0,050/km;
- Ave-Guimarães — € 0,054/km.

#### Base XLIX

##### Taxas de portagem

1 — As taxas de portagem para as diferentes classes de veículos definidas nos termos da base anterior corres-

Autoestrada	Sublanço	Extensão	Tarifas	Taxas de Portagem			
		Km	Classe 1	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A7	EN 14-Famalicão .....	3.1	0,045	30	60	80	90
	Famalicão-Ceide .....	4.1	0,046	40	80	100	110
	Ceide-Ave .....	7.5	0,050	90	160	200	220
	Ave-Guimarães .....	6.1	0,054	80	140	180	200

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

#### Base L

##### 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;

pondem ao produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efetivo de cada Sublanço ou conjunto de Sublanços, acrescido de IVA à taxa em vigor.

2 — Entende-se por comprimento efetivo de um Sublanço a extensão de autoestrada medida entre as obras de arte referentes aos nós de ligação.

3 — O valor das taxas de portagem a cobrar é arredondado para o múltiplo de cinco cêntimos de Euro mais próximo, ou para outro valor que o Concedente venha a determinar e que melhor se adequa ao sistema monetário em vigor.

4 — 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 IX, ou por proposta da Concessionária, com o acordo do Concedente, no eventual período de prorrogação previsto nos n.ºs 3 e seguintes da base IX.

5 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, 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 referida no n.º 1 da base seguinte.

6 — Para efeitos do disposto no número anterior, a tarifa de referência, reportada a dezembro de 1998, é de € 0,054.

7 — As taxas de portagem para cada classe de veículos, incluindo IVA e após arredondamento nos termos do n.º 3, que a Concessionária se encontra autorizada a cobrar e que se mantêm em vigor até à primeira atualização a efetuar em conformidade com as presentes bases são as seguintes:

$tv(1)$  = 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 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 LI

##### Formas de pagamento das taxas de portagem

1 — As formas de pagamento das taxas de portagem incluem o sistema manual, automático e por cartão de

débito ou de crédito, devendo ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede concessionada ou outras que o Concedente autorize.

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

#### Base LII

##### Não pagamento de taxas de portagem

1 — O não pagamento ou o pagamento viciado de taxas de portagem devidas nos Lanços ou 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 aos agentes de fiscalização, nomeadamente da Concessionária, nesta matéria.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — [Revogado].

8 — [Revogado].

9 — [Revogado].

10 — [Revogado].

11 — [Revogado].

#### Base LIII

##### 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 de 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, 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 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 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 para além das estabelecidas no n.º 1, a não ser por motivos inerentes ao serviço próprio das Autoestradas e mediante autorização prévia do Concedente.

8 — A passagem de um veículo isento não dá lugar a uma Transação.

#### Base LIV

[Revogada.]

#### Base LV

##### 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 da 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 das Autoestradas 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) Funcionamento de portagens;
- b) Informação e normas de comportamento para com os utentes;
- c) Segurança dos trabalhadores ao serviço da Concessionária;
- d) Normas de atuação no caso de restrições de circulação nas Autoestradas;
- e) Segurança dos utentes e das instalações;
- f) Serviços de vigilância e de assistência aos utentes, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de atualização;
- g) [Revogada.]
- h) Estatísticas;
- i) Áreas de Serviço;
- j) Revestimento vegetal;
- k) Pavimentos;
- l) Sinalização temporária;
- m) Manutenção corrente da infraestruturas.

5 — [Revogado].

6 — 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.

7 — 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.

8 — Nos termos previstos no Contrato de Concessão, a Concessionária acorda ainda com o Concedente um manual de procedimentos de operação e manutenção das Autoestradas 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 LV-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 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 × quilómetro × hora por ano, durante o período diurno (das 7 até às 21 horas) e até ao limite de 30 000 via × quilómetro × 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 LXV;

b) O encerramento de vias devido (i) a casos de força maior, (ii) a imposição das autoridades competentes ou (iii) à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a via ou causem risco para a circulação.

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

#### Base LVI

##### Obrigações e direitos dos utilizadores e dos proprietários confinantes das Autoestradas

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

2 — Os utentes têm o direito de ser informados previamente pela Concessionária, na observância do disposto nas normas legais e regulamentares que regulam os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoes-

tradas concessionadas e as corresponsivas obrigações das entidades exploradoras e no Contrato de Concessão, sobre a realização de obras programadas que afetem as normais condições de circulação nas Autoestradas, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as que obriguem a desvios de faixa de rodagem.

#### Base LVII

##### Disciplina de tráfego

1 — A circulação pelas Autoestradas obedece ao disposto no Código da Estrada e nas demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis, nomeadamente ao 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 é obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, que a impeça de cumprir tal obrigação, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e de comodidade, a circulação nas Autoestradas, nos termos e condições definidos no Contrato de Concessão, 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.

3 — 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 XXXIII-A, não se proceda atempadamente à mesma por facto imputável a este.

4 — Não obstante o estipulado no número anterior, e sem prejuízo do disposto nos n.ºs 32 e 33 da base XXXIII-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.

5 — A Concessionária deve estudar e implementar os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a deteção de acidentes e a consequente e sistemática informação de alerta ao utente, no âmbito da rede concessionada, em articulação com as ações a levar a cabo na restante rede nacional.

6 — Deve também a Concessionária submeter-se, sem direito a qualquer indemnização, a todas as medidas adotadas pelas autoridades com poderes de disciplina de tráfego, no domínio da respetiva competência, nomeadamente em ocasiões de tráfego excecionalmente intenso, com o fim de obter o melhor aproveitamento para todas as categorias de utentes do conjunto da rede viária.

#### Base LVIII

##### Assistência aos utentes

1 — A Concessionária é obrigada a assegurar a assistência aos utentes das Autoestradas, 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 no auxílio sanitário e mecânico, devendo a Concessionária instalar para o efeito uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado das Autoestradas, 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 das Autoestradas.

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

5 — [Revogado].

#### Base LVIII-A

##### Obrigações perante terceiros

As obrigações da Concessionária, perante terceiros, enquanto entidade exploradora das Autoestradas 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 LIX

##### Reclamações dos utentes

1 — A Concessionária obriga-se a disponibilizar aos utentes do Empreendimento Concessionado, em locais a determinar, 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, um relatório sobre todas as reclamações registadas, nomeadamente nos termos do número anterior, acompanhado das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações e demais providências que tenham sido efetuadas.

#### Base LX

##### Estatísticas do tráfego

1 — A Concessionária deve organizar uma estatística rigorosa e diária do tráfego nas Autoestradas, incluindo para as Áreas de Serviço, adotando, para o efeito, sistema a estabelecer de acordo com a EP e nos termos do Manual de Operação e Manutenção.

2 — Os elementos 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 LXI

##### Participações às autoridades públicas

1 — A Concessionária é responsável pela vigilância do Empreendimento Concessionado.

2 — 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 VIII

### Outros direitos do Concedente

#### Base LXII

##### Contratos do Projeto

1 — 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 quaisquer Contratos do Projeto não existentes à Data de Assinatura do Contrato de Concessão, com exceção dos contratos associados à realização de Grandes Reparções de Pavimento, os quais se regem pelo disposto na base XXXIII-A.

2 — A aprovação do Concedente deve ser comunicada à Concessionária no prazo de 30 dias úteis a contar da data da receção do respetivo pedido acompanhado de toda a documentação que o deva instruir, suspendendo-se o referido prazo em virtude da apresentação de pedidos de esclarecimento pelo Concedente.

3 — Decorrido o prazo previsto no número anterior, a aprovação considera-se tacitamente concedida.

4 — A Concessionária permanece responsável perante o Concedente pelo desenvolvimento de todas as atividades concessionadas e pelo cabal cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Concessão, independentemente da contratação (no todo ou em parte) dessas atividades com terceiras entidades nos termos dos Contratos do Projeto, e sem prejuízo das obrigações e responsabilidades diretamente assumidas perante o Concedente pelas contrapartes desses contratos.

5 — O Termo da Concessão importa a extinção imediata de todos os Contratos do Projeto, com exceção dos Contratos de Financiamento, sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases e dos acordos diretos que o Concedente tenha estabelecido ou venha a estabelecer com as respetivas contrapartes.

#### Base LXIII

##### 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;
- d) Estatutos, durante o período referido no n.º 1 da base XIII;
- e) Acordo Parassocial, para efeitos do disposto no n.º 2 da base XIII.

2 — À aprovação pelo Concedente é aplicável o disposto nos n.ºs 2 e 3 da base LXII.

#### Base LXIV

##### 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;

- 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 Concorrente no capital da Concessionária;
- e) A redução do capital social da Concessionária;
- f) A alteração dos Estatutos da Concessionária;
- g) A transmissão ou oneração das ações, nos casos e nos termos previstos nas bases XI e XIV;
- h) A concretização de uma operação de Refinanciamento da Concessão;
- i) As autorizações previstas nas bases LXII e LXIII;
- j) O trespasse da Concessão;
- l) As alterações nas condições das apólices de seguros.

2 — Sem prejuízo de outro regime expressamente estabelecido, as autorizações ou 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 LXII e LXIII ou as suas eventuais recusas não implicam a assunção de quaisquer responsabilidades pelo Concedente nem exoneram a Concessionária do cumprimento cabal e atempado das obrigações assumidas no Contrato de Concessão.

5 — As autorizações ou aprovações do Concedente nos termos da base LXII não devem ser infundadamente recusadas.

#### Base LXV

##### Instalações de terceiros

1 — Quando, ao longo do período da Concessão, venha a mostrar-se necessária a passagem nas Autoestradas de quaisquer instalações ou redes de serviço público não previstas anteriormente, a Concessionária deve permitir a sua instalação e manutenção, as quais devem, porém, ser levadas a cabo por forma a causar a menor perturbação possível à circulação nas Autoestradas.

2 — A forma e os meios de realização e conservação destas instalações e demais compensações devidas devem ser estabelecidos em contrato a celebrar entre a Concessionária e as entidades responsáveis pela gestão dos serviços em causa, as quais devem suportar os respetivos custos de instalação e manutenção.

3 — Os contratos referidos no número anterior, bem como quaisquer alterações aos mesmos, necessitam de ser aprovados pelo Concedente.

#### CAPÍTULO VIII-A

##### Receitas da Concessionária e partilha de benefícios

#### Base LXV-A

##### Receitas da Concessionária

Constituem receitas próprias da Concessionária:

- a) A remuneração anual pela disponibilidade, prevista na base seguinte;
- b) A remuneração prevista no n.º 3 da base LXV-C;

- c) Os rendimentos da exploração das Áreas de Serviço;
- d) Quaisquer outras receitas previstas nas presentes bases ou outros rendimentos obtidos no âmbito da sua atividade, designadamente os Custos Administrativos a cobrar aos utentes e a parte que lhe couber das coimas, nos termos da lei.

#### Base LXV-B

##### Remuneração pela disponibilidade das Autoestradas

1 — Como contrapartida pelo desenvolvimento das atividades previstas nos n.ºs 1 e 2 da base II, e até ao final do prazo previsto no n.º 1 da base IX, 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 das Autoestradas 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 das Autoestradas ( $Dis_t$ ).

2 — O apuramento da componente da remuneração anual relativa à disponibilidade das Autoestradas ( $Dis_t$ ), 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 alguma das condições de indisponibilidade definidas nos n.ºs 15 e 19 a 21 se verificar, considerando o disposto no n.º 2 da base XXXVI e no n.º 23.

5 — O montante relativo à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade ( $IS_t$ ), 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) Índice de sinistralidade ponderado calcula-se nos seguintes termos:

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

em que:

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

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

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

6 — Sempre que se verifique:

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

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

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

a) Incremento:

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

b) Dedução:

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

8 — Para efeitos do cálculo do índice de sinistralidade previsto nos números anteriores, não é considerado o eventual aumento de acidentes registados no Sublanço ou Grupo de Sublanços, conforme aplicável, no período relativamente ao qual se verifique, por facto imputável ao Concedente, o adiamento, total ou parcial, de uma Grande Reparação de Pavimento cujos encargos sejam da responsabilidade deste e cuja necessidade tenha sido determinada nos termos da base XXXIII-A, ou se opte pela não realização de um aumento do número de vias na data em que tal devesse ocorrer, nos termos da base XXXIII, 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 IX, 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 seguinte, 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 por conta efetuados nesse mesmo ano, ao abrigo da alínea anterior e da base seguinte;

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 das Autoestradas, 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 comodidade inerentes ao nível de serviço B e tendo em conta:

- i) A regularidade e a aderência do pavimento;
- ii) Os sistemas de sinalização, de segurança e de 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:

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

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 o 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, 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 XXXIII-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 XXXIII-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 LV-A.

#### Base LXV-BA

##### Pagamentos por conta da remuneração anual pela disponibilidade das Autoestradas

1 — O valor das taxas de portagem devidas pelas Transações registadas nas Autoestradas, que, nos termos do Contrato de Concessão, deva ser entregue pela Concessionária à EP, pode ser retido e utilizado por aquela, nas datas em que tais taxas de portagem devam ser entregues nos termos do Contrato de Concessão, a título de pagamento por conta da remuneração anual pela disponibilidade das Autoestradas devida à Concessionária ao abrigo da base LXV-B.

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.

#### Base LXV-BB

##### 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 das Autoestradas 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-BC

##### 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 IX sejam inferiores a € 49 731 080,85, 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 IX são atualizados, a dezembro de 2012, à taxa de 6,08 %.

3 — O montante da redução dos pagamentos pela disponibilidade das Autoestradas decorrente da redefinição da responsabilidade do Concedente pelo financiamento de Grandes Reparações de Pavimento nos termos previstos na base XXXIII-A é de € 99 462 161,70, a valores atualizados, a dezembro de 2012, à taxa de 6,08 %.

4 — 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 IX para efeitos da prorrogação aí prevista e dos

benefícios a atribuir à Concessionária ao abrigo do n.º 4 dessa mesma base.

5 — No cumprimento das obrigações respeitantes à conservação das Autoestradas e realização de Grandes Reparções 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 VIII-B

### Receitas da EP

#### Base LXV-C

##### Receitas 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 nas Autoestradas, assumindo integralmente a EP o risco de tráfego associado a esse direito, salvo na medida do estipulado na base LXV-E e sem prejuízo do disposto na base LXV-BA e no n.º 3 da presente base.

2 — As taxas de portagem devidas pelos utentes das Autoestradas constituem receita da EP, salvo na medida do estipulado na base LXV-E e sem prejuízo do disposto na base LXV-BA e no número seguinte.

3 — No caso de o tráfego real ultrapassar o indicado no Contrato de Concessão, a Concessionária tem direito a uma remuneração, de valor equivalente a 25 % da receita de portagem, nos termos fixados no Contrato de Concessão.

4 — Os termos do pagamento da remuneração prevista no número anterior são definidos no Contrato de Concessão.

#### Base LXV-D

##### Entrega das receitas de portagem

Salvo se diversamente estipulado nas presentes bases e no Contrato de Concessão, a Concessionária entrega à EP o valor das taxas de portagem devidas pelas Transações registadas nas Autoestradas, nos termos e em obediência aos procedimentos estabelecidos no Contrato de Concessão.

#### Base LXV-E

##### 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 IX, as receitas de 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 IX, a Concessionária deixa de entregar à EP o valor das taxas de portagem conforme previsto no Contrato de Concessão, passando a entregar-lhe, nos mesmos termos aí estabelecidos, com as necessárias adaptações, o montante resultante da aplicação do disposto no número anterior.

3 — A realização de pagamentos ao abrigo da presente base e da base anterior e de pagamentos por conta ao abrigo da base LXV-BA não prejudica as obrigações da Concessionária em matéria de informação e de acesso a dados.

## CAPÍTULO IX

### Modificações subjetivas na Concessão

#### Base LXVI

##### Cedência, oneração, trespasse e alienação

1 — Sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases, é interdito à Concessionária ceder, alienar ou por qualquer modo onerar, no todo ou em parte, a Concessão ou realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir idênticos resultados.

2 — A Concessionária não pode, sem prévia autorização do Concedente, trespassar a Concessão.

3 — A Concessionária está impedida, designadamente, de utilizar o Canal Técnico Rodoviário 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, indicando todos os elementos do negócio que pretende realizar, bem como o calendário previsto para a sua realização.

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.

## CAPÍTULO X

### Garantias do cumprimento das obrigações da Concessionária

#### Base LXVII

##### Garantias em benefício do Concedente

O cumprimento cabal e atempado das obrigações assumidas no Contrato de Concessão pela Concessionária é garantido, cumulativamente, através de:

a) Caução estabelecida nos montantes e com as condições de execução pelo Concedente estipulados na base seguinte, a qual deve encontrar-se constituída para que possa iniciar-se a vigência do Contrato de Concessão nos termos previstos na base LXXXVI, devendo manter-se em pleno vigor e eficácia ao longo de todo o período de duração da Concessão e até um ano após a data do Termo da Concessão;

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 por esta na base XII e por aqueles no Acordo de Subscrição, e com as condições de execução pelo Concedente constantes de anexo ao Contrato de Concessão.

## Base LXVIII

## Regime das garantias

1 — Em atenção às diversas atividades que se integram na Concessão e ao seu desenvolvimento faseado ao longo de todo o período de duração da mesma, 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 a data do Termo da Concessão;

b) O montante máximo da responsabilidade assumida nos termos das garantias referidas na alínea b) da base anterior é progressivamente reduzido à medida em que for sendo cumprido o Acordo de Subscrição, extinguindo-se a garantia com o cumprimento integral deste acordo pelos acionistas da Concessionária.

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o valor da caução é fixado pela forma seguinte:

a) O valor da caução prestada pela Concessionária na Data de Assinatura do Contrato de Concessão é de € 2 493 989,48;

b) Enquanto se encontrarem Lanços em construção, a caução é reforçada, no mês de janeiro de cada ano, no valor correspondente a 5 % do orçamento das obras de cada Lanço a realizar nesse ano;

c) No mês seguinte à 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 € 2 493 989,48.

4 — No ano seguinte à data de entrada em serviço da totalidade das Autoestradas, o valor da caução corresponde a 1 % do valor do investimento efetuado em formação bruta de capital fixo totalidade dos Lanços construídos, apurado de acordo com o balanço aprovado relativo ao exercício anterior, valor esse que é atualizado anualmente de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

5 — A caução pode ser constituída, consoante opção da Concessionária, por uma das seguintes modalidades:

a) Depósito em numerário constituído à ordem do Concedente;

b) Garantia bancária emitida por instituição de crédito em benefício do Concedente;

c) Seguro-caução constituído em benefício do Concedente junto de companhia de seguros.

6 — Os termos e condições de constituição da caução em qualquer das modalidades previstas no número anterior e, bem assim, as respetivas instituições emitentes ou depositárias, quaisquer modificações subsequentes dos termos de constituição da caução e o seu cancelamento ou redução, devem merecer prévia aprovação do Concedente, a qual se considera tacitamente concedida se não for recusada, por escrito, no prazo de 30 dias úteis.

7 — Os termos e condições das garantias referidas na alínea b) da base LXVII não podem ser alterados sem autorização prévia do Concedente, a qual se considera tacitamente concedida se não for recusada, por escrito, no prazo de 30 dias úteis, comprometendo-se expressamente a Concessionária ao cumprimento de todas as obrigações

que para si resultam ou possam resultar da manutenção em vigor das mesmas garantias, nos exatos termos em que foram prestadas.

8 — O Concedente pode utilizar a caução sempre que a Concessionária não cumpra as obrigações líquidas e certas resultantes do Contrato de Concessão, nomeadamente quando:

a) A Concessionária não proceda ao pagamento das multas contratuais nos termos do n.º 3 da base LXXV;

b) A Concessionária não proceda ao pagamento dos prémios de seguro nos termos n.º 5 da base seguinte;

c) Tal se revele necessário em virtude da aplicação do disposto no n.º 2 da base LXXII, no n.º 6 da base LXXVIII e no n.º 5 da base LXXXI; ou

d) Tal se revele necessário em virtude do incumprimento do disposto na alínea a) do n.º 11 da base LXV-B.

9 — Sempre que o Concedente utilize a caução nos termos do número anterior, a Concessionária deve proceder à reposição do seu montante integral no prazo de um mês a contar da data da notificação à Concessionária do despacho referido no número seguinte.

10 — Há recurso imediato à caução nas situações previstas no n.º 8, mediante despacho do ME, sob proposta do IMT, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral sobre a matéria em causa.

11 — A caução pode ser levantada pela Concessionária dentro do prazo de um ano a contar da data do Termo da Concessão.

## 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, de acordo com critérios de razoabilidade.

2 — As apólices de seguro respeitantes à construção e à exploração e conservação da Concessão e os respetivos termos e condições constam de anexo ao Contrato de Concessão.

3 — Nenhum projeto é aprovado, nem 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.

4 — O Concedente deve ser indicado como um dos cossegurados nas apólices de seguro, devendo o cancelamento, suspensão, modificação ou substituição de quaisquer apólices ser previamente aprovados pelo Concedente.

5 — O Concedente pode proceder, por conta da Concessionária, ao pagamento direto dos prémios dos seguros quando a Concessionária não o faça, mediante recurso à caução.

## CAPÍTULO XI

## 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, e pela UTAP, nos termos legais ou que venham a ser definidos pelo MEF.

2 — As competências do ME são exercidas pelo IMT e as do MEF são exercidas pela IGF.

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, listas de presença e documentos anexos relativos à Concessionária, livros, registos e documentos relativos às instalações e atividades objeto da Concessão, incluindo as estatísticas e registos de gestão utilizados, e presta sobre todos esses documentos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados.

4 — Podem ser efetuados, a pedido do Concedente, de acordo com critério de razoabilidade e na presença de representantes da Concessionária, ensaios que permitam avaliar as condições de funcionamento e características das Autoestradas, e do equipamento, sistemas e instalações às mesmas respeitantes, correndo os respetivos custos por conta da Concessionária.

5 — As determinações do Concedente que venham a ser 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 a arbitragem nos termos previstos nas presentes bases.

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 em condições de operacionalidade e segurança.

7 — Todas as imperfeições ou vícios de conceção, execução ou funcionamento das obras mencionadas no número anterior são da exclusiva responsabilidade da Concessionária, salvo as imperfeições ou vícios que, nos termos de arbitragem realizada nos termos previstos nas presentes bases, se conclua terem resultado de determinações do Concedente.

#### Base LXXI

##### Controlo da construção das Autoestradas

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

2 — A Concessionária obriga-se a apresentar ao Concedente, trimestralmente, os planos parcelares de trabalho traçados sobre documentos que também contenham planos parcelares e os cronogramas incluídos no Programa de Trabalhos.

3 — Os eventuais desvios devem ser fundamentados nos documentos referidos nos números anteriores e, tratando-se de atrasos, devem ser indicadas as medidas de recuperação previstas.

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

#### 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, no prazo que razoavelmente lhe tenha sido 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.

## CAPÍTULO XII

### Responsabilidade extracontratual perante terceiros

#### Base LXXIII

##### Pela culpa e pelo risco

1 — A Concessionária responde, nos termos da lei geral e do Contrato de Concessão, por quaisquer prejuízos causados a terceiros 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 XXXIII-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 segurança em vigor a cada momento.

## CAPÍTULO XIII

### Incumprimento e cumprimento defeituoso do contrato

#### Base LXXV

##### Incumprimento

1 — Sem prejuízo das situações de incumprimento que podem dar origem ao sequestro ou à resolução do Contrato de Concessão nos termos referidos nas bases LXXVIII e LXXIX, o incumprimento imputável à Concessionária dos deveres e obrigações emergentes do Contrato de Con-

cessão, ou das determinações do Concedente emitidas no âmbito da lei ou do referido contrato, origina a aplicação de multas contratuais pelo Concedente, cujo montante varia entre um mínimo de € 4 987,98 e um máximo de € 99 759,58, em função da gravidade das infrações.

2 — Caso a infração consista em mora no cumprimento da data de entrada em serviço dos Lanços a construir fixada nos termos da base XXV, as multas referidas no número anterior:

- a) São aplicadas por cada dia de atraso;
- b) Têm como limite global máximo o montante de € 4 987 978,98; e
- c) São aplicáveis nos termos seguintes:
  - i) Até ao montante de € 14 963,94 por dia de atraso, entre o primeiro e o trigésimo dia de atraso, inclusive;
  - ii) Até ao montante de € 24 939,90 por dia de atraso, entre o trigésimo primeiro e o sexagésimo dia de atraso, inclusive;
  - iii) Até ao montante de € 49 879,79 por dia de atraso, entre o sexagésimo primeiro e o nonagésimo dia de atraso, inclusive;
  - iv) Até ao montante de € 62 349,74 por cada dia de atraso, entre o nonagésimo primeiro e o centésimo vigésimo dia de atraso, inclusive;
  - v) Até ao montante de € 74 819,68 a partir do centésimo vigésimo primeiro dia de atraso.

- d) [Revogada];
- e) [Revogada].

3 — Caso a Concessionária não proceda ao pagamento das multas contratuais que lhe forem aplicadas no prazo de 10 dias úteis a contar da sua fixação, o Concedente pode utilizar a caução prestada nos termos da base LXXVIII para pagamento das mesmas, ficando a Concessionária obrigada à sua reposição integral, nos termos dispostos naquela base.

4 — Os valores mínimo e máximo das multas estabelecidos na presente base são atualizados anualmente de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

5 — A aplicação de multas, que é sempre precedida de audição da Concessionária nos termos da lei, não prejudica a aplicação de outras sanções contratuais nem de outras sanções previstas na lei ou em regulamento.

6 — O atraso, imputável à Concessionária, no cumprimento das obrigações estabelecidas no âmbito da base LXV-D 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.

#### Base LXXVI

##### Força maior

1 — Consideram-se unicamente casos de força maior, com as consequências fixadas nos números seguintes e sem prejuízo do disposto no n.º 3, os acontecimentos imprevisíveis e irresistíveis, exteriores à Concessionária e cujos efeitos se produzem independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da mesma.

2 — Constituem, nomeadamente, casos de força maior atos de guerra, hostilidades ou invasão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, 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 pelas Autoestradas, nos termos dos projetos aprovados e dentro dos limites por estes previstos.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 5, a ocorrência de um caso de força maior tem por efeito exonerar a Concessionária da responsabilidade pelo não cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão que sejam afetadas pela ocorrência do mesmo, na estrita medida em que o respetivo cumprimento pontual e atempado tenha sido efetivamente impedido, e dá lugar, sujeito ao disposto no n.º 7, à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão nos termos da base LXXXIV, ou, caso a impossibilidade de cumprimento do Contrato de Concessão se torne definitiva ou a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revele excessivamente onerosa para o Concedente, à resolução do Contrato de Concessão.

5 — Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco segurável em praças da União Europeia por apólices comercialmente aceitáveis, 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;

b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do n.º 7, apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indemnização total passível de ser obtida nos termos da apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa, independentemente das limitações resultantes de franquia;

c) Há lugar à resolução do Contrato de Concessão, nos termos do n.º 7, quando, apesar do recebimento da indemnização aplicável nos termos da 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 seja excessivamente onerosa para o Concedente.

6 — Ficam em qualquer caso excluídos da previsão do n.º 5, ainda que correspondam a riscos seguráveis por apólices comercialmente aceitáveis, os casos de força maior identificados no n.º 2 e, bem assim, os eventos naturais previstos nos projetos aprovados pelo Concedente cujo impacte exceda o estabelecido 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 da Concessão, recorrendo-se, caso não se chegue a acordo, a arbitragem, nos termos previstos nas presentes bases.

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 ao abrigo dos Contratos de Financiamento, exceto os relativos a incumprimentos verificados antes da ocorrência do caso de força maior;

b) Quaisquer indemnizações pagáveis 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 por força de tal ocorrência e, em assim, se for o caso, as medidas que pretende pôr em prática a fim de mitigar o impacto do referido evento e os respetivos custos.

## CAPÍTULO XIV

### Extinção e suspensão da Concessão

#### Base LXXVII

##### Resgate

1 — Nos últimos cinco anos de duração 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 a contar da 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.

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 à sua celebração, a autorização do Concedente.

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 IX, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e de outros *cash-flows* 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 IX, 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 — O montante da indemnização a que se refere o n.º 4 não pode, em qualquer circunstância, ser superior ao que seria expectável que viesse a ocorrer caso a Concessionária mantivesse a Concessão até ao final do prazo do Contrato de Concessão.

7 — Se, após o decurso de 90 dias desde a notificação prevista no n.º 1, ainda não existir acordo relativamente ao apuramento do montante da indemnização a que se referem os números anteriores, qualquer das Partes pode recorrer a arbitragem, nos termos previstos nas presentes bases.

#### Base LXXVIII

##### Sequestro

1 — Em caso de incumprimento grave, pela Concessionária, das obrigações emergentes do Contrato de Con-

cessão, 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 da Concessão.

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

- a) Cessação ou interrupção, total ou parcial, das obras ou da exploração dos serviços com consequências graves;
- 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;
- c) Atrasos anormais na construção das Autoestradas 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 XXXII.

3 — Verificando-se qualquer situação que possa dar lugar ao sequestro da Concessão nos termos dos números anteriores, observa-se, com as devidas adaptações, o processo de sanção do incumprimento previsto nos n.ºs 3 a 5 da base seguinte.

4 — A Concessionária é responsável pela imediata disponibilização do Empreendimento Concessionado logo que lhe seja comunicada a decisão de sequestro da Concessão.

5 — Durante o período de sequestro da Concessão, o Concedente aplica os montantes dos pagamentos referidos na base LXV-B e no n.º 3 da base LXV-F, se aplicável, 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 assegurar o cumprimento do serviço da dívida da Concessionária decorrente dos Contratos de Financiamento, sendo o remanescente, se o houver, entregue à Concessionária, findo o período de sequestro.

6 — A Concessionária suporta os encargos resultantes da conservação dos serviços e as despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento da Concessão, podendo o Concedente recorrer à caução caso os montantes dos pagamentos devidos durante o período de sequestro não sejam suficientes para o efeito.

7 — 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.

#### 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, contínua, se aplicável, e 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 as seguintes situações:

- a) Abandono da construção, exploração ou 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 n.º 7 da base anterior ou, quando o tenha feito, continuação das situações que mantiveram o sequestro;

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

f) Cedência 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 da exploração e conservação das Autoestradas;

i) Qualquer atividade fraudulenta destinada a lesar o interesse do público.

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

4 — Caso a Concessionária não cumpra as suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento havido, nos termos determinados na notificação referida no número anterior, o Concedente pode resolver o Contrato de Concessão mediante comunicação enviada à Concessionária, com prévio cumprimento do disposto no número seguinte.

5 — Caso o Concedente pretenda resolver o Contrato de Concessão nos termos do número anterior, deve previamente notificar de tal intenção por escrito o Agente dos Bancos Financiadores, nos termos e para os efeitos do estabelecido no Contrato de Concessão.

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

7 — 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, sem prejuízo da observância daquele processo e do cumprimento do disposto no n.º 5, proceder de imediato ao sequestro da Concessão nos termos definidos na base anterior.

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

9 — Ocorrendo resolução do Contrato de Concessão pela Concessionária por motivo imputável ao Concedente, este deve indemnizar a Concessionária nos termos gerais de direito e é responsável pela assunção de todas as obrigações 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 termo do prazo da Concessão nos termos da base IX, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as Partes, sem prejuízo das disposições deste contrato que perduram para além do Termo da Concessão.

2 — Verificando-se a caducidade do Contrato de Concessão nos termos do número anterior, a Concessionária é inteiramente responsável pela cessação dos efeitos de quaisquer contratos (incluindo os Contratos do Projeto) de que seja parte, não assumindo o Concedente qualquer responsabilidade nessa matéria, sem prejuízo do disposto no n.º 2 da base XLII.

## Base LXXXI

### Reversão de bens

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6, no Termo da Concessão revertem gratuita e automaticamente para o Concedente todos os bens que integram a Concessão nos termos da base VI, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em perfeito estado de conservação e de funcionamento, nos termos estipulados no Contrato de Concessão, sem prejuízo do normal desgaste do seu uso para os efeitos desse contrato, e livres de quaisquer ónus ou encargos, 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.

2 — Caso a Concessionária não dê cumprimento ao disposto no número anterior, o Concedente promove a realização dos trabalhos que sejam necessários à reposição do estado de conservação e de funcionamento dos bens aí referidos, sendo as respetivas despesas custeadas por conta da caução.

3 — Se, no decurso dos dois últimos anos de vigência da Concessão, se verificar que a Concessionária não se mostra capaz de cumprir a obrigação referida no n.º 1 e a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar ou a Concessionária não preste garantia bancária de valor adequado para o efeito, pode o Concedente obrigar a Concessionária a entregar-lhe o montante necessário para levar a efeito os trabalhos tidos por convenientes.

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

5 — Ocorrendo a dissolução ou liquidação da Concessionária, não pode proceder-se à partilha do respetivo património social sem que o Concedente ateste, através do auto de vistoria mencionado no número anterior, encontrarem-se os bens referidos na base VI na situação descrita no n.º 1, ou sem que se mostre assegurado, nomeadamente através da caução, o pagamento de quaisquer quantias devidas ao Concedente, a título de indemnização ou a qualquer outro título.

6 — O Concedente pode autorizar que os bens referidos na alínea c) da base V, 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 XV

**Condição financeira da Concessionária**

## Base LXXXII

**Assunção de riscos**

A Concessionária expressamente assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão, exceto nos casos em que o contrário resulte do Contrato de Concessão.

## 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 da base seguinte.

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

**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 estabelecidos na presente base, nos seguintes casos:

a) Modificação unilateral, imposta pelo Concedente, das condições de desenvolvimento das atividades integradas na Concessão, desde que, em resultado direto da mesma, se verifique, para a Concessionária, um significativo aumento de custos ou uma significativa 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 mesma base;

c) Alterações legislativas de caráter específico, que tenham um impacto significativo e direto sobre as receitas ou custos respeitantes à exploração das Autoestradas;

d) Casos em que o direito de aceder à reposição do equilíbrio financeiro é expressamente previsto nas presentes bases.

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 30 dias sobre a notificação do início de negociações sem que as Partes cheguem a acordo sobre os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, tal 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 de dois dos três valores constantes do Caso Base para os seguintes Critérios Chave, selecionados pela Concessionária:

a) Rácios de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior;

b) Rácios Anuais de Cobertura da Vida do Empréstimo;

c) TIR Acionista, em termos anuais, relativa ao total do seu investimento em capital, prestações acessórias de capital, suprimentos ou outros empréstimos subordinados por eles feitos à Concessionária.

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

a) Qualquer Rácio de Cobertura Anual do Serviço de Dívida Sénior ou qualquer Rácio de Cobertura Anual da Vida do Empréstimo sejam reduzidos em mais de 0,01 pontos percentuais;

b) Qualquer valor anual da TIR Acionista seja reduzido em mais de 0,01 pontos percentuais.

6 — Sempre que os Rácios de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sénior e os Rácios Anuais de Cobertura da Vida do Empréstimo se situem, no ano ou anos afetados por qualquer dos eventos referidos no n.º 1, em valores iguais ou superiores, respetivamente, a 2,00 e 2,50, a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão pode limitar-se à reposição de ambos aqueles valores mínimos, desde que sejam integralmente repostos os valores anuais da TIR Acionista e simultaneamente assegurado o serviço da dívida subordinada, bem como a distribuição anual de dividendos, nos termos previstos no Caso Base.

7 — Sempre que haja lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição tem lugar através de uma das seguintes modalidades, consoante, de entre elas, a que, para cada caso, e sem prejuízo do disposto no número seguinte, seja escolhida por acordo entre as Partes ou, na falta de acordo, através de processo de arbitragem nos termos previstos nas presentes bases:

a) [Revogada];

b) Atribuição de compensação direta pelo Concedente;

c) Prorrogação do prazo da Concessão;

d) Combinação das modalidades anteriores ou qualquer outra forma que seja acordada pelas Partes.

8 — Caso, durante a fase de projeto e construção das Autoestradas, se verifique qualquer dos eventos referidos no n.º 1, a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão tem lugar através da atribuição de compensação direta pelo Concedente.

9 — 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, sem prejuízo de aquela reposição poder ser parcialmente diferida em relação a quaisquer efeitos específicos do evento em causa que, pela sua própria natureza, não sejam suscetíveis de uma razoável avaliação imediata ou sobre cuja existência, incidência ou quantificação as Partes não hajam chegado ainda a acordo.

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

11 — 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 IX, o direito da Concessionária à reposição do equi-

lívrio 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 IX.

12 — 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 IX, a medida da reposição, no que respeita a tais efeitos, observa o disposto no número anterior.

## CAPÍTULO XVI

### Direitos de propriedade industrial e intelectual

#### Base LXXXV

##### Direitos de propriedade industrial e intelectual

1 — A Concessionária fornece 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 relativos aos estudos e projetos elaborados em cumprimento do Contrato de Concessão são transmitidos gratuita e exclusivamente ao Concedente no Termo da Concessão, competindo à Concessionária adotar todas as medidas para o efeito necessárias.

## CAPÍTULO XVII

### Aplicação no tempo

#### Base LXXXVI

##### Início da vigência da Concessão

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

#### Base LXXXVI-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.

#### Base LXXXVI-B

##### 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 XVII-A

### Comissão de Peritos

#### Base LXXXVI-C

##### 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 XVIII

### Resolução de diferendos

#### Base LXXXVII

##### 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 validade, 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 a Concessionária 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, sem prejuízo do disposto no número seguinte, devem continuar a processar-se nos termos em vigor à data de submissão da questão e 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 sequentes sobre a mesma matéria, mesmo que emitidas após a data de submissão de uma questão a arbitragem, desde que a primeira dessas determinações sequentes tenha sido comunicada à Concessionária anteriormente àquela data.

4 — Sempre que a matéria em causa em determinada questão submetida a arbitragem se relacione, direta ou indiretamente, com atividades integradas na Concessão que sejam objeto de qualquer dos Contratos do Projeto, pode qualquer das Partes requerer a intervenção da contraparte em causa na lide, em conjunto com a Concessionária.

5 — 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 LXXXVIII

[Revogada.]

## 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 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — 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.

5 — Os árbitros designados pelas Partes 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.

6 — O tribunal arbitral considera-se constituído na data em que o terceiro árbitro aceitar a sua nomeação e o comunicar a ambas as Partes.

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

8 — Salvo acordo em contrário entre as Partes, o tribunal arbitral julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

9 — 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, podendo o tribunal arbitral prorrogar tal prazo por um máximo de 12 meses sempre que a complexidade da matéria ou outras razões atendíveis o justifiquem.

10 — Cada decisão do tribunal arbitral configura a decisão final relativamente ao objeto do litígio e inclui a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição entre as Partes.

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

## Decreto-Lei n.º 110/2015

de 18 de junho

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

De acordo com o Plano Estratégico dos Transportes, as projeções de encargos com as PPP apontavam para um crescimento muito significativo dos mesmos, inviável

face ao volume de endividamento da EP — Estradas de Portugal, S. A. (E. P., S. A.), especialmente nas condições de mercado à época, o que tornou urgente e imperiosa a introdução de reformas que permitissem 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 ex-SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, da Beira Interior e do Algarve, das concessões Norte e da Grande Lisboa e das subconcessões, designadamente Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral.

Neste seguimento, foi constituída e nomeada uma comissão de negociação, ao abrigo do Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 19 de dezembro de 2012, nos termos e para os efeitos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, à qual competiu, designadamente, a missão de representar o parceiro público nas sessões de negociação com os parceiros privados, negociar as soluções e 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 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 emer-