

bém transmitidos à Escala Braga, sociedade gestora do estabelecimento, S. A., um conjunto de bens e relações jurídicas de que era titular o Hospital de São Marcos, nomeadamente, bens móveis e equipamentos, assim como relações contratuais existentes com entidades terceiras, incluindo o contrato de arrendamento de edifícios onde se encontrava sediado o estabelecimento hospitalar antigo, que, com exceção dos edifícios do Estado onde funcionava o Departamento de Psiquiatria e Saúde Mental, são propriedade da Santa Casa da Misericórdia de Braga.

Em 13 de maio de 2011, foi inaugurado o novo edifício hospitalar com a consequente transferência do Hospital e a libertação dos antigos edifícios.

Neste contexto, o conselho diretivo da ARSN, I. P., propôs a extinção do Hospital Distrital de Braga considerando que não só deixaram de se verificar os requisitos que justificaram a gestão pública deste estabelecimento, como também não subsistem atribuições que não possam ser prosseguidas por outra entidade já existente no Ministério da Saúde, sendo imperioso racionalizar e tornar mais eficiente a gestão dos bens públicos em causa, diminuindo de forma significativa os custos de estrutura atuais.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 16.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro, alterada pela Lei n.º 51/2005, de 30 de agosto, pelos Decretos-Leis n.ºs 200/2006, de 25 de outubro, e 105/2007, de 3 de março, pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 40/2011, de 22 de março, e atento ainda o preceituado no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 284/99, de 26 de julho, e no Decreto-Lei n.º 200/2006, de 25 de outubro:

Manda o Governo, pelos Ministros de Estado e das Finanças e da Saúde, o seguinte:

Artigo 1.º

Extinção do Hospital Distrital de Braga

É extinto, sendo objeto de fusão com a Administração Regional de Saúde do Norte, I. P. (ARSN, I. P.), o Hospital Distrital de Braga, também designado por Hospital de São Marcos, integrado na rede de estabelecimentos hospitalares de gestão pública pelo Decreto-Lei n.º 704/74, de 7 de dezembro.

Artigo 2.º

Successão

A ARSN, I. P., sucede ao Hospital Distrital de Braga, extinto pela presente portaria, na totalidade das suas atribuições e competências e em todos os direitos e obrigações que subsistam na sua titularidade, independentemente de quaisquer formalidades.

Artigo 3.º

Processo

1 — O processo de fusão referido no artigo 1.º rege-se pelo disposto no Decreto-Lei n.º 200/2006, de 25 de outubro, com as adaptações constantes da presente portaria.

2 — Cabe ao presidente do conselho diretivo da ARSN, I. P., com faculdade de delegação, praticar todos os atos e adotar todas as providências necessárias à cessação da atividade do Hospital Distrital de Braga e à reafetação dos respetivos recursos.

Artigo 4.º

Critérios de seleção de pessoal

Com vista a assegurar a adequada transição de pessoal nos termos do Decreto-Lei n.º 200/2006, de 25 de outubro, e do artigo 13.º da Lei n.º 53/2006, de 7 de dezembro, com as alterações introduzidas pelas Leis n.ºs 11/2008, de 20 de fevereiro, e 64-A/2008, de 31 de dezembro, é fixado como critério geral e abstrato de seleção do pessoal necessário à prossecução das atribuições referidas no artigo 2.º o exercício efetivo de funções no organismo extinto, o Hospital Distrital de Braga, bem como as necessidades reais e os perfis definidos para os postos de trabalho fixados no mapa de pessoal do serviço integrador.

Artigo 5.º

Manutenção das funções de gestão

Os membros do conselho de administração do Hospital Distrital de Braga que exercem o respetivo cargo à data da entrada em vigor do presente diploma mantêm-se no exercício das suas funções de gestão até à conclusão de todas as operações de fusão, devendo nesse período prestar toda a colaboração ao conselho diretivo da ARSN, I. P., em tudo o que seja necessário ao processo de fusão, sendo ainda responsáveis pela execução orçamental até ao seu termo, nos termos do artigo 5.º e do n.º 2 do artigo 8.º, ambos do Decreto-Lei n.º 200/2006, de 25 de outubro.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Em 13 de janeiro de 2012.

O Ministro de Estado e das Finanças, *Vitor Louçã Rabaça Gaspar*. — O Ministro da Saúde, *Paulo José de Ribeiro Moita de Macedo*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Portaria n.º 41/2012

de 10 de fevereiro

A introdução de portagens em autoestradas onde se encontrava instituído o regime sem custos para o utilizador (SCUT) teve início com a publicação do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, complementado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2010, de 22 de setembro, e pela Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de outubro.

Os referidos normativos sujeitaram ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, nos termos do regime legal e contratual aplicável à concessão em que se integram, determinados lanços e sublanços das concessões SCUT Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral.

Na linha do que ocorreu com estas concessões e tal como previsto no Programa do XIX Governo Constitucional, o Governo tomou a decisão de estender o regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores às concessões SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta. Assim, foi publicado o Decreto-Lei

n.º 111/2011, de 28 de novembro, diploma que aprovou a sujeição ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores dos lanços e sublanços das autoestradas A 22, A 23, A 24 e A 25.

No Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, estabeleceu-se a possibilidade de o Governo, por portaria do membro do Governo responsável pela área das infraestruturas rodoviárias, introduzir descontos no valor das taxas de portagem aplicáveis, nomeadamente através da modulação horária em benefício dos veículos afetos ao transporte rodoviário de mercadorias.

Previu, ainda, este diploma que, por determinação do Concedente e tendo em vista a prestação do melhor serviço público aos utentes e o interesse público, as taxas de portagem possam 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, ou em função da classe do veículo.

Com efeito, a atual conjuntura económica e financeira internacional decorrente da crise internacional, bem como o aumento do preço dos combustíveis nos mercados internacionais, têm tido repercussões transversais ao nível nacional, com inevitável impacto negativo nas empresas do sector de transporte rodoviário de mercadorias, as quais atravessam dificuldades de ordem financeira, que se refletem na sua sustentabilidade, comprometendo a sua viabilidade económica com inevitáveis efeitos sociais decorrentes do desemprego associado a essa insustentabilidade.

Por seu turno, o Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, diploma que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 1999/62/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho, alterada pela Diretiva n.º 2006/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio, estabelecendo os princípios a que deve obedecer a fixação dos valores das portagens a cobrar a veículos de mercadorias pela utilização das infraestruturas rodoviárias, permite a modulação das taxas de portagem para combater danos ambientais, fazer face ao congestionamento, minimizar os danos causados à infraestrutura, otimizar a utilização de uma dada infraestrutura e promover a segurança rodoviária.

Neste contexto, considera-se oportuna a adoção de um regime de modulação do valor das taxas de portagem para os veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, no uso das competências que lhe foram delegadas pelo Ministro da Economia e do Emprego, através do despacho n.º 10353/2011, de 17 de agosto, ao abrigo do disposto no n.º 5 do artigo 4.º e nos n.ºs 7 e 8 do artigo 7.º, ambos do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, e do n.º 7 da base LVII-D das bases das concessões SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto e da Costa de Prata, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-B/2010, de 5 de maio, no que respeita à concessão do Norte Litoral, ao Decreto-Lei n.º 189/2002, de 28 de agosto, alterados pelos Decretos-Leis n.ºs 19/2007, de 22 de janeiro, e 44-G/2010, de 5 de maio, no que respeita à concessão do Grande Porto, ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5

de maio, no que respeita à concessão da Costa da Prata, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

1 — A presente portaria fixa o regime de modulação do valor das taxas de portagem em benefício dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, nos lanços e sublanços de autoestrada abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, e pelo Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro.

2 — O disposto no presente diploma não prejudica o regime jurídico previsto no Regulamento de Autorizações Especiais de Trânsito (RAET), aprovado pela Portaria n.º 472/2007, de 15 de junho, alterada pela Portaria n.º 787/2009, de 28 de julho, nem o regime de restrições à circulação de automóveis afetos ao transporte de mercadorias perigosas, previsto na Portaria n.º 331-B/98, de 1 de junho.

Artigo 2.º

Regime de modulação do valor das taxas de portagem

1 — Os veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, regulado pelo Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de junho, que aprova o regime jurídico da atividade de transporte de mercadorias (RTRM), alterado pelo Decreto-Lei n.º 137/2008, de 21 de julho, e pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de junho, independentemente da nacionalidade, país ou local de estabelecimento do transportador e da origem ou destino da operação de transporte, que cumpram os limites de emissão definidos no n.º 3 do anexo 1 do Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de Junho, têm direito ao seguinte sistema de descontos:

a) Nos dias úteis, entre as 7 horas e as 20 horas e 59 minutos (período diurno), 10 % sobre o valor das taxas de portagem;

b) Nos dias úteis, entre as 21 horas e as 6 horas e 59 minutos (período noturno), 25 % sobre o valor das taxas de portagem;

c) Aos sábados, domingos e feriados nacionais, 25 % sobre o valor das taxas de portagem.

2 — Para efeitos de aplicação dos descontos previstos no número anterior, é considerada a data e hora de fim da Transação Agregada.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, os veículos devem estar equipados com um dispositivo eletrónico de uma entidade de cobrança, aprovado no âmbito do sistema de identificação eletrónica de veículos para pagamento de portagens, devendo o mesmo encontrar-se associado à matrícula do veículo no caso de se tratar de veículo de matrícula nacional (DEM).

4 — Para beneficiar do regime de descontos previsto no n.º 1, os utilizadores dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, regulado pelo RTRM, devem obrigatoriamente comprovar que:

a) Os respetivos veículos se encontram afetos ao transporte de mercadorias por conta de outrem ou público, mediante a apresentação:

i) No caso de veículos de matrícula nacional, da correspondente licença emitida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT);

ii) No caso dos veículos registados em outros Estados membros da União Europeia, de cópia certificada da licença comunitária emitida de acordo com o modelo constante do anexo II ao Regulamento (CE) n.º 1072/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro;

iii) No caso dos veículos registados em países não pertencentes à União Europeia, de autorização do contingente multilateral CEMT, ou de autorização dos contingentes para transporte bilateral, emitidas de acordo, respetivamente, com a pertinente resolução do Conselho de Ministros da CEMT ou dos acordos bilaterais de transporte celebrados pelo Estado Português;

b) Os respetivos veículos respeitam, no mínimo, os limites de emissões correspondentes à classe «EURO III» definidos no n.º 3 do anexo I do Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, para o caso dos veículos pesados, e, no caso dos veículos ligeiros, os valores da linha A do quadro II do anexo 32.º ao Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de setembro, correspondentes à classe «EURO 3», mediante a apresentação, em qualquer caso:

i) No caso dos veículos de matrícula nacional, do Certificado de Matrícula, para veículos cuja primeira matrícula tenha sido atribuída após 1 de fevereiro de 2002, ou de declaração do fabricante do veículo atestando a classe de emissões do veículo em causa, devidamente certificada nos termos estabelecidos em deliberação do conselho diretivo do IMTT, a publicar no *Diário da República* no período transitório de 60 dias previsto nos n.ºs 7 e 8, se a data da primeira matrícula for anterior a 1 de Fevereiro de 2002;

ii) No caso de veículos de matrícula estrangeira, de comprovação de que o veículo respeita os limites correspondentes à classe anteriormente referida, através de anotação da respetiva classe de emissões no Certificado de Matrícula, na autorização do contingente multilateral CEMT, ou na autorização dos contingentes para transporte bilateral, consoante aplicável, ou de outro documento equivalente válido emitido pela administração do país de matrícula;

c) As empresas a que pertencem, no caso de veículos de matrícula nacional, se encontram numa situação tributária e contributiva regularizada, mediante apresentação de declaração de inexistência de dívida à administração fiscal ou à segurança social.

5 — A comprovação prevista nos termos do número anterior deve ser realizada através da submissão às Entidades de Cobrança de Portagens (ECP) de um pedido de habilitação acompanhado pelas cópias certificadas dos documentos mencionados no n.º 4, e no caso de estes documentos não serem normalizados, ou não terem origem em Estados membros da União Europeia, da respetiva tradução oficial autenticada, encontrando-se o pedido sujeito ao pagamento às ECP de uma taxa de serviço com um limite máximo de € 3,50.

6 — Os utilizadores dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, regulado pelo RTRM, que realizem o pedido de habilitação mencionado no número anterior, são responsáveis pela autenticidade e conformidade dos documentos apresentados nos termos dos n.ºs 4 e 5, pelo que, se em qualquer momento após o deferimento do pedido de habilitação, se concluir que tal pressuposto não está verificado, aqueles utilizadores são responsáveis pela restituição dos montantes resultantes da aplicação do regime

de descontos previsto no n.º 1, de que tenham beneficiado indevidamente.

7 — As ECP têm 60 dias a contar da data de entrada em vigor da presente portaria para adaptar os sistemas de registo dos dispositivos referidos no número anterior, de modo a assegurar a aplicação do regime de descontos previsto no n.º 1.

8 — As Concessionárias ou Operadoras têm 60 dias a contar da data de entrada em vigor da presente portaria para adaptar os respetivos sistemas de cobrança eletrónica de portagens, de modo a assegurar a aplicação do regime de descontos previsto no n.º 1.

9 — A partir da data de entrada em vigor da presente portaria, os veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, regulado pelo RTRM, que já disponham de um dispositivo eletrónico, ou procedam à aquisição de um, nos termos do n.º 3, usufruem desde logo do regime de descontos previsto no n.º 1, desde que o pedido de habilitação para o efeito, nos termos dos n.ºs 4 e 5, seja submetido no prazo de 30 dias a contar do final do período transitório de 60 dias previsto nos n.ºs 7 e 8, tendo direito ao reembolso dos montantes resultantes da aplicação do regime de descontos às viagens realizadas desde a data de entrada em vigor da presente portaria, ou, se posterior, a data de início de utilização do dispositivo eletrónico, até à data do deferimento do pedido de habilitação, que deve ser apreciado no prazo máximo de 60 dias.

10 — Caso o pedido de habilitação a realizar nos termos do n.º 5 seja submetido posteriormente ao termo do período de 30 dias previsto no número anterior, os utilizadores dos veículos apenas terão direito a usufruir do regime de descontos previsto no n.º 1 a partir da data do deferimento do pedido de habilitação.

11 — O reembolso mencionado no n.º 9, cujo montante é apurado pelas Concessionárias ou Operadoras, é realizado pelas ECP, que creditam a conta dos utilizadores dos veículos no prazo máximo de 60 dias após o deferimento do pedido de habilitação.

12 — A decisão sobre os pedidos de habilitação, aos quais se refere o disposto no n.º 10, deve ser comunicada pelas ECP aos utilizadores dos veículos num prazo máximo de 15 dias a contar da data da submissão do pedido.

13 — A habilitação ao regime de descontos previsto no n.º 1 é válida por um período igual ao menor dos prazos de validade dos documentos que acompanharam o respetivo pedido, podendo ser renovada mediante submissão de novo pedido de habilitação.

14 — O regime previsto no n.º 1 não é acumulável com o regime de discriminação positiva regulado na Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de Outubro, e no Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de Novembro, e os veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, regulado pelo RTRM, cujo pedido de habilitação ao regime de descontos previstos no n.º 1 tenha sido deferido, deixam automaticamente de usufruir do regime de discriminação positiva previsto nos referidos diplomas.

15 — Para efeitos de verificação do cumprimento do prazo de 30 dias a que se refere o n.º 9, com vista à submissão do pedido de habilitação, é considerada, conforme aplicável, a data de entrega na ECP, ou a data do carimbo dos correios.

Artigo 3.º

Vigência

O regime de modulação do valor das taxas de portagem previsto no artigo 2.º deve ser revisto no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor da presente portaria.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte à sua publicação após a sua publicação.

O Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Sérgio Paulo Lopes da Silva Monteiro*, em 3 de fevereiro de 2012.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Portaria n.º 42/2012

de 10 de fevereiro

A Política Agrícola Comum, através da organização comum dos mercados agrícolas, prevê a possibilidade dos Estado membros concederem apoios aos produtores no âmbito das medidas de gestão de crises, nomeadamente apoios à contratualização de seguros de colheita de uvas para vinho.

Este mecanismo de apoio é integralmente financiado pelo orçamento da União Europeia e tem como objetivo contribuir para proteger os rendimentos dos produtores, quando sejam afetados por catástrofes naturais de natureza climática, fenómenos climáticos adversos, tais como a geadas, o granizo, o gelo, a chuva ou a seca, bem como pragas e doenças da vinha. A presente portaria estabelece as condições de aplicação da medida de apoio à contratualização de seguros de colheita de uva para vinho, prevista no Regulamento (CE) n.º 1234/2007, do Conselho, de 23 de outubro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 491/2009, do Conselho, de 25 de maio, e no Regulamento (CE) n.º 555/2008 da Comissão, de 27 de junho.

Na conceção desta medida, que se pretende simples, procurou-se restringir as regras de aplicação ao mínimo indispensável ao seu correto funcionamento, nomeadamente ao nível da informação de suporte aos pedidos de apoio e mecanismos de controlo. Em paralelo e dentro dos limites definidos pela legislação europeia, é concedida total flexibilidade às relações contratuais entre os produtores e as empresas de seguros, promovendo desta forma contratos mais adaptados às condições de risco associadas à realidade de cada produtor.

Importa ainda sublinhar que as organizações de produtores desempenham um papel determinante na profissionalização da atividade e conseqüentemente para a competitividade do setor, pela intervenção em matéria de planeamento da produção, concentração da oferta, promoção conjunta e serviços aos produtores, seja ao nível da assistência técnica seja na aquisição de fatores de produção. Deste modo, considera-se fundamental que as políticas públicas contribuam para a dinamização de todas as formas de organização da produção suscetíveis de gerar valor para os produtores, pelo que se majora, sob determinadas

condições, o valor dos apoios a conceder aos produtores que integrem contratos de seguros de grupo.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Agricultura, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 86-A/2011, de 12 de julho, e no uso das competências delegadas através do Despacho n.º 12412/2011, de 20 de setembro, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria estabelece as condições de aplicação da medida de apoio à contratualização do seguro vitícola de colheitas, previsto no Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 23 de outubro, com a redação introduzida pelo Regulamento (CE) n.º 491/2009, do Conselho, de 25 de maio, e no Regulamento (CE) n.º 555/2008, da Comissão, de 27 de junho.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto na presente portaria entende-se por:

a) «Beneficiário» o produtor que, sendo abrangido por um contrato de seguro, é o destinatário do apoio financeiro nas condições definidas na presente portaria;

b) «Contrato de seguro de grupo» o contrato de seguro celebrado por uma pessoa, singular ou coletiva, agindo no interesse direto de pelo menos 9 produtores aderentes, que representa, tendo por objeto a produção de uvas efetivamente esperada na campanha vitivinícola, considerando-se que agem no interesse direto dos produtores que representam, as seguintes entidades:

i) Organizações e Associações de produtores;

ii) Cooperativas Agrícolas;

iii) Comissões Vitivinícolas Regionais;

iv) Empresas que efetuem a transformação e ou a comercialização da produção.

c) «Contrato de seguro individual» o contrato de seguro celebrado por um produtor, sobre a produção de uvas efetivamente esperada na campanha vitivinícola;

d) «Produção esperada» a produção que se estima vir a obter caso não haja acidentes que diminuam a produção durante o processo produtivo; não sendo possível determiná-la, deve ser considerada a média da produção registada nos últimos 5 anos, retirando o ano de maior e menor produção;

e) «Produtor» a pessoa individual ou coletiva que explora vinha destinada à produção de vinho.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1 — Podem beneficiar desta medida de apoio todos os produtores cuja produção segura seja proveniente de vinhas estabelecidas no território continental, e que celebrem um contrato de seguro, individual ou de grupo, nas condições estabelecidas na presente portaria.

2 — Para efeitos do contrato de seguro, considera-se elegível a vinha plantada para produção de vinho, com