

I SÉRIE



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Quinta-feira, 27 de Dezembro de 2007

Número 249

ÍNDICE

SUPLEMENTO

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Decreto-Lei n.º 392-A/2007:

Aprova as bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração e alargamento da concessão Douro Litoral 9108-(2)

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 392-A/2007

de 27 de Dezembro

Considerando a necessidade de aumento da oferta de infra-estruturas rodoviárias e o concomitante apelo à iniciativa privada para a construção e exploração de novas auto-estradas, foi publicado o Decreto-Lei n.º 9/97, de 10 de Janeiro, que estabeleceu o regime de realização de concursos públicos internacionais para a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e manutenção de lanços de auto-estradas e conjuntos viários associados com cobrança de portagem aos utentes.

Posteriormente, atenta a conveniência em imprimir maior celeridade ao Plano Rodoviário Nacional, pelo Decreto-Lei n.º 119-B/99, de 14 de Abril, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 210/2003, de 15 de Setembro, foi alargado o regime jurídico consagrado no Decreto-Lei n.º 9/97, de 10 de Janeiro, a novos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados.

Contam-se entre estes os da concessão denominada concessão Douro Litoral.

Nos termos do despacho conjunto n.º 55/2004, de 5 de Janeiro, do Ministro de Estado e das Finanças e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 29, de 4 de Fevereiro de 2004, foi lançado o concurso público internacional para a atribuição da concessão do Douro Litoral.

Importa agora, ao abrigo dos artigos 3.º do Decreto-Lei n.º 119-B/99, de 14 de Abril, e 14.º do Decreto-Lei n.º 9/97, de 10 de Janeiro, aprovar as bases do contrato de concessão.

Assim:

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

Artigo 1.º

Bases da concessão

São aprovadas as bases da concessão da concepção, projecto, construção, aumento do número de vias, financiamento, conservação e exploração dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designada por concessão Douro Litoral, constantes do anexo ao presente decreto-lei, do qual fazem parte integrante.

Artigo 2.º

Atribuição da concessão

A concessão mencionada no artigo anterior é atribuída ao agrupamento AEDL — Auto-Estradas do Douro Litoral, mediante a celebração do respectivo contrato com a sociedade AEDL — Auto-Estradas do Douro Litoral, S. A., nos termos do presente decreto-lei e das bases que dele fazem parte integrante.

Artigo 3.º

Celebração do contrato

Ficam os Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações autorizados, com a faculdade de delegação, a celebrar, em nome e representação do Estado, o contrato de concessão, cuja minuta será aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

Artigo 4.º

Zonas *non aedificandi*

1 — Em relação aos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados constantes da base 2 do anexo ao presente decreto-lei, são fixadas as seguintes zonas de servidão *non aedificandi*:

a) Desde a aprovação do estudo prévio até a aprovação da planta parcelar do projecto de execução, 200 m para cada lado do eixo da estrada e, centrado em cada nó de ligação, um círculo com 1300 m de diâmetro;

b) A partir da aprovação da planta parcelar do projecto de execução, passam a vigorar as zonas de servidão *non edificandi* fixadas no Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de Janeiro, e, na ausência de regulamentação no referido decreto-lei, as fixadas pelo Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de Janeiro, sendo que as concretamente fixadas na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 8.º deste último diploma passam a ser as seguintes:

i) São proibidas instalações de carácter industrial, nomeadamente fábricas, garagens, armazéns, restaurantes, hotéis e congéneres e, bem assim, igrejas, recintos de espectáculos, matadouros e quartéis de bombeiros, a menos de 70 m a contar dos limites da plataforma da estrada ou a menos de 50 m da zona da auto-estrada.

2 — As disposições do número anterior ficam, respectivamente, condicionadas à publicação no *Diário da República* da aprovação pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ou entidades a quem este tenha delegado, dos estudos prévios e das plantas parcelares dos projectos de execução.

Artigo 5.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 20 de Dezembro de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*.

Promulgado em 26 de Dezembro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 26 de Dezembro de 2007.

Pelo Primeiro-Ministro, *Fernando Teixeira dos Santos*, Ministro de Estado e das Finanças.

ANEXO I

Bases da concessão

CAPÍTULO I

Disposições gerais

1 — Definições

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

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

a) «Accionistas» — o conjunto de sociedades comerciais detentoras da totalidade do capital social da concessionária à data da outorga do contrato de concessão, cujas identificações e participações percentuais e nominativas no capital social da concessionária constam de anexo ao contrato de concessão;

b) «ACE» — o agrupamento complementar de empresas denominado Douro Litoral, ACE, constituído pelas empresas construtoras que integram o grupo dos accionistas com vista ao desenvolvimento, nos termos do contrato de concessão e do contrato de empreitada, das actividades de concepção, projecto e construção dos lanços referidos na base 2;

c) «Acordo de subscrição e realização de capital» — o acordo celebrado entre a concessionária e determinados accionistas relativo à subscrição e realização do capital social da concessionária e à realização dos demais fundos próprios, cuja cópia constitui anexo ao contrato de concessão;

d) «Acordo parassocial» — o acordo celebrado entre os accionistas, cuja cópia constitui anexo ao contrato de concessão;

e) «Áreas de serviço» — as instalações, marginais à auto-estrada, destinadas ao apoio aos seus utentes, compostas, designadamente, por postos de abastecimento de combustíveis, estabelecimentos de restauração, hoteleiros e similares, e zonas de repouso e de estacionamento de veículos;

f) «Auto-estrada» — a secção corrente, nós de ligação e conjuntos viários associados que integram o objecto da concessão;

g) «Bancos financiadores» — as instituições de crédito financiadoras e ou garantes das actividades concessionadas, nos termos dos contratos de financiamento;

h) «Bases da concessão» — o quadro geral da regulamentação da concessão, aprovado pelo presente decreto-lei;

i) «Caderno de encargos» — o caderno de encargos anexo ao despacho conjunto n.º 55/2004, de 5 de Janeiro, do Ministro de Estado e das Finanças e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 29, de 4 de Fevereiro de 2004;

j) «Cash-flow accionista» — a diferença, em cada período semestral, do valor dos fundos disponíveis para os accionistas (designadamente sob a forma de juros e reembolso de prestações acessórias e ou outros empréstimos subordinados de accionistas, dividendos pagos e reservas distribuídas) e do valor dos fundos disponibilizados pelos accionistas, a preços correntes, durante todo o período da concessão;

l) «Caso base» — o conjunto de pressupostos, projecções e outros dados de natureza económico-financeira, constante do ficheiro informático em CD-ROM não regravável, que constitui anexo ao contrato de concessão, com as alterações que lhe forem introduzidas nos termos permitidos e previstos no contrato de concessão;

m) «Código das Expropriações» — o diploma aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro, na redacção em vigor em cada momento;

n) «Código das Sociedades Comerciais» — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de Setembro,

na redacção em vigor à data da assinatura do contrato de concessão;

o) «Concedente» — o Estado Português, actuando através dos órgãos ou entidades para cada efeito designados no contrato de concessão;

p) «Concessão» — o conjunto de posições jurídicas atribuído à concessionária por intermédio do contrato de concessão;

q) «Contrato de concessão» — o contrato a celebrar entre o Estado e a concessionária ao abrigo das presentes bases e todos os aditamentos e alterações que o mesmo vier a sofrer;

r) «Contrato de empreitada» — o acordo celebrado entre a concessionária e o ACE, cuja cópia constitui anexo ao contrato de concessão;

s) «Contratos de financiamento» — os acordos celebrados entre a concessionária e os bancos financiadores, cuja cópia constitui anexo ao contrato de concessão;

t) «Contrato de operação e manutenção» — o acordo celebrado entre a concessionária e a operadora, cuja cópia constitui anexo ao contrato de concessão;

u) «Contratos de projecto» — os acordos identificados em anexo ao contrato de concessão;

v) «Critérios chave» — os critérios a utilizar para a reposição do equilíbrio financeiro da concessão, identificados em anexo ao contrato de concessão;

x) «Declaração de utilidade pública ou DUP» — o acto administrativo previsto no título II do Código das Expropriações;

z) «Declaração de impacte ambiental ou DIA» — o acto administrativo previsto na alínea g) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio;

aa) «Esclarecimentos» — a informação prestada pela EP, nos termos do n.º 9 do programa de concurso;

ab) «Empreendimento concessionado» — o conjunto de bens que integram a concessão, nos termos da base 6;

ac) «Empreiteiros independentes» — as entidades que não sejam accionistas nem empresas associadas daquelas, tal como definidas no n.º 2 do artigo 63.º da Directiva n.º 2004/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março, na redacção em vigor à data da assinatura do contrato de concessão;

ad) «EP» — a EP — Estradas de Portugal, S. A.;

ae) «Estatutos» — o pacto social da concessionária, cuja cópia constitui anexo ao contrato de concessão;

af) «Estabelecimento da concessão» — os bens indicados na base 5;

ag) «Estudo de impacte ambiental» — o documento previsto no artigo 2.º, alínea i), do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção;

ah) «Horas de ponta:

i) De segunda-feira a sexta-feira (excepto feriados nacionais), o período compreendido entre as 7 e as 10 e entre as 17 e as 21 horas;

ii) Aos domingos, o período compreendido entre as 17 e as 21 horas;

ai) «IGF» — a Inspeção-Geral de Finanças;

aj) «InIR» — o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P.;

al) «Inundações graves» — na fase de construção, significa a pluviosidade com um período de recorrência de 20 anos. Na fase de exploração, significa uma pluviosidade acima da prevista para a cheia centenária;

am) «IPC» — o índice de preços no consumidor, sem habitação, para Portugal continental, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística;

an) «IVA» — o imposto sobre o valor acrescentado;

ao) «Lanços» — as secções em que se divide a plena via da auto-estrada, tal como constam em anexo ao contrato de concessão;

ap) «Manual de Operação e Manutenção» — significa o documento elaborado nos termos da base 49;

aq) «MEF» — o Ministro de Estado e das Finanças ou qualquer outra entidade que, por força de lei ou determinação administrativa, o vier a substituir no exercício das competências que lhe são atribuídas no contrato de concessão;

ar) «MOPTC» — o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações ou qualquer outra entidade que, por força de lei ou determinação administrativa, o vier a substituir no exercício das competências que lhe são atribuídas no contrato de concessão;

as) «Operadora» — a sociedade que desenvolverá as actividades previstas no contrato de operação e manutenção;

at) «Plano de controlo de qualidade» — significa o documento elaborado nos termos da base 44;

au) «Plano de recuperação de atrasos» — significa o documento elaborado nos termos da base 35;

av) «PRN» — o Plano Rodoviário Nacional, tal como aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto;

ax) «Programa de concurso» — o programa de concurso anexo ao despacho conjunto n.º 55/2004, de 5 de Janeiro, dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 29, de 4 de Fevereiro de 2004;

az) «Programa de trabalhos» — o documento fixando a ordem, prazos e ritmos de execução das diversas actividades integradas na concessão, que constitui anexo ao contrato de concessão;

ba) «Proposta» — o conjunto de documentação apresentada pelo agrupamento adjudicatário na sessão de negociações que ocorreu em 4 de Outubro de 2007, tal como consta da respectiva acta;

bb) «Rácio de cobertura anual do serviço da dívida sem caixa» — o quociente entre *i* a soma do *cash-flow* disponível para o serviço da dívida no ano *t* com as utilizações do ano *t* relativas à tranche *D* (conforme o caso base) e *ii* a soma das amortizações de capital ocorridas no ano *t*, no âmbito das facilidades de crédito (com excepção da tranche *D*), com o total das despesas de financiamento a pagar no ano *t*;

bc) «RECAPE» — o relatório previsto no artigo 28.º, n.º 1, *in fine*, do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio;

bd) «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 e que, em qualquer dos casos *i* tenham impacte, mesmo que indirecto, nas datas ou nos montantes de qualquer pagamento a um banco financiador ou *ii* aumentem ou diminuam o montante global do financiamento contratado;

be) «Sublanços» — os troços viários da plena via da auto-estrada, situados entre dois nós de ligação consecutivos ou entre um nó de ligação e uma estrada ou auto-estrada

já construída ou em construção à data de assinatura do contrato de concessão, tal como constam em anexo ao contrato de concessão;

bf) «TIR accionista» — a taxa interna de rendibilidade para os accionistas, em termos anuais nominais, para todo o prazo da concessão, definido como a taxa interna de rendibilidade nominal dos fundos disponibilizados e do *cash-flow* distribuído aos accionistas (designadamente sob a forma de juros e reembolso de prestações acessórias ou outros empréstimos subordinados de accionistas, dividendos pagos ou reservas distribuídas), a preços correntes, durante todo o período da concessão, calculada nos termos constantes do caso base;

bg) «Termo da concessão» — a extinção do contrato de concessão, independentemente do motivo pelo qual a mesma ocorra;

bh) «TMDA» — o tráfego médio diário anual;

bi) «Vias rodoviárias concorrentes» — as vias rodoviárias não construídas ou previstas no PRN cuja entrada em serviço afecte de modo significativo a evolução do tráfego registado em cada lanço. Não são vias rodoviárias concorrentes as variantes urbanas e as estradas municipais;

bj) «Vocabulário de Estradas e Aeródromos» — designa a publicação, de 1962, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil e as suas actualizações.

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

CAPÍTULO II

Objecto e natureza da concessão

2 — Objecto

1 — A concessão tem por objecto a concepção, projecto, construção, aumento do número de vias, financiamento, conservação e exploração, com cobrança de portagem aos utentes, dos seguintes lanços de auto-estrada:

a) A 32/IC 2 — São João da Madeira (ER 327)/Carvalhos (IP 1);

b) A 41/IC 24 — Picoto (IC 2)/nó da Ermida (IC 25);

c) A 43/IC 29 — Gondomar/Aguiar de Sousa (IC 24).

2 — Integram também o objecto da concessão, para efeitos de exploração e manutenção, sem cobrança de portagem aos utentes, os seguintes lanços:

a) EN 14 — Ameal (IC 23)/Leça do Balio (IP 4);

b) A 1/IC 1 — Coimbrões (IC 23)/Ponte da Arrábida (Norte);

c) A 1/IC 2 — nó de Santo Ovídio (IC 2)/Coimbrões (IC 1);

d) A 20/IP 1 — Carvalhos (IC 2)/nó da VCI (IC 23);

e) A 20/IC 23 — nó de Francos (IC 1)/nó da VCI (IP 1);

f) A 28/IC 1 — Ponte da Arrábida (Norte)/Sendim (IP 4);

g) A 41/IC 24 — Espinho (IC 1)/Picoto (IC 2);

h) A 43/IC 29 — Ponte do Freixo Norte (IP 1)/Gondomar;

i) A 44/IC 23 — Coimbrões (IC 2)/Ponte do Freixo Sul (IP 1).

3 — Os lanços referidos nos números anteriores encontram-se divididos nos sublanços indicados em anexo ao contrato de concessão.

4 — A concessionária obriga-se a manter, durante a vigência do contrato de concessão e a expensas suas, em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições aplicáveis do presente contrato, os bens que integram a concessão, efectuando, em devido tempo, as reparações, renovações e adaptações que, de acordo com as mesmas disposições, para o efeito se tornarem necessárias.

5 — A concessionária tem direito a receber:

a) O valor das taxas de portagem cobradas aos utentes da auto-estrada, bem como outras receitas previstas nas presentes bases ou no contrato de concessão;

b) Os rendimentos de exploração das áreas de serviço; e

c) As taxas previstas no n.º 4 da base 53.

3 — Serviço público

1 — A concessionária deve desempenhar as actividades concessionadas de acordo com as exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento do serviço público e adoptar, para o efeito, os melhores padrões de qualidade disponíveis em cada momento, tudo nos exactos termos das disposições aplicáveis das presentes bases.

2 — A concessionária não pode recusar a utilização da auto-estrada a qualquer pessoa ou entidade nem discriminar ou estabelecer diferenças de tratamento entre os utentes da mesma.

4 — Natureza da concessão

A concessão é de obra pública e é estabelecida em regime de exclusivo relativamente à auto-estrada que integra o seu objecto.

5 — Estabelecimento da concessão e bens que a integram

1 — O estabelecimento da concessão é composto:

a) Pela auto-estrada;

b) Pelas áreas de serviço, pelas áreas de repouso, pelo centro de assistência e manutenção e outros serviços de apoio aos utentes da auto-estrada, bem como pelas instalações de cobrança das portagens.

2 — Integram a concessão, revertendo para o Estado no seu termo, todas as obras, máquinas, equipamentos, aparelhagem e respectivos acessórios utilizados para a exploração e conservação da auto-estrada, compreendendo os nós e ramais de ligação em que o tráfego seja exclusivamente de acesso à auto-estrada, as obras de arte e as áreas de serviço e de repouso ao longo dela, bem como os terrenos, as instalações para a cobrança de portagens, as instalações e equipamentos de contagem de veículos, as casas de guarda e do pessoal da exploração, os escritórios e outras dependências de serviço integradas nos limites físicos da concessão e, em geral, quaisquer bens afectos à referida exploração e conservação que pertençam à concessionária.

3 — Integram igualmente o estabelecimento da concessão outros activos não afectos à concessão até ao limite de provisões constituídas para fazer face a encargos com a substituição ou renovação de bens afectos à concessão.

4 — Integram ainda a concessão, para efeitos de conservação e exploração, os nós de ligação, os troços das

estradas que completarem os nós de ligação, considerados entre os pontos extremos de intervenção da concessionária nessas estradas ou, quando não for possível essa definição, entre os pontos extremos de enlace dos ramos dos nós de ligação, compreendendo a totalidade de intersecções.

6 — Regime do estabelecimento da concessão

1 — A concessionária elabora e mantém permanentemente actualizado e à disposição do concedente um inventário dos bens e direitos que integram a concessão, que menciona os ónus ou encargos que recaem sobre os bens e direitos nele listados.

2 — A concessionária não pode, por qualquer forma, celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efectiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer dos bens que integram o estabelecimento da concessão, os quais não podem igualmente ser objecto de arrendamento, de promessa de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule ou tenha em vista a ocupação dos respectivos espaços, nem de arresto, penhora ou qualquer providência cautelar, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 3 e 4 da presente base.

3 — Os bens móveis referidos no n.º 2 da base 5 podem ser onerados em benefício dos bancos financiadores, nos termos previstos nos contratos de financiamento, devendo tal oneração ser comunicada ao concedente se não resultar imediatamente daqueles contratos de financiamento, através do envio, nos 10 dias seguintes à sua execução, de cópia certificada do documento ou documentos que consagrarem tal oneração.

4 — Excepto tratando-se de bens que comprovadamente tenham perdido utilidade para a concessão, os bens móveis referidos no n.º 2 da base 5 apenas podem ser alienados se forem imediatamente substituídos por outros com condições de operacionalidade, qualidade e funcionamento idênticas ou superiores.

5 — Os bens que tenham perdido utilidade para a concessão são abatidos ao inventário referido no n.º 1.

6 — Nos últimos cinco anos de duração da concessão, os termos dos negócios referidos nos n.ºs 3 e 4 da presente base devem ser comunicados pela concessionária ao concedente com uma antecedência mínima de 30 dias, podendo este opor-se à sua concretização, nos 10 dias seguintes à recepção daquela comunicação. A oposição do concedente impede a concessionária de realizar, sob pena de nulidade, o negócio em vista.

7 — Revertem automaticamente para o concedente, no termo da concessão, e sem qualquer indemnização, custo ou preço a suportar por este, todos os bens e direitos que integram a concessão.

CAPÍTULO III

Delimitação física da concessão

7 — Delimitação física da concessão

1 — O traçado definitivo dos lanços a construir é aquele que figurar nos projectos aprovados nos termos da base 29.

2 — A delimitação física da concessão é a que resulta do anexo ao contrato de concessão.

3 — Os limites da concessão são definidos, em relação à auto-estrada que a integra, pelos perfis transversais

extremos da mesma, em conformidade com os traçados definitivos constantes dos projectos aprovados.

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

5 — As obras de arte integradas nos nós de enlace entre concessões, quer em secção corrente quer em ramos, ficam afectas à concessão cujos elementos viários utilizem o tabuleiro da estrutura. No caso de partilha do tabuleiro, ficam afectas à concessionária que o construiu.

6 — Todas as obras de arte de transposição da auto-estrada integram a concessão, mesmo que não sejam construídas pela concessionária, sendo esta apenas responsável pela parte estrutural, juntas de dilatação, passeios, guarda-corpos e redes de protecção antivandalismo, e sem prejuízo dos direitos, nomeadamente de regresso, que puder exercer perante terceiros relativamente a eventuais defeitos de projecto e de construção nas mesmas detectados. Os projectos de quaisquer novas obras de transposição da auto-estrada a executar por quaisquer terceiros são submetidos a parecer consultivo prévio da concessionária.

7 — A concessionária é responsável pela conservação das intersecções por si construídas nos extremos dos ramos de ligação.

8 — Lanços e sublanços

1 — Os lanços estão divididos nos sublanços indicados em anexo ao contrato de concessão, entendendo-se por extensão de um lanço o somatório das extensões dos sublanços em que se divide.

2 — As extensões de cada sublanço são medidas segundo o eixo de cálculo da auto-estrada e determinadas, consoante os casos, nos termos das alíneas seguintes:

a) Se o sublanço estiver compreendido entre dois nós de ligação, a sua extensão é determinada pela distância que mediar entre os eixos das obras de arte desses nós. No caso de um nó comportar várias obras de arte, é utilizado o ponto médio dessas obras de arte;

b) Se uma das extremidades do sublanço contactar de plena via uma estrada ou auto-estrada que não faça parte da concessão, a sua extensão é determinada pela distância que mediar entre o perfil de contacto do eixo das duas vias e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

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

d) Se uma das extremidades do sublanço coincidir com um nó de interligação com outra auto-estrada e esse nó apresentar duas obras de arte na transposição dessa auto-estrada, a extensão do sublanço é determinada pela média da distância de cada uma dessas obras de arte à outra extremidade;

e) Se não estiver concluída a construção de um dos sublanços da auto-estrada que lhe fiquem contíguos, a sua extensão é provisoriamente determinada pela distância que mediar entre o último perfil transversal de auto-estrada

construído e a entrar em serviço e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

f) Se não estiver concluída a construção dos dois sublanços da auto-estrada que lhe fiquem contíguos, a sua extensão é provisoriamente determinada pela distância que mediar entre os últimos perfis transversais de auto-estrada construídos e a entrar em serviço.

CAPÍTULO IV

Duração da concessão

9 — Prazos da concessão

1 — No que respeita aos lanços referidos no n.º 1 e na alínea g) do n.º 2 da base 2, o prazo da concessão é de 27 anos a contar da data de assinatura do contrato de concessão, expirando automaticamente às 24 horas do dia em que ocorrer o 27.º aniversário dessa assinatura.

2 — No que respeita aos lanços referidos nas alíneas a) a f), h) e i) do n.º 2 da base 2, o prazo da concessão é de cinco anos a contar do 60.º dia após a data de assinatura do contrato de concessão, expirando automaticamente às 24 horas do dia em que ocorrer o 5.º aniversário desse dia.

3 — O disposto nos números anteriores não prejudica a aplicação, para além do prazo da concessão, das disposições do contrato de concessão que, pela sua natureza, perduram para além do termo da concessão.

4 — Sempre que nas presentes bases e no contrato de concessão se refira o prazo da concessão, sem qualquer explicitação adicional, entender-se-á a referência como sendo para o prazo previsto no n.º 1 da presente base.

5 — Para além dos casos em que tal matéria se encontra expressamente regulada no contrato de concessão, no final do prazo de cinco anos referido no n.º 2 da presente base aplicam-se, relativamente aos lanços referidos nesse número, e com as demais adaptações devidas, as regras das presentes bases e do contrato de concessão relativas ao termo da concessão.

CAPÍTULO V

Sociedade concessionária

10 — Objecto social, sede e forma

A concessionária tem como objecto social exclusivo o exercício das actividades que, nos termos das presentes bases, se consideram integradas na concessão, devendo manter, ao longo de toda a vigência da concessão, a sua sede em Portugal e a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

11 — Estrutura accionista

1 — O capital social da concessionária encontra-se inicialmente distribuído entre os accionistas na exacta medida consignada em anexo ao contrato de concessão. Qualquer alteração das posições relativas dos accionistas no capital da concessionária carece de autorização prévia do MEF e do MOPTC.

2 — As acções representativas do capital social da concessionária são obrigatoriamente nominativas.

3 — Salvo autorização expressa do concedente em contrário, a transmissão de acções da concessionária é

expressamente proibida até três anos após a data de entrada em serviço do último lanço a construir, sendo nulas e de nenhum efeito quaisquer transmissões efectuadas em violação desta disposição.

4 — Decorrido o prazo indicado no número anterior, podem quaisquer terceiros deter acções da concessionária desde que os accionistas detenham, em conjunto e enquanto accionistas directos desta, até cinco anos após a data da entrada em serviço do último lanço a construir, o domínio da concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do concedente.

5 — Decorrido o prazo de cinco anos referido no número anterior, podem igualmente quaisquer terceiros deter acções da concessionária desde que os accionistas detenham, em conjunto e enquanto accionistas desta, até ao termo da concessão, o domínio da concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do concedente.

6 — A concessionária comunicará ao concedente, no prazo de 10 dias após lhe ter sido solicitado, o registo de qualquer alteração na titularidade das acções, sobrestando no registo até obter autorização do concedente para tal.

7 — São nulas e de nenhum efeito as transmissões de acções da concessionária efectuadas em violação do disposto nas presentes bases, no contrato de concessão ou nos estatutos, ficando a concessionária obrigada a não reconhecer, para qualquer efeito, a qualidade de accionista a qualquer entidade que adquira ou possua acções representativas do seu capital em consequência dessas transmissões.

8 — Consideram-se acções, para os efeitos previstos nos n.ºs 2 a 7, quaisquer participações no capital social da concessionária, tituladas ou não, incluindo qualquer dos tipos descritos no capítulo III do título IV do Código das Sociedades Comerciais.

9 — Com excepção das transmissões previstas nos n.ºs 3 a 5 da presente base, as autorizações do concedente, do MEF e do MOPTC previstas na presente base consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas, por escrito, no prazo de 60 dias a contar da data da respectiva solicitação.

12 — Capital social

1 — O capital social da concessionária é subscrito e realizado nos termos do acordo de subscrição e realização de capital.

2 — A concessionária obriga-se a manter o concedente permanentemente informado sobre o cumprimento e o incumprimento do acordo de subscrição e realização de capital, indicando-lhe, nomeadamente, se as entradas de fundos nele contempladas foram realizadas ou, não o sendo, qual o montante em falta e a parte faltosa.

3 — O incumprimento das obrigações de capitalização da concessionária, tal como previstas no acordo de subscrição e realização de capital, constitui incumprimento do contrato de concessão, salvo se devidamente sanado, nomeadamente através do accionamento das garantias bancárias cuja minuta constitui anexo ao contrato de concessão.

4 — A emissão, pela concessionária, de quaisquer títulos ou instrumentos financeiros que permitam ou possam permitir, em certas circunstâncias, a subscrição, aquisição ou detenção de acções representativas do capital social da concessionária em violação das regras estabelecidas na base 11 carece, sob pena de nulidade, de autorização do concedente.

5 — A concessionária não pode proceder à redução do seu capital social 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 data da respectiva solicitação.

6 — A concessionária não pode, até à conclusão da construção de toda a auto-estrada, deter acções próprias.

13 — Estatutos e acordo parassocial

1 — Até três anos após a data de entrada em serviço do último lanço a construir, quaisquer alterações aos estatutos são objecto de autorização do concedente, sob pena de nulidade.

2 — Até três anos após a data de entrada em serviço do último lanço a construir, são objecto de autorização do concedente quaisquer alterações ao acordo parassocial das quais possa resultar, directa ou indirectamente, a modificação das regras relativas aos mecanismos ou à forma de assegurar o domínio da concessionária pelos accionistas, devendo as alterações que não necessitem de autorização do concedente ser-lhe comunicadas no prazo de 30 dias após a sua concretização.

3 — Exceptuam-se do disposto no n.º 1 as alterações dos estatutos que se limitem a consagrar:

a) Aumento de capital da concessionária, desde que as condições e a realização efectiva desse aumento observem o disposto nas bases 11 e 12;

b) Mudança de sede, desde que observado o disposto na base 10; ou

c) Alteração do número dos membros dos órgãos sociais ou da mesa da assembleia geral.

4 — A concessionária deve remeter ao concedente, no prazo de 30 dias após a respectiva outorga, cópia simples das escrituras notariais de alteração dos estatutos que tiver realizado nos termos do número anterior.

5 — As autorizações do concedente previstas na presente base consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas, por escrito, no prazo de 60 dias a contar da data da respectiva solicitação.

14 — Oneração de acções

1 — A oneração de acções representativas do capital social da concessionária carece, sob pena de nulidade, de autorização prévia do concedente, a qual não pode ser infundadamente recusada e se considera tacitamente concedida se não for recusada, por escrito, no prazo de 60 dias a contar da data da respectiva solicitação.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior as onerações de acções efectuadas em benefício dos bancos financiadores, nos termos previstos nos contratos de financiamento, as quais devem, em todos os casos, ser comunicadas ao concedente, a quem deve ser enviada, no prazo de 30 dias a contar da data em que forem constituídas, se tal não resultar já dos próprios contratos de financiamento, cópia simples do documento que formaliza a oneração e, bem assim, informação detalhada sobre quaisquer outros termos e condições em que forem estabelecidas.

3 — Sem prejuízo do disposto em anexo ao contrato de concessão, da execução, mesmo que não judicial, dos instrumentos de oneração de acções referidos no número anterior não pode, em caso algum, resultar a detenção, transmissão ou posse, em violação do disposto nas pre-

sentes bases e, nomeadamente, nas bases 11, 12 e 13, por entidades que não sejam accionistas, de acções representativas do capital social da concessionária.

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.

15 — Obrigações de informação

Ao longo de todo o período da concessão e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas nas presentes bases e no contrato de concessão, a concessionária compromete-se para com o concedente a:

a) Dar-lhe imediato conhecimento de todo e qualquer evento de que tenha conhecimento e que possa vir a prejudicar, impedir ou tornar mais oneroso ou difícil o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações para si ou para o concedente emergentes do contrato de concessão e ou que possam constituir causa de sequestro da concessão ou de rescisão do contrato de concessão;

b) Dar-lhe imediato conhecimento da ocorrência de qualquer litígio com qualquer contraparte dos contratos de projecto e prestar-lhe toda a informação relevante relativa à evolução do mesmo;

c) Remeter-lhe, até ao dia 31 de Maio de cada ano, os documentos de prestação de contas legalmente exigidos, bem como a certificação legal de contas e o parecer do órgão de fiscalização;

d) Remeter-lhe, até ao dia 30 de Setembro de cada ano, o balanço e as demonstrações financeiras relativas ao 1.º semestre do ano em causa, bem como a certificação de contas;

e) Dar-lhe imediato conhecimento, também por escrito, de toda e qualquer situação que, quer na fase de construção quer na de exploração, corresponda a acontecimentos que alterem ou possam alterar significativamente o normal desenvolvimento dos trabalhos ou do regime da exploração, bem como a verificação de anomalias estruturais ou significativas no empreendimento concessionado;

f) Fornecer-lhe, por escrito, e no prazo fixado pelo concedente, relatório circunstanciado e fundamentado das situações indicadas na alínea anterior, integrando, eventualmente, a contribuição de entidades exteriores à concessionária e de reconhecida competência, com indicação das medidas tomadas ou a implementar para a superação daquelas situações;

g) Remeter-lhe, trimestralmente, relatório com informação detalhada das estatísticas de tráfego elaboradas nos termos da base 55;

h) Remeter-lhe em suporte informático, no prazo de três meses após o termo do 1.º semestre civil e no prazo de cinco meses após o termo do 2.º 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 projecção da sua posição entre esse período e o termo previsto da concessão, incluindo uma projecção dos pagamentos a efectuar ao concedente entre esse período e o previsto termo da concessão, sendo esta informação elaborada no formato do caso base;

i) Remeter-lhe, no 1.º trimestre de cada ano, um relatório respeitante ao ano anterior, no qual é prestada informação circunstanciada sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração da auto-estrada, de que conste pormenorizado esclarecimento sobre a evolução das condições financeiras da concessão e que inclua auditoria aos

níveis de sinistralidade registados na concessão, efectuada por uma entidade idónea e independente, cobrindo aspectos como os pontos de acumulação de acidentes e identificação das suas causas e comparação com congéneres nacionais e internacionais;

j) Apresentar prontamente as informações complementares ou adicionais que lhe forem solicitadas pelo concedente.

16 — Obtenção de licenças

1 — Compete à concessionária requerer, custear, obter e manter em vigor todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das actividades concessionadas, observando todos os requisitos que para tal sejam necessários.

2 — A concessionária deve informar de imediato o concedente no caso de qualquer das licenças a que se refere o número anterior lhe serem retiradas, caducarem, serem revogadas ou por qualquer motivo deixarem de operar os seus efeitos, indicando, desde logo, que medidas tomou e ou irá tomar para repor tais licenças em vigor.

17 — Regime fiscal

A concessionária encontra-se sujeita à legislação fiscal em vigor, em cada momento, ao longo da concessão.

CAPÍTULO VI

Financiamento

18 — Responsabilidade do concedente e da concessionária

1 — A concessionária é a única e integral responsável pelo financiamento necessário ao desenvolvimento das actividades concessionadas, de forma a cumprir cabal e pontualmente com as obrigações assumidas no âmbito do contrato de concessão.

2 — Para os efeitos previstos no número anterior, a concessionária celebra os contratos de financiamento e o acordo de subscrição e realização de capital, que declara garantirem-lhe, em conjunto, os fundos necessários ao desenvolvimento das actividades concessionadas.

19 — Refinanciamento da concessão

1 — A concessionária, em articulação com o concedente, pode proceder ao refinanciamento da concessão de forma a assegurar a obtenção de níveis de eficiência mais elevados e custos adequados aos riscos envolvidos.

2 — As obrigações emergentes dos instrumentos contratuais resultantes do refinanciamento da concessão não devem ser, de forma relevante, mais onerosas para a concessionária, para os accionistas ou para o concedente do que as existentes nos contratos de financiamento que substituem.

3 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização do refinanciamento da concessão são partilhados, em partes iguais, entre a concessionária e o concedente.

4 — Para efeitos do número anterior, procede-se ao confronto entre o caso base utilizado para efeitos da contratação da operação de refinanciamento e o caso base ajustado (adiante «Caso base ajustado»), que resultará do refinanciamento da concessão e onde são reflectidas as novas facilidades dele decorrentes e o mecanismo de partilha do benefício do refinanciamento da concessão, incluindo os efeitos dos respectivos termos e condições,

nomeadamente o impacte fiscal associado à quota-parte do benefício do refinanciamento da concessão atribuível ao concedente, mantendo-se inalterados todos os restantes pressupostos e fórmulas de cálculo.

5 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 3 correspondem aos diferenciais de *cash-flow* accionista, apurados por confronto ano a ano entre os dois casos base referidos no número anterior.

6 — No montante apurado nos termos do número anterior são deduzidos os encargos razoáveis suportados pelo concedente e pela concessionária com o estudo e a montagem da operação de refinanciamento da concessão.

7 — O concedente e a concessionária acordam entre si o mecanismo concreto de partilha dos benefícios decorrentes do refinanciamento da concessão, podendo este consistir:

a) Num pagamento único, a efectuar no momento de realização da operação de refinanciamento da concessão;

b) Num pagamento faseado, a ocorrer nas datas em que os accionistas receberão a sua quota-parte dos ganhos de refinanciamento da concessão;

c) Num pagamento faseado, a ocorrer em períodos a definir; ou

d) Numa composição resultante das alternativas anteriores.

8 — Para efeitos do pagamento único a que se refere a alínea a) do número anterior, considerar-se-á uma taxa de actualização dos diferenciais de *cash-flow* accionista correspondente à TIR accionista do caso base. O pagamento único é introduzido no modelo financeiro num processo iterativo até que se verifique a condição prevista no n.º 3.

9 — Para efeitos do apuramento do valor de cada um dos pagamentos referidos na alínea b) do n.º 7, é considerado o valor resultante da actualização realizada nos termos do número anterior, capitalizado à TIR accionista do caso base para as datas em que os pagamentos ocorram.

10 — Para efeitos do apuramento do valor de cada um dos pagamentos referidos na alínea c) do n.º 7, é considerado o valor resultante da actualização realizada nos termos do n.º 8 da presente base, capitalizado a uma taxa equivalente ao custo médio ponderado dos capitais próprios e alheios da concessionária.

11 — A concessionária obriga-se a comunicar de imediato ao concedente toda e qualquer intenção de proceder a um refinanciamento da concessão.

12 — Para efeitos do disposto no n.º 1 da presente base, os contratos de financiamento prevêm a possibilidade da amortização antecipada, bem como os custos e penalidades daí decorrentes.

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 i) demonstrar que a operação proposta pelo concedente tem condições globalmente menos favoráveis do que aquelas que decorram de uma alternativa apresentada pela concessionária ou ii) negociar a operação de refinanciamento da concessão proposta.

15 — O prosseguimento das negociações a que se refere o número anterior e a concretização de qualquer refinanciamento da concessão ficam, em qualquer caso, dependentes da decisão da concessionária e da aprovação do concedente.

16 — Ocorrendo refinanciamento da concessão, o caso base ajustado substituirá o caso base.

CAPÍTULO VII

Expropriações

20 — Disposições aplicáveis

Às expropriações efectuadas para desenvolvimento das actividades concessionadas são aplicáveis as disposições da legislação portuguesa em vigor.

21 — Declaração de utilidade pública com carácter de urgência

São de utilidade pública, com carácter de urgência, todas as expropriações referidas no número anterior.

22 — Condução, controlo e custos dos processos expropriativos

1 — A condução e realização dos processos expropriativos dos bens e direitos necessários ao desenvolvimento das actividades concessionadas compete à concessionária, como entidade expropriante em nome do concedente, à qual compete também suportar todos os custos inerentes aos referidos processos expropriativos e, bem assim, o pagamento de indemnizações ou outras compensações decorrentes das expropriações ou da imposição de servidões ou outros ónus ou encargos que delas sejam consequência.

2 — Compete, designadamente, à concessionária:

a) A prática dos actos que individualizem, caracterizem e identifiquem os bens a expropriar, de acordo com o Código das Expropriações;

b) A apresentação ao concedente, nos prazos previstos no programa de trabalhos, de todos os elementos e documentos necessários à prática dos actos referidos na alínea a) e à emissão das declarações de utilidade pública.

3 — Caso os projectos, elementos e documentos referidos no n.º 2 exibam incorrecções ou insuficiências que influam na individualização, caracterização e identificação das parcelas a expropriar ou na emissão das declarações de utilidade pública, o InIR notificará a concessionária, até 60 dias depois da recepção do projecto de expropriações em causa, para os corrigir, sem prejuízo da prática imediata dos actos expropriativos que não sejam afectados pelas incorrecções ou insuficiências detectadas. O prazo para realização das expropriações indicado no programa de trabalhos considera-se suspenso relativamente às plantas parcelares face às quais a incorrecção ou insuficiência se tenha verificado, desde a data em que a concessionária seja notificada pelo concedente para o efeito até à efectiva sanção dessa incorrecção ou insuficiência.

4 — O concedente procede à emissão das declarações de utilidade pública dos terrenos a expropriar no prazo de 7 dias contados da data da aprovação do projecto e publica as DUP no prazo de 15 dias a contar da respectiva assinatura.

5 — Quaisquer atrasos imputáveis ao concedente na prática de acto ou actividade que, pela sua natureza, deva ser praticado pelo concedente, designadamente a publicação das declarações de utilidade pública dos terrenos a expropriar, dos quais resulte atraso superior a 45 dias no início dos trabalhos no lanço ou sublanço, confere à concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos previstos na base 84.

6 — Sempre que se torne necessário realizar expropriações para manter direitos de terceiros no estabelecimento ou restabelecimento de redes, vias de qualquer tipo ou serviços afectados, estas também são consideradas de utilidade pública e com carácter de urgência, sendo aplicáveis todas as disposições que regem a concessão.

7 — Compete à concessionária prestar ao concedente, a todo o tempo, e nomeadamente no âmbito dos estudos e projectos por si realizados, toda a informação relativa aos processos expropriativos em curso, incluindo, designadamente, a apresentação de relatórios semestrais das expropriações realizadas, contendo a identificação das parcelas expropriadas amigavelmente e respectivos valores de aquisição ou indemnização, bem como daquelas em que foram accionados os mecanismos de posse administrativa.

8 — Ingressam no património autónomo do InIR os imóveis adquiridos por via de direito privado ou por expropriação, para o desenvolvimento das actividades concessionadas, que não venham a integrar o domínio público rodoviário.

9 — A autorização para alienação das áreas sobrantes, nas condições previstas no Código das Expropriações, é da competência do MOPTC, revertendo o valor obtido com a alienação para o Tesouro.

CAPÍTULO VIII

Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P.

23 — Funções do InIR

1 — 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 InIR, o qual fica autorizado para tanto por força do contrato de concessão, salvo quando o contrário resultar do contrato de concessão ou de disposição imperativa da lei.

2 — Cabe ao InIR designar os mandatários do Estado nos procedimentos de arbitragem que decorram no âmbito do disposto no capítulo xxvi.

CAPÍTULO IX

Concepção, projecto e construção da auto-estrada

24 — Concepção, projecto, construção e aumento do número de vias

1 — A concessionária é responsável pela concepção, projecto, construção e aumento do número de vias dos lanços referidos no n.º 1 da base 2, respeitando os estudos e projectos aprovados nos termos dos números seguintes e o disposto no contrato de concessão.

2 — A construção dos lanços indicados no n.º 1 da base 2 deve obrigatoriamente ter início no prazo máximo de 12 meses a contar da data da assinatura do contrato de concessão.

3 — Para cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária em matéria de concepção, projecto e construção da auto-estrada e, bem assim, das previstas no capítulo vii relativas a expropriações, a concessionária celebra com o ACE o contrato de empreitada.

4 — A entrada em serviço do primeiro lanço a construir deve obrigatoriamente verificar-se no prazo máximo de

40 meses a contar da data da assinatura do contrato de concessão.

5 — A totalidade da rede com perfil de auto-estrada deve obrigatoriamente entrar em serviço no prazo máximo de 60 meses a contar da data da assinatura do contrato de concessão.

25 — Programa de execução da auto-estrada

1 — A construção dos lanços de auto-estrada referidos no n.º 1 da base 2 obedece ao programa de trabalhos, no respeito pelas seguintes datas de início da construção e de entrada em serviço:

Lanço	Data de início de construção	Data limite de entrada em serviço
Lanço referido na alínea a) do n.º 1 da base 2.	1 de Outubro de 2009.	1 de Outubro de 2011.
Lanço referido na alínea b) do n.º 1 da base 2.	2 de Fevereiro de 2009.	1 de Abril de 2011.
Lanço referido na alínea c) do n.º 1 da base 2.	31 de Dezembro de 2008.	1 de Setembro de 2010.

2 — Os lanços de auto-estrada referidos no n.º 2 da base 2 do contrato de concessão transferem-se para a concessionária de acordo com o disposto na base 45.

3 — A concessionária não pode ser responsabilizada por atrasos causados por modificações unilateralmente impostas pelo concedente ao programa de trabalhos ou por quaisquer outros atrasos que forem imputáveis ao concedente.

26 — Disposições gerais relativas a estudos e projectos

1 — À concessionária compete promover, por sua conta e risco, a elaboração dos estudos e projectos relativos às obras abrangidas pela concessão, de acordo com as disposições do contrato de concessão e sob fiscalização do MOPTC, exercida através do InIR.

2 — Os estudos e projectos referidos no número anterior, designadamente os de carácter técnico, ambiental e económico, são apresentados sucessivamente sob a forma de estudos prévios, incluindo estudos de impacte ambiental, anteprojectos e projectos, podendo algumas destas fases ser dispensadas com o acordo prévio do InIR.

3 — Os estudos e projectos referidos no n.º 1 da presente base devem:

- Respeitar os termos da proposta;
- Satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor e, bem assim, as normas comunitárias aplicáveis; e
- Satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, à segurança, comodidade e economia dos utentes da auto-estrada, sem descuidar os aspectos de integração ambiental e enquadramento adaptado à região que a mesma atravessa.

4 — No estabelecimento do traçado da auto-estrada com os seus nós de ligação e áreas de serviço, praças de portagem, sistemas de portagem e centro de assistência e manutenção, que devem ser objecto de pormenorizada justificação nos projectos, ter-se-á em conta, nomeadamente, os estudos e planos de carácter urbanístico e de desenvolvimento aplicáveis nas localidades ou regiões abrangidas nas zonas em que esse traçado se desenvolverá, designadamente os instrumentos de planeamento territorial e os regulamentos municipais aplicáveis e as declarações

de impacte ambiental em vigor, em todos os casos, sempre que estejam em vigor na data de apresentação do projecto de execução.

5 — As regras e normas a considerar na elaboração dos projectos que não sejam taxativamente indicadas neste contrato nem constem de disposições legais ou regulamentares em vigor são as que melhor se coadunem com a melhor técnica rodoviária à data da execução dos projectos.

6 — A nomenclatura a adoptar nos diversos estudos deve estar de acordo com o *Vocabulário de Estradas e Aeródromos*.

7 — A concessionária pode solicitar ao concedente, e este deve fornecer-lhe, com a brevidade possível, e a título meramente informativo, os elementos de estudo disponíveis no MOPTC referentes à auto-estrada.

8 — O concedente não se responsabiliza pelos dados constantes dos elementos de estudo disponibilizados nos termos do número anterior ou patenteados no concurso público que culminou com o contrato de concessão, sendo da integral e exclusiva responsabilidade da concessionária quaisquer erros, inexactidões ou omissões a que possam conduzir.

9 — Os elementos de estudo referidos nos n.ºs 7 e 8 da presente base não constituem obrigação para a concessionária nem compromisso para o concedente, podendo a concessionária propor as alterações que julgar conveniente introduzir-lhes por forma a que as obras a realizar melhor possam corresponder ao fim a que se destinam, nomeadamente as decorrentes da necessidade de cobrança de portagens, bem como alterações quanto à directriz, à rasante e ao perfil transversal.

10 — Os estudos e projectos apresentados pela concessionária devem:

a) Ser instruídos com parecer de revisão, emitido por entidades técnicas independentes;

b) Ser acompanhados de declaração da concessionária confirmando ter obtido todas as autorizações necessárias à fase de projecto em causa;

c) 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 que se encontram estabelecidas na base 25.

11 — No prazo de 30 dias contados da data de assinatura do contrato de concessão, a concessionária submete à aprovação do InIR um programa de estudos e projectos em que indicará as datas em que se compromete a apresentar todos os estudos prévios, os estudos de impacte ambiental, os anteprojectos e os projectos que lhe compete elaborar, e onde identifica, ainda, as entidades técnicas independentes para a emissão dos pareceres de revisão a que alude o número anterior, bem como o modelo de revisão a aplicar a cada especialidade de projecto. As entidades revisoras são contratadas pela concessionária, em contrato a aprovar pelo InIR, podendo este solicitar directamente àquelas quaisquer esclarecimentos ou informações, que devem ser prestados em prazo razoável.

12 — O programa de estudos e projectos e as entidades técnicas independentes propostas pela concessionária consideram-se tacitamente aprovadas no prazo de 30 dias a contar da sua entrega e indicação ao InIR, respectivamente.

13 — No programa de estudos e projectos aprovado podem vir a ser introduzidos, posteriormente, os ajusta-

mentos julgados convenientes pela concessionária, desde que mereçam o prévio acordo expresso do InIR.

14 — O InIR pode autorizar alterações à proposta que lhe sejam submetidas, nalguma das fases de projecto, pela concessionária, desde que aquelas correspondam a uma melhoria e a um aperfeiçoamento da proposta:

a) Que não desvirtue os elementos fundamentais desta; e

b) Que não implique decréscimo de utilidade, duração e solidez da obra; e

c) Que não implique aumento das despesas de manutenção e conservação.

15 — As alterações a que se refere o número anterior podem incidir sobre reduções do volume ou do valor da obra nova a realizar pela concessionária ou sobre os métodos e práticas construtivas.

16 — A autorização do InIR a que se refere o n.º 14 da presente base deve ser expressa e tem como consequência necessária a aplicação do regime estipulado nos n.ºs 6 a 10 da base 85.

27 — Apresentação dos estudos e projectos

1 — Caso haja lugar à elaboração de novos estudos prévios, os mesmos são apresentados ao InIR divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) Volume síntese, de apresentação geral do lanço ou sublanço, incluindo uma estimativa do investimento;

b) Estudo de tráfego, actualizado, que suporte o dimensionamento da secção corrente, dos ramos dos nós de ligação, das ligações à rede viária envolvente, das intersecções, dos pavimentos e das praças de portagem;

c) Estudo geológico-geotécnico, acompanhado do programa de prospecção geotécnica detalhado para as fases seguintes do projecto;

d) Volume geral contendo as geometrias propostas para as várias soluções de traçado, incluindo nós de ligação e restabelecimentos, drenagem, pavimentação, sinalização e segurança, integração paisagística, praças de portagem e outras instalações acessórias;

e) Obras de arte correntes;

f) Obras de arte especiais;

g) Túneis;

h) Áreas de serviço, áreas de repouso e centro de assistência e manutenção;

i) Auditoria de segurança rodoviária ao projecto.

2 — Os estudos de impacte ambiental devem dar cumprimento à legislação nacional e comunitária neste domínio, designadamente à Directiva n.º 97/11/CE, de 3 de Março, do Conselho, e ao Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, prevendo, identificando e avaliando os potenciais impactes resultantes das fases de construção e exploração, apresentando as correspondentes medidas mitigadoras e compensatórias e os sistemas de monitorização para controlo efectivo dessas medidas, bem como os planos de monitorização que se revelem necessários.

3 — Os estudos de impacte ambiental são apresentados conjuntamente com os estudos prévios e projectos, para que o InIR, enquanto entidade licenciadora, os possa endereçar ao ministério com a tutela do ambiente para avaliação ambiental, de acordo com a legislação em vigor, sem prejuízo da posição de proponente atribuída à concessionária, tal como definido na lei.

4 — Cada projecto de execução é apresentado ao InIR dividido nos seguintes fascículos independentes e entregue no número de exemplares abaixo indicado:

- a) Volume síntese de apresentação geral do lanço ou sublanço (três exemplares);
- b) Implantação e apoio topográfico (um exemplar);
- c) Estudo geológico e geotécnico (dois exemplares);
- d) Traçado geral (três exemplares e um exemplar por município afectado pelo projecto);
- e) Nós de ligação (três exemplares e um exemplar por município afectado pelo projecto);
- f) Restabelecimentos, serventias e caminhos paralelos (três exemplares e um exemplar por município afectado pelo projecto);
- g) Drenagem (três exemplares);
- h) Pavimentação (dois exemplares);
- i) Integração paisagística (dois exemplares);
- j) Equipamentos de segurança (dois exemplares);
- l) Sinalização (três exemplares);
- m) Portagens (dois exemplares);
- n) Sistema de controlo e gestão de tráfego (dois exemplares);
- o) Infra-estruturas de câmaras de visita e tubagens para instalação de cabos de telecomunicações (dois exemplares);
- p) Sistema de postos de emergência (dois exemplares);
- q) Iluminação (dois exemplares);
- r) Vedações (um exemplar);
- s) Serviços afectados (um exemplar);
- t) Obras de arte correntes (dois exemplares);
- u) Obras de arte especiais (dois exemplares);
- v) Túneis (dois exemplares);
- x) Centro de assistência e manutenção (dois exemplares);
- z) Áreas de serviço e áreas de repouso (dois exemplares);
- aa) Projectos complementares (dois exemplares);
- ab) Expropriações (três exemplares);
- ac) Auditoria de segurança (dois exemplares).

5 — Os estudos e projectos são apresentados ao InIR, nas diversas fases, com parecer de revisão emitido pelas entidades técnicas independentes referidas na alínea *a*) do n.º 10 da base 26.

6 — Os estudos e projectos de carácter ambiental são apresentados nos termos da legislação ambiental aplicável, devendo os seus elementos ser manipuláveis em computador.

7 — De toda a documentação referida nos n.ºs 4 e 6 da presente base é entregue um exemplar em suporte informático, fornecido em CD-ROM, usando 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.

8 — Caso a concessionária entenda usar aplicações ou formatos complementares ou alternativos aos indicados no número anterior, deve explicitá-los e dotar o InIR do *software* necessário para a sua utilização.

28 — Critérios de projecto

1 — Na elaboração dos projectos da auto-estrada devem respeitar-se as características técnicas definidas nas normas de projecto em vigor no sector, tendo em conta a velocidade base de 120 km/h, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Em zonas excepcional e particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, pode ser adoptada a velocidade base de 100 km/h e características técnicas inferiores às indicadas no número anterior, mediante proposta da concessionária devidamente fundamentada e após aprovação do concedente.

3 — O dimensionamento das características técnicas deve ser baseado no TMDA previsto para o ano horizonte, considerando este como o 20.º ano após a abertura do lanço ou sublanço ao tráfego.

4 — O dimensionamento do perfil transversal em secção corrente pode ser atingido por fases, nos termos da base 36, em harmonia com a evolução do tráfego.

5 — Relativamente às obras acessórias e trabalhos complementares a considerar nos projectos e a levar a efeito pela concessionária, deve esta atender obrigatoriamente ao seguinte:

a) Vedação — a auto-estrada é vedada em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito tipos de vedações adequadas à ocupação marginal. As passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante são também vedadas lateralmente em toda a sua extensão;

b) Sinalização — é estabelecida a sinalização horizontal, vertical e variável, indispensável para a conveniente captação, orientação, gestão e segurança da circulação, segundo as disposições normativas em vigor, o Código da Estrada e o Regulamento de Sinalização do Trânsito. Deve ainda ser adaptada a sinalização de orientação da rede viária envolvente, com prévio acordo das entidades que supervisionam essas vias;

c) Equipamentos de segurança — são instaladas guardas e outros equipamentos de segurança nos termos das normas em vigor no sector;

d) Integração e enquadramento paisagístico — a integração da auto-estrada na paisagem e o seu enquadramento adaptado à região que atravessa são objecto de projectos especializados que contemplem a implantação do traçado, a modulação dos taludes e o revestimento, quer destes quer das margens, separador e áreas de serviço;

e) Iluminação — os nós de ligação, incluindo as zonas de intersecção com a rede viária envolvente, as praças de portagem, as áreas de serviço e as áreas de repouso devem ser iluminadas, bem como as pontes de especial dimensão e os túneis;

f) Telecomunicações:

1) É estabelecida ao longo de toda a auto-estrada uma infra-estrutura para alojamento de redes de comunicações electrónicas, que deve, designadamente, respeitar o disposto no Decreto-Lei n.º 68/2005, de 15 de Março, e para serviço:

i) Da concessionária, através da qual assegurará exclusivamente os serviços de assistência ao utente, o sistema de controlo e gestão de tráfego e os demais serviços relativos à exploração da concessão, estando-lhe vedado o comércio jurídico privado da infra-estrutura em causa, sem prejuízo do disposto no n.º 2 da base 62;

ii) Do InIR, para as utilizações próprias que os seus estatutos e a lei lhe conferem;

2) A infra-estrutura de tubos a instalar deve ter a seguinte configuração: três tubos de 110 mm e três tri-tubos de 40 mm. A concessionária utiliza um dos tubos e um dos tri-tubos para os efeitos mencionados na alínea *i*) do n.º 1) da alínea *f*) do presente número;

g) Qualidade ambiental — devem ser adoptadas soluções construtivas compatíveis com a legislação de protecção ambiental em vigor.

6 — O dimensionamento das praças de portagem deve prever que não ocorram filas de espera que excedam, em trinta horas por cada ano civil, os limites físicos destas.

7 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a concessionária pode propor soluções técnicas que prevejam o faseamento da construção das praças de portagem em função da evolução tecnológica dos sistemas de cobrança.

8 — Ao longo e através da auto-estrada, incluindo as suas obras de arte especiais, são estabelecidos, onde se julgue conveniente, os dispositivos necessários para que o futuro alojamento de cabos eléctricos, telefónicos e outros possa ser efectuado sem afectar as estruturas e sem necessidade de levantar o pavimento.

29 — Aprovação dos estudos e projectos

1 — Os estudos e projectos apresentados ao InIR nos termos dos números anteriores consideram-se tacitamente aprovados no prazo de 60 dias a contar da data da respectiva apresentação, salvo nos casos em que a aprovação deva ser antecedida de decisão ou parecer do ministério com a tutela do ambiente.

2 — Quando seja exigível decisão ou parecer do ministério com a tutela do ambiente, o prazo de aprovação referido no número anterior conta-se a partir da data da respectiva recepção pelo InIR ou do termo do prazo previsto na lei para a sua emissão, consoante o que primeiro se verifique.

3 — A solicitação, pelo InIR, de correcções ou esclarecimentos aos estudos ou projectos apresentados tem por efeito o reinício da contagem do prazo de aprovação se aquelas correcções ou esclarecimentos forem solicitados nos 20 dias seguintes à sua apresentação, ou a mera suspensão daqueles prazos, até que seja feita a correcção ou prestado o esclarecimento, se a referida solicitação se verificar após aquele momento.

4 — A aprovação ou não aprovação dos projectos não acarreta para o concedente qualquer tipo de responsabilidade, nem exonera a concessionária dos compromissos emergentes do contrato de concessão, nem da responsabilidade que porventura advenha da imperfeição das concepções previstas ou do funcionamento das obras, excepto quando tal imperfeição decorra de modificações unilateralmente impostas pelo concedente relativamente às quais a concessionária tenha manifestado por escrito reservas quanto à segurança das mesmas.

5 — A execução das obras depende estritamente da aprovação prévia dos respectivos projectos, designadamente do projecto de execução, pelo que a concessionária não pode dar execução às mesmas sem as necessárias aprovações.

30 — Localização dos lanços e sublanços

A localização geográfica do traçado aprovado dos lanços e sublanços que compõem a auto-estrada não origina, em nenhuma circunstância, direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

31 — Execução das obras

1 — A concessionária deve executar as obras que são de sua responsabilidade de acordo com as exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento da rede viária preexistente e adoptar, para o efeito, os melhores padrões de qualidade disponíveis em cada momento, podendo o InIR suspender as obras sempre que assim não aconteça e até que a concessionária comprove ter adoptado as medidas necessárias à reparação do seu incumprimento, devendo reparar os danos que a sua utilização possa causar.

2 — Compete à concessionária elaborar e submeter à aprovação do InIR os cadernos de encargos ou as normas de construção que se consideram tacitamente aprovados caso não sejam rejeitados no prazo de 30 dias a contar da respectiva submissão, não podendo as obras ser iniciadas antes de os respectivos projectos de execução e estes documentos serem aprovados.

3 — Todas as obras são realizadas com emprego de materiais de boa qualidade e na devida perfeição, segundo as regras da arte, em harmonia com as disposições legais ou regulamentares em vigor e as características habituais em obras do tipo das que constituem o objecto da concessão.

4 — Na falta ou insuficiência de disposições legais ou regulamentares aplicáveis, observam-se, mediante acordo do InIR, as recomendações similares de outros países da União Europeia, nomeadamente as normas do SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes).

5 — A execução, por empreiteiros independentes, de qualquer obra ou trabalho que se inclua nas actividades integradas na concessão deve respeitar a legislação nacional e comunitária aplicável.

6 — As obras são acompanhadas e fiscalizadas por entidades técnicas independentes do ACE previamente aceites pelo InIR, o qual pode sempre pedir esclarecimentos à entidade fiscalizadora, tendo esta a obrigação de os prestar em prazo razoável.

7 — A aprovação do InIR prevista no número anterior considera-se tacitamente concedida se não for recusada no prazo de 30 dias a contar da data da respectiva solicitação.

8 — Constitui especial obrigação da concessionária promover e exigir de todas as entidades que venham a ser contratadas para o desenvolvimento de actividades integradas na concessão que sejam *i*) observadas todas as regras de boa condução das obras ou trabalhos em causa e *ii*) implementadas especiais medidas de salvaguarda da integridade física do público e do pessoal.

9 — Apenas podem ser contratadas para desenvolver actividades integradas na concessão entidades que se encontrem devidamente licenciadas e autorizadas e que detenham capacidade técnica e profissional adequada para o efeito.

10 — A concessionária deve promover a divulgação das obras integradas na concessão.

32 — Alterações nos projectos e nas obras realizadas

1 — O MOPTC pode impor à concessionária, por razões de interesse público, alterações aos estudos e projectos, mesmo se já aprovados, e alterações nas obras já realizadas.

2 — A concessionária deve efectuar todas as alterações nos estudos e nos projectos, nas obras e nas instalações que lhe sejam determinadas pelo MOPTC, sem prejuízo da obrigação da apresentação, prévia ao início de qualquer alteração, do orçamento a que se refere o n.º 5 da presente base.

3 — Em situações de emergência, estado de sítio ou calamidade pública, o concedente pode decretar a suspensão ou interrupção da execução de quaisquer trabalhos ou obras e adoptar as demais medidas que se mostrem adequadas, mediante comunicação dirigida à concessionária e imediatamente aplicável.

4 — O cumprimento das determinações do concedente emitidas no uso dos poderes descritos nos n.ºs 1 a 3 da presente base pode conferir à concessionária direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base 84, salvo se as alterações determinadas pelo concedente tiverem a natureza de correcções resultantes de incumprimento da concessionária.

5 — O cálculo da indemnização referida no número anterior, mesmo quando as obras sejam realizadas por concurso público, tem por base um orçamento, previamente apresentado pela concessionária com base em listagem de preços unitários e de quantidades a acordar previamente entre o concedente e a concessionária.

6 — Os documentos do concurso público referido no número anterior, quando exista, e a respectiva adjudicação devem ser previamente aprovados pelo concedente.

7 — Se a previsível despesa a efectuar der lugar a um encargo orçamental em mais de um ano económico ou em ano que não seja o da sua realização, a decisão prevista no n.º 2 da presente base é precedida de despacho de concordância do MEF, excepto se os respectivos encargos não excederem os € 100 000 em cada um dos anos económicos seguintes ao da respectiva decisão e o prazo de pagamento não exceder os três anos.

8 — O InIR pode intervir em qualquer momento do processo evolutivo da obra, desde a fase da sua concepção e projecto até à fase de exploração e conservação, ordenando a verificação quer de anomalias de execução quer do incumprimento do que for exigido e estiver aprovado, e determinando, conseqüentemente, alterações e melhorias, nos prazos e condições que considerar mais convenientes.

33 — Património histórico e achados arqueológicos

1 — Qualquer património histórico ou arqueológico que não esteja referenciado e seja descoberto no decurso das obras de construção da auto-estrada é propriedade exclusiva do Estado, devendo a concessionária notificá-lo imediatamente da sua descoberta e não podendo efectuar quaisquer trabalhos que o possam afectar ou pôr em perigo sem obter indicações do concedente relativamente à sua forma de preservação.

2 — A verificação da situação prevista no número anterior pode conferir à concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos da base 84.

34 — Programa de trabalhos

1 — Quaisquer alterações, propostas pela concessionária, ao programa de trabalhos são notificadas ao InIR, acompanhadas da devida justificação, não podendo, sem prejuízo do disposto no n.º 3 da base 25, envolver adiamento da data de entrada em serviço de cada um dos lanços.

2 — 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 na base 84, desde que esse atraso, independentemente da adopção ou não de medidas de recuperação, ponha em causa a data de abertura prevista do respectivo lanço ao tráfego.

35 — Plano de recuperação de atrasos

1 — Ocorrendo atraso no cumprimento de alguma ou algumas das datas ou prazos constantes do programa de trabalhos, o concedente pode notificar a concessionária para apresentar, no prazo que razoavelmente lhe for fixado, um plano de recuperação dos atrasos, contendo a indicação do reforço de meios para o efeito necessários.

2 — O concedente pronunciar-se-á sobre o plano de recuperação de atrasos no prazo de 30 dias a contar da sua apresentação, findos os quais se presumirá o respectivo deferimento.

3 — Caso o plano de recuperação de atrasos não seja apresentado no prazo para o efeito fixado ou caso este não seja aprovado, pode o concedente impor à concessionária a adopção das medidas que entender adequadas e ou o cumprimento de um plano de recuperação de atrasos por ele elaborado.

4 — Até à aprovação ou imposição de um plano de recuperação de atrasos, a concessionária deve manter a execução dos trabalhos nos termos definidos no programa de trabalhos, ficando obrigada, após ser notificada daquela aprovação ou imposição, a cumprir o plano de recuperação de atrasos e a observar as medidas dele constantes.

36 — Aumento de número de vias da auto-estrada

1 — A concessionária encontra-se obrigada a aumentar o número de vias dos lanços referidos no n.º 1 da base 2 e na alínea g) do n.º 2 da base 2, em obediência às seguintes regras:

a) Nos sublanços com quatro vias, deve entrar em serviço mais uma via em cada sentido, até dois anos depois daquele em que o TMDA atingir 35 000 veículos;

b) Nos sublanços com seis vias, deve entrar em serviço mais uma via em cada sentido, até dois anos depois daquele em que o TMDA atingir 60 000 veículos.

2 — Os investimentos necessários à execução das obras de aumento do número de vias são da exclusiva e integral responsabilidade da concessionária, não sendo comparticipados pelo Estado.

3 — Não há obrigatoriedade de proceder a qualquer aumento do número de vias dos lanços referidos no n.º 2 da base 2, referente aos lanços sem cobrança de portagem aos utentes, com excepção da alínea g), mesmo que o TMDA atinja os valores previstos no n.º 1 da presente base durante os cinco anos que durará a concessão destes lanços.

37 — Vias de comunicação e serviços afectados

1 — A concessionária deve, por sua conta e risco *i*) restabelecer as vias de comunicação existentes interrompidas pela construção da auto-estrada, *ii*) construir as vias de ligação aos nós, bem como *iii*) suportar os custos e encargos relativos à reparação dos danos que, justificadamente, se verifique terem sido causados em quaisquer vias de comunicação em consequência das obras a seu cargo.

2 — O restabelecimento de vias de comunicação a que se refere o número anterior é efectuado com um perfil transversal que atenda às regras e normas em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamentos de segurança, iluminação e separador, quando exista, da via onde se inserem e apresentar, exteriormente, de um e outro lado, passeios de largura dependente das características dessas vias. O traçado e as características técnicas destes restabelecimentos devem garantir a comodidade e a segurança de circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as vias ou tendo em conta o seu enquadramento viário.

3 — Compete ainda à concessionária, por sua conta e risco, construir, na auto-estrada, as obras de arte necessárias ao estabelecimento das vias de comunicação constantes de planeamentos ou projectos oficiais aprovados pelas entidades competentes à data de apresentação do projecto de execução dos lanços a construir ou a alargar de acordo com o programa de estudos e projectos.

4 — A concessionária é responsável por deficiências ou vícios de construção que venham a ser detectados nos restabelecimentos referidos nos n.ºs 1 a 3 até cinco anos após a data de abertura ao tráfego dos mesmos, com excepção das obras de arte de transposição da auto-estrada, as quais integram o estabelecimento da concessão.

5 — A concessionária é responsável pela reparação ou indemnização de todos e quaisquer danos causados em condutas de água, esgotos, redes de electricidade, gás, telecomunicações e respectivos equipamentos e em quaisquer outros bens de terceiros, em resultado da execução das obras da sua responsabilidade, sem prejuízo de eventuais direitos que possa exercer perante terceiros.

6 — A reposição, nos termos do número anterior, de bens e serviços danificados ou afectados pela construção da auto-estrada é efectuada de acordo com as imposições das entidades que neles superintenderem, não podendo, contudo, ser exigido que a mesma se faça em condições substancialmente diferentes das previamente existentes, que são obrigatoriamente caracterizadas pela concessionária, em documento a entregar no InIR antes da realização das obras.

38 — Responsabilidade da concessionária pela qualidade da auto-estrada

1 — A concessionária garante ao concedente a qualidade da concepção, do projecto e da execução das obras de construção e pela exploração e conservação dos lanços, responsabilizando-se pela sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e operacionalidade, ao longo de todo o período da concessão.

2 — A concessionária responde, perante o concedente e perante terceiros, nos termos gerais da lei, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na concepção, no projecto, na execução das obras de construção e na conservação da auto-estrada, devendo esta responsabilidade ser coberta por seguro, nos termos da base 70.

39 — Entrada em serviço da auto-estrada construída

1 — Imediatamente após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada sublanço de auto-estrada, procede, a pedido da concessionária remetido ao InIR com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data pretendida para o respectivo início, à sua vistoria, a efectuar-se conjuntamente por representantes do InIR e da concessionária.

2 — Consideram-se como trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada sublanço de auto-estrada os respeitantes a pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, equipamento de portagem, equipamento de contagem de tráfego, equipamento previsto no âmbito da protecção do ambiente, nomeadamente nas componentes acústica, hídrica e de fauna, ensaios de controlo da qualidade, bem como os trabalhos que obriguem à permanência de viaturas na faixa de rodagem.

3 — A abertura ao tráfego de cada sublanço de auto-estrada só se verifica uma vez restabelecidas as condições de acessibilidade à rede existente previstas no projecto da obra ou determinadas pelo MOPTC como imprescindíveis ao seu bom funcionamento.

4 — A vistoria a que se refere o n.º 1 não pode prolongar-se por mais de 10 dias e dela é lavrado auto assinado por representantes do InIR e da concessionária.

5 — No caso de o resultado da vistoria referida no n.º 1 ser favorável à entrada em serviço do sublanço em causa, é a sua abertura ao tráfego autorizada por despacho do MOPTC, sem prejuízo da realização dos trabalhos de acabamento e melhoria que porventura se tornem necessários e que são objecto de nova vistoria, a realizar nos termos dos n.ºs 1 e 4.

6 — Os trabalhos de acabamento ou melhoria referidos no número anterior são especificadamente indicados no primeiro auto de vistoria e executados no prazo fixado pelo InIR.

7 — A homologação do auto de vistoria favorável à entrada em serviço de um sublanço não envolve qualquer responsabilidade do concedente relativamente às respectivas condições de segurança ou de qualidade nem exonera a concessionária do cumprimento das obrigações resultantes do contrato de concessão.

8 — No prazo máximo de um ano a contar de cada vistoria, a concessionária fornece ao InIR um exemplar das peças escritas e desenhadas definitivas do projecto das obras executadas, em material reproduzível e em suporte informático.

40 — Demarcação dos terrenos e respectiva planta cadastral

1 — A concessionária procede, à sua custa, contraditoriamente com os proprietários vizinhos e em presença de um representante do InIR, que levantará o respectivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da concessão, procedendo em seguida ao levantamento da respectiva planta, em fundo cadastral e a escala não inferior a 1:2000, que identifique os terrenos que fazem parte integrante do domínio público e do património autónomo do InIR.

2 — A demarcação a que se refere o número anterior e a respectiva planta devem ser concluídas no prazo de dois anos a contar da data do auto de vistoria relativo à entrada em serviço de cada sublanço.

3 — A demarcação do domínio público é efectuada através da colocação de marcos PE, devendo, para a demarcação do património autónomo do InIR, ser seguidas as instruções técnicas para a demarcação de prédios constantes do despacho n.º 63/MPAT/95.

4 — O cadastro a que se refere o n.º 1 é rectificado, segundo as mesmas instruções técnicas, sempre que os terrenos ou dependências sofrerem alterações, dentro do prazo que para cada caso for fixado pelo InIR.

5 — A concessionária entrega ao InIR os processos expropriativos após ter promovido a regularização registral e matricial dos imóveis adquiridos por via de direito privado ou por expropriação.

6 — Os processos expropriativos são organizados por referência à DUP, respectivo mapa e planta parcelar em formato digital.

7 — Cabe à concessionária a preservação da integridade dos imóveis que vierem a incorporar-se no património autónomo do InIR, enquanto a posse de tais imóveis não for transferida ao InIR, sendo que esta transmissão se opera mediante notificação pela concessionária ao InIR, acompanhada da planta cadastral correspondente.

CAPÍTULO X

Áreas de serviço

41 — Requisitos

1 — As áreas de serviço a estabelecer pela concessionária ao longo da auto-estrada devem dar inteira satisfação aos aspectos de segurança, higiene e salubridade, bem como à sua integração cuidada na paisagem em que se situam, quer através da volumetria e partido arquitectónico das construções quer da vegetação utilizada, devendo obedecer à condição de proporcionarem aos utentes daquelas um serviço de qualidade, cómodo, seguro, rápido e eficiente.

2 — As localizações e características das áreas de serviço a estabelecer na auto-estrada a construir pela concessionária devem respeitar a legislação em vigor, nomeadamente a Portaria n.º 75-A/94, de 14 de Maio, e o Decreto-Lei n.º 261/2002, de 23 de Novembro.

3 — As áreas de serviço devem incluir zonas de repouso destinadas a proporcionar aos utentes da auto-estrada locais de descanso agradáveis, com boas condições de higiene e salubridade, bem como postos de abastecimento de combustíveis e lubrificantes.

4 — Nos projectos das áreas de serviço devem ser contempladas todas as infra-estruturas e instalações que as integrem, segundo programa a apresentar pela concessionária para aprovação do concedente, devendo a respectiva construção ser efectuada de forma a que a sua entrada em funcionamento ocorra, o mais tardar, seis meses após a entrada em serviço do sublanço onde se integram.

5 — A concessionária deve apresentar ao concedente os projectos das áreas de serviço e respectivo programa de execução, nos termos das bases 26, 27 e 28.

42 — Construção e exploração de áreas de serviço

1 — A responsabilidade pela construção e exploração das áreas de serviço compete exclusivamente à concessionária.

2 — A concessionária não pode subconcessionar ou por qualquer outra forma contratar com quaisquer terceiros as

actividades de exploração das áreas de serviço, ou parte delas, sem prévia aprovação dos respectivos contratos pelo concedente.

3 — Os contratos previstos no número anterior estão sujeitos, quanto ao regime da sua celebração, modificação e extinção, ao disposto nas bases 57 e 58.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, em caso de incumprimento das obrigações decorrentes, neste âmbito, do contrato de concessão, o concedente pode notificar a concessionária para, no prazo razoável fixado para cada circunstância, cessar o incumprimento e reparar as respectivas consequências, com a expressa indicação das obrigações incumpridas e de que a manutenção do incumprimento, ou das suas consequências, pode originar o termo, pelo concedente, dos contratos previstos no n.º 2.

5 — Decorrido o prazo fixado nos termos do número anterior e caso se mantenha a situação de incumprimento ou não sejam reparadas as suas consequências, o concedente pode instruir a concessionária para que rescinda o contrato em causa.

6 — Se a concessionária não proceder, no prazo máximo de 30 dias a contar da notificação que lhe tiver sido dirigida nos termos do número anterior, à rescisão aí referida, pode o concedente pôr imediatamente termo ao contrato em causa.

7 — O disposto nos n.ºs 4 a 6 da presente base deve constar nos contratos relativos à exploração das áreas de serviço ou de parte delas.

43 — Extinção dos contratos respeitantes a áreas de serviço

1 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3 da presente base, no termo da concessão caducarão automaticamente, e em razão daquele termo, quaisquer contratos celebrados pela concessionária com quaisquer terceiros relativos à exploração das áreas de serviço ou de parte destas, sendo a concessionária a única responsável pelas consequências legais e contratuais dessa caducidade.

2 — O concedente pode exigir à concessionária, até 120 dias antes do termo da concessão, que esta lhe ceda, gratuitamente, a posição contratual para si emergente dos contratos referidos no número anterior, com excepção dos direitos de conteúdo patrimonial, na parte em que se encontrem vencidos e não pagos nessa data. Nesta circunstância, os contratos com terceiros relativos à exploração das áreas de serviço subsistem para além do termo da concessão.

3 — Em caso de resgate da concessão ou de rescisão do contrato de concessão, o concedente assume os direitos e obrigações emergentes dos contratos referidos no n.º 1 que estejam, à data do resgate ou rescisão, em vigor, com excepção das obrigações resultantes de reclamações que contra a concessionária se encontrem pendentes, ou daquelas que, embora apresentadas após o resgate ou a rescisão, se refiram a factos que lhe sejam anteriores, bem como dos direitos da concessionária que se encontrem vencidos e não satisfeitos na data do resgate ou da rescisão.

4 — Os contratos a que se refere o n.º 1 devem incluir cláusula que contenha a expressa anuência dos terceiros em causa à cessão da posição contratual prevista no n.º 2, aos efeitos que nesses contratos tem o resgate da concessão ou a rescisão do contrato de concessão previstos no número anterior e, bem assim, ao previsto no n.º 9, alínea d), da base 76 e o reconhecimento do efeito que, nesses contratos, tem o termo da concessão.

CAPÍTULO XI

Conservação e exploração da auto-estrada**44 — Conservação da auto-estrada**

1 — A concessionária obriga-se a manter, durante a vigência do contrato de concessão, e a expensas suas, a auto-estrada e os demais bens que constituem o objecto da concessão em bom estado de funcionamento, utilização, conservação e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições normativas e ou na legislação em vigor e nas disposições aplicáveis do presente contrato, realizando, nas devidas oportunidades, as reparações, renovações e adaptações que, de acordo com as mesmas disposições, para o efeito se tornem necessárias e, bem assim, todos os trabalhos e alterações necessários para que o empreendimento concessionado satisfaça cabal e permanentemente o fim a que se destina.

2 — A concessionária submete à apreciação do InIR, no prazo de 90 dias contados da data de assinatura do contrato de concessão ou da data em que ocorrer alteração das disposições normativas e ou da legislação em vigor a que se refere o número anterior, sem prejuízo de prazo diferente previsto na lei, o plano de controlo de qualidade, o qual deve conter os indicadores de desempenho que se propõe fazer verificar.

3 — O plano de controlo de qualidade considera-se tacitamente aprovado pelo InIR se não for rejeitado, por escrito, no prazo de 60 dias a contar da data da respectiva apresentação pela concessionária.

4 — No plano de controlo de qualidade são estabelecidos os critérios a verificar, a respectiva periodicidade de verificação, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nos seguintes componentes:

- a) Pavimentos (flexível, rígido e semi-rígido);
- b) Obras de arte correntes;
- c) Obras de arte especiais;
- d) Túneis;
- e) Drenagem;
- f) Equipamentos de segurança;
- g) Sinalização;
- h) Integração paisagística e ambiental;
- i) Iluminação;
- j) Telecomunicações.

5 — O plano de controlo de qualidade apenas pode ser alterado mediante autorização do concedente, a qual se considera tacitamente concedida se não for recusada, por escrito, no prazo de 60 dias após ter sido solicitada.

6 — O estado de conservação e as condições de exploração da auto-estrada e demais bens que constituem o objecto da concessão são verificados pelo InIR de acordo com um plano de acções de fiscalização por este definido, 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.

7 — A concessionária é responsável pela manutenção, em bom estado de conservação e perfeitas condições de funcionamento, do equipamento de monitorização ambiental, dos dispositivos de conservação da natureza e dos sistemas de protecção contra o ruído.

8 — Constitui responsabilidade da concessionária a conservação e manutenção dos sistemas de iluminação, de sinalização e de segurança nos troços das vias nacionais ou urbanas que contactam com os nós de ligação, até

aos limites estabelecidos nas bases 5 e 7 e em anexo ao contrato de concessão.

9 — A concessionária deve respeitar os padrões de qualidade fixados no Manual de Operação e Manutenção e no plano de controlo de qualidade, designadamente no que respeita à regularidade e aderência do pavimento e à conservação da sinalização e do equipamento de segurança e apoio aos utentes.

45 — Transferência da conservação e exploração dos lanços existentes

1 — Os lanços referidos no n.º 2 da base 2, bem como os equipamentos e instalações a eles afectos, transferem-se para a concessionária às 24 horas do 60.º dia posterior à data de assinatura do contrato de concessão.

2 — A transferência referida no n.º 1 da presente base é automática, produzindo os seus efeitos por força das presentes disposições contratuais, sem necessidade de qualquer formalismo adicional.

3 — Os direitos e obrigações da concessionária relativos aos lanços referidos no n.º 2 da base 2 só vigoram a partir da transferência referida nos precedentes números, tornando-se a conservação e exploração dos lanços em causa, salvo no que respeita a trabalhos de reparação realizados ao abrigo das garantias referidas em anexo ao contrato de concessão, da responsabilidade exclusiva da concessionária a partir desse momento.

4 — O concedente exerce, se for contratualmente impossível o exercício directo pela concessionária, e sempre que esta lho solicitar, os direitos inerentes a todas as garantias que se encontrarem em vigor relativamente a obras realizadas nos lanços referidos no n.º 2 da base 2, as quais se encontram identificadas em anexo ao contrato de concessão.

5 — Quando executados por terceiros, a concessionária tem direito de acompanhar as fases de projecto, de execução e de recepção dos trabalhos de reparação realizados ao abrigo das garantias referidas em anexo ao contrato de concessão.

6 — A concessionária declara *i)* ter pleno conhecimento do estado de conservação dos lanços referidos no n.º 2 da base 2, bem como das instalações e equipamentos a eles afectos ou que neles se integram, e *ii)* aceitar a respectiva transferência, sem reservas, para os efeitos previstos no contrato de concessão.

46 — Instalações de portagem

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

2 — O sistema de cobrança electrónica de portagem a instalar deve permitir *i)* a interoperabilidade com o sistema actualmente em utilização nas concessões nacionais, bem como *ii)* a compatibilidade com o disposto na Directiva europeia n.º 2004/52/CE, sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança electrónica de portagens.

3 — As formas de pagamento das portagens incluem, obrigatoriamente, linhas de pagamento manual, automático e por cartão de débito e ou de crédito, devendo ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede nacional concessionada, ou outras que o concedente autorize.

4 — Compete à concessionária organizar o serviço de cobrança das portagens, com o acordo prévio do InIR, de forma que o mesmo seja efectuado com a maior eficiência

e segurança e com o mínimo de incomodidade e perda de tempo para os utentes da auto-estrada.

47 — Sistema de controlo e gestão de tráfego e respectiva localização

1 — A concessionária deve instalar um sistema de controlo e gestão de tráfego, o qual integra um conjunto de subsistemas com capacidade de processamento de informação em tempo real que permita monitorizar, contar e classificar o tráfego, bem como informar o utente das condições de circulação rodoviária que irá encontrar na concessão.

2 — O sistema de controlo e gestão de tráfego deve incluir, no mínimo, e a funcionar de forma integrada, os seguintes subsistemas:

- a) Sinalização de mensagens variáveis;
- b) Circuito fechado de TV;
- c) Recolha automática de dados de tráfego.

3 — O sistema deve ainda garantir o registo de todos os incidentes que ocorram na concessão de forma que a respectiva resolução possa ser efectuada com o apoio de soluções informáticas, bem como permitir a análise estatística daquelas ocorrências.

4 — O sistema a instalar pela concessionária deve, igualmente, garantir a contagem e a classificação do tráfego de acordo com as classes de veículos definidas no n.º 1 da base 48.

5 — Os equipamentos de contagem e classificação de veículos devem garantir, a todo o tempo, a recolha e o envio de dados de tráfego para o sistema de controlo e gestão de tráfego, com base nos quais este deve poder apurar, automaticamente e em tempo real, as seguintes variáveis:

- a) Velocidade;
- b) Volume de tráfego;
- c) Classificação dos veículos;
- d) Densidade;
- e) Separação entre veículos;
- f) Intensidade.

6 — Os equipamentos de contagem e classificação de veículos devem ainda permitir o registo veículo a veículo, identificando as seguintes características, sem prejuízo de outros parâmetros que se considerem necessários para alcançar a classificação exigida no n.º 1 da base 48:

- a) Número de eixos;
- b) Distância entre eixos;
- c) Comprimento do veículo;
- d) Velocidade instantânea.

7 — Cada uma das variáveis referidas nos n.ºs 5 e 6 da presente base deve ser relatada por via e por faixa (devido este relato poder ser efectuado de minuto a minuto e noutros intervalos de tempo).

8 — O subsistema de recolha automática de dados de tráfego deve assegurar a recolha de dados em todas as vias de cada um dos sublanços.

9 — O subsistema de sinalização de mensagens variáveis deve contribuir para uma correcta e eficaz gestão

táctica do tráfego e deve complementar esta função prioritária com a instalação de equipamento que permita uma gestão estratégica do tráfego, de acordo com os princípios gerais definidos pelas autoridades competentes.

10 — O subsistema de circuito fechado de TV deve proporcionar ao InIR o acesso em simultâneo e em tempo real a imagens captadas por câmaras instaladas na concessão. A matriz de vídeo a instalar pela concessionária deve estar preparada para receber comandos com origem na matriz de vídeo já existente no sistema de controlo e informação de tráfego da EP. Os equipamentos afectos ao subsistema de circuito fechado de TV devem ser instalados em cada um dos sublanços (no mínimo de um por sublanço) e um em cada nó.

11 — Salvo solução tecnológica com outras características a aceitar pelo concedente, a transmissão vídeo de cada câmara é suportada por circuitos com débito não inferior a 2 Mb/s.

12 — O InIR deve ter acesso permanente, em tempo real e na sua sede, a toda a informação recolhida, tratada e armazenada pelo sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar pela concessionária (o que inclui todos os dados de tráfego recolhidos pelos diversos equipamentos, os dados da sinalização de mensagens variáveis, do circuito fechado de TV e os dados de todos os demais subsistemas que vierem a ser instalados pela concessionária).

13 — A concessionária assegura todos os custos relativos aos acessos mencionados nos números anteriores, nomeadamente os que decorrem da instalação e funcionamento dos circuitos de comunicação, assim como de todo o *hardware* e de todo o *software* que o InIR considerar necessários para garantir a qualidade e a velocidade de transmissão que permitam ao InIR receber os dados recolhidos e tratados pelo sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar.

14 — O sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar pela concessionária deve ainda assegurar que a transmissão de dados para o InIR permita a sua integração na base de dados do sistema de controlo e informação de tráfego da EP, utilizando para o efeito o formato para a troca de dados a indicar pela EP.

15 — O InIR pode utilizar livremente os dados de tráfego recebidos, através das diferentes plataformas de divulgação que estiver a utilizar, no âmbito das suas obrigações nacionais e internacionais relativas à disponibilização de informação ao público das condições de circulação rodoviária nesta concessão.

16 — A concessionária suporta todos os custos relativos ao fornecimento, instalação, manutenção e exploração do sistema de controlo e gestão de tráfego.

17 — Até seis meses antes do termo da concessão relativa aos lanços referidos no n.º 2 da base 2, com excepção do lanço referido na alínea g), a concessionária deve dotar o InIR de todos os meios necessários à operação exclusiva do comando e controlo dos equipamentos do sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar nesses lanços de modo a garantir a permanente continuidade do serviço prestado aos utentes.

48 — Classificação de veículos

1 — Os equipamentos de classificação e contagem descritos na base anterior devem permitir classificar os veículos nas seguintes classes:

Classe	Designação	Características	Características físicas que individualizem cada classe e tornem possível uma classificação efectuada por equipamentos
A	Motociclos	Motociclos com ou sem <i>side-car</i> , incluindo ciclomotores, triciclos e quadriciclos a motor, com e sem reboque.	Veículos com comprimento ≤ 2,5 m.

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

2 — Os limites de erro absoluto aceitáveis para os equipamentos referidos no número anterior são os seguintes:

- Erro na contagem — ≤ 1 %;
- Erro na classificação entre ligeiros e pesados — ≤ 3 %;
- Erro na classificação entre as classes — ≤ 8 %.

3 — Para efeitos da aplicação das tarifas de portagem:

a) Sem prejuízo do disposto na alínea c) do presente número, as classes de veículos, por ordem crescente do respectivo valor tarifário, são as seguintes:

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

b) A relação entre o valor das tarifas de portagem das classes 2, 3 e 4 e a tarifa da classe 1 não pode ser superior, respectivamente, a 1,75, a 2,25 e a 2,5;

c) Os veículos ligeiros de passageiros e mistos, tal como definidos no Código da Estrada, com dois eixos, peso bruto superior a 2300 kg e inferior ou igual a 3500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,1 m e inferior a 1,3 m, desde que não apresentem tracção às quatro rodas permanente ou inserível, pagam, em consequência do disposto no Decreto-Lei n.º 39/2005, de 17 de Fevereiro, tarifa de portagem relativa à classe 1 quando utilizarem o sistema de pagamento automático.

4 — Os utilizadores dos veículos referidos na alínea c) do número anterior, quando pretenderem usufruir das condições aí estabelecidas, devem, cumulativamente:

- Ser aderentes de serviço electrónico de cobrança; e
- Fazer prova, perante a entidade gestora do respectivo sistema electrónico de cobrança e mediante apresentação de documento oficial emitido pela entidade competente, dos requisitos exigidos na alínea c) do número anterior.

49 — Operação e manutenção

1 — Para cumprimento das obrigações assumidas em matéria de operação e manutenção da concessão, a concessionária celebrou com a operadora o contrato de operação e manutenção.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 da base 57, em caso de incumprimento das obrigações decorrentes, neste âmbito, do contrato de concessão, o concedente pode notificar a concessionária e a operadora para, no prazo razoável fixado para cada circunstância, cessar o incumprimento e reparar as respectivas consequências, com a expressa indicação das obrigações incumpridas e de que a manutenção do incumprimento, ou das suas consequências, pode originar o termo, pelo concedente, do contrato de operação e manutenção.

3 — Decorrido o prazo fixado nos termos do número anterior, e caso se mantenha a situação de incumprimento ou não sejam reparadas as suas consequências, e desde que tenham decorrido seis meses sobre a notificação referida no número anterior, o concedente pode instruir a concessionária para que rescinda o contrato de operação e manutenção.

4 — Se a concessionária não proceder, no prazo máximo de 30 dias a contar da notificação que lhe tiver sido dirigida nos termos do número anterior, à rescisão aí referida, pode o concedente pôr imediatamente termo ao contrato de operação e manutenção.

5 — O disposto nos n.ºs 2 a 4 da presente base consta do contrato de operação e manutenção.

6 — No termo da concessão caduca automaticamente, e em razão daquele termo, o contrato de operação e manutenção.

7 — A concessionária obriga-se a elaborar e respeitar um manual de operação e manutenção da auto-estrada, que submete à aprovação do concedente no prazo de seis meses a contar da data de assinatura do contrato de concessão.

8 — O Manual de Operação e Manutenção considera-se tacitamente aprovado pelo InIR se não for rejeitado, por escrito, no prazo de 60 dias a contar da data da respectiva apresentação pela concessionária.

9 — No Manual de Operação e Manutenção são estabelecidas as regras, princípios e procedimentos a observar em matéria de operação e manutenção da concessão, designadamente:

- Funcionamento do equipamento de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;
- Funcionamento das praças de portagem;
- Informação e normas de comportamento para com os utentes;

- d) Normas de actuação no caso de restrições de circulação na auto-estrada;
- e) Segurança dos utentes e das instalações;
- f) Funcionamento dos serviços de vigilância e socorro, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de actualização;
- g) Monitorização e controlo ambiental;
- h) Estatísticas;
- i) Áreas de serviço.

10 — O Manual de Operação e Manutenção apenas pode ser alterado mediante autorização do concedente, a qual se considera tacitamente concedida se não for recusada no prazo de 30 dias após ter sido solicitada.

50 — Encerramento e trabalhos nas vias

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3 da presente base e após a abertura ao tráfego do respectivo sublanço, apenas é permitido o encerramento de vias, sem penalidades e para efeitos devidamente justificados, até ao limite de 17 500 via × quilómetro × hora por ano, das 10 até às 17 horas, e até ao limite de 25 000 via × quilómetro × hora por ano, durante o período das 21 às 7 horas, não sendo considerado encerramento, para efeitos de aplicação das penalidades previstas no número seguinte:

- a) O encerramento de vias devido à execução dos trabalhos de terceiros previstos na base 61;
- 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 — Caso os limites previstos no número anterior sejam ultrapassados, a concessionária fica sujeita à seguinte penalização: por cada fracção inteira de 1000 via × quilómetro × hora por ano que aqueles limites forem ultrapassados, é aplicada à concessionária uma penalização de € 2500 no período entre as 21 e as 7 horas e de € 5000 no período entre as 7 e as 21 horas, sujeita a revisão de acordo com o IPC do ano anterior.

3 — Nas horas de ponta é interdito o encerramento de vias. Em caso de incumprimento, a concessionária perde o direito à cobrança de portagem no sublanço e no sentido em que tal se verifica até ser restabelecida a circulação nas vias afectadas.

4 — A concessionária tem o dever de informar os utentes e o concedente, com a devida antecedência, sobre a realização de obras que afectem as normais condições de circulação na auto-estrada, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as que obriguem a desvios de faixa de rodagem. A informação a que se refere este número deve ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária servida pela auto-estrada e, se o volume das obras em causa e o seu impacte na circulação assim o recomendarem, através de anúncio publicado num jornal de circulação nacional, com a antecedência e o destaque convenientes.

51 — Controlo dos níveis de sinistralidade

1 — A concessionária deve manter um contínuo controlo dos níveis de sinistralidade registados na concessão e promover a realização de inspecções anuais aos mesmos.

2 — Caso os níveis de sinistralidade registados na concessão sejam superiores à média da restante rede de auto-

-estradas nacionais, a concessionária obriga-se a apresentar propostas com vista à redução desses níveis.

3 — A concessionária pode igualmente apresentar as propostas que considere convenientes para a redução dos níveis de sinistralidade na auto-estrada, ainda que os mesmos sejam iguais ou inferiores à média registada na restante rede de auto-estradas nacionais.

4 — A concessionária encontra-se sujeita ao pagamento de multas por níveis de sinistralidade elevados, que sejam da sua responsabilidade, nomeadamente derivados de erros de concepção, construção, conservação ou exploração.

5 — Ao montante e aos termos de fixação das multas a que se refere o número anterior é aplicável o disposto na base 75.

6 — Um ano após a implementação das propostas apresentadas pela concessionária, nos termos previstos nos n.ºs 2 e 3 da presente base, devem ser realizadas inspecções, efectuadas por entidades idóneas e independentes, com vista à verificação do cumprimento das mesmas.

7 — O concedente pode ainda fixar um regime de atribuição de prémios à implementação pela concessionária de medidas tendentes à redução dos níveis de sinistralidade, homologadas e verificadas, em termos da sua eficácia, pelo InIR, não se incluindo nestas as correcções que resultem de erros de concepção, construção ou conservação, nem o regime de penalizações e prémios referidos no número seguinte.

8 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 4 e 5 da presente base e adicionalmente às multas previstas nesses números, entra em vigor, imediatamente após a entrada em serviço do último sublanço a construir, um regime de penalizações e prémios relativos aos níveis de sinistralidade verificados na concessão, que é independente de responsabilidade da concessionária e baseia-se no cálculo dos seguintes índices de sinistralidade:

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

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 na concessão pela autoridade policial competente;

L = extensão total, em quilómetros, dos lanços em serviço;

$TMDA_t$ = TMDA registado na concessão no ano t ;

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

em que:

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

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

L_i = extensão dos lanços em serviço de todas as concessões com portagem, expresso em quilómetros;

$$IS_{t-1}(\text{ponderado}) = 60\% \times IS_{t-1}(Conc) + 40\% \times IS_{t-1}(CONPOR)$$

em que:

$IS_{t-1}(\text{ponderado})$ = índice de sinistralidade ponderado para o ano $t - 1$;

$IS_{t-1}(Conc)$ = índice de sinistralidade da concessão para o ano $t - 1$;

IS_{t-1} (CONPOR) = índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem para o ano $t - 1$.

9 — Sempre que se verifique:

$$IS_t(\text{Conc}) < IS_{t-1}(\text{ponderado})$$

o concedente paga um prémio à concessionária.

10 — Sempre que se verifique:

$$IS_t(\text{Conc}) > IS_{t-1}(\text{ponderado})$$

a concessionária paga uma penalização ao concedente.

11 — Os prémios e penalizações referidos no número anterior são calculados da seguinte forma:

a) Prémio:

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

em que:

P_t = valor das receitas das taxas de portagem do ano t , líquidas do IVA;

$IS_{t-1}(\text{ponderado})$ = índice de sinistralidade ponderado para o ano $t - 1$;

$IS_t(\text{Conc})$ = índice de sinistralidade da concessão para o ano t .

b) Multa:

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

em que:

P_t = valor das receitas de taxas de portagem do ano t , líquidas do IVA;

$IS_{t-1}(\text{ponderado})$ = índice de sinistralidade ponderado para o ano $t - 1$;

$IS_t(\text{Conc})$ = índice de sinistralidade da concessão para o ano t .

12 — Os montantes dos prémios ou das penalizações, calculados nos termos do número anterior, são pagos pelo concedente ou pela concessionária, conforme aplicável, até 31 de Maio do ano seguinte àquele a que disserem respeito.

13 — Para os efeitos previstos nos n.ºs 8 e 11 da presente base, são considerados períodos anuais correndo entre Janeiro e Dezembro.

14 — No caso de o último sublanço entrar em serviço em mês diverso de Janeiro ou no caso de a concessão terminar em mês diverso de Dezembro, são feitos os necessários ajustes ao cálculo dos prémios e multas aplicáveis, na proporção dos meses inteiros que decorrerem até Dezembro, no primeiro caso, ou dos meses inteiros que decorrerem entre Janeiro e o termo da concessão, no segundo.

15 — A aplicação das multas e ou penalizações previstas na presente base não prejudica a aplicabilidade de outras sanções contratuais, ou de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a concessionária da responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que possa incorrer.

52 — Manutenção e disciplina do tráfego

1 — A circulação pela auto-estrada deve obedecer ao disposto no Código da Estrada e demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — A concessionária obriga-se a assegurar permanentemente e em boas condições de segurança e comodidade para os utentes a circulação ininterrupta na auto-estrada, nos termos do presente contrato.

3 — A concessionária deve estudar e implementar os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a identificação de condições climatéricas adversas à circulação, a detecção de incidentes e a sistemática informação aos utentes em tempo útil, no âmbito da rede concessionada, garantindo ainda o envio, ao INIR, automaticamente e em tempo real, de toda a informação relativa a estes dados para que o concedente a articule com as acções a levar a cabo na restante rede nacional através do seu sistema de controlo e informação de tráfego.

4 — A concessionária está também obrigada, sem direito a qualquer indemnização, a respeitar e a transmitir aos utentes todas as medidas adoptadas pelas autoridades com poderes de disciplina e gestão de tráfego, designadamente em ocasiões de tráfego excepcionalmente intenso, com o fim de obter o melhor aproveitamento do conjunto da rede viária nacional.

5 — Os direitos e obrigações dos utilizadores e os direitos e obrigações dos proprietários confinantes com a auto-estrada, em relação ao seu policiamento, são as que constam do Estatuto das Estradas Nacionais e de outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

53 — Assistência aos utentes

1 — A concessionária está obrigada a assegurar a assistência aos utentes da auto-estrada, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes.

2 — A assistência a prestar aos utentes nos termos do número anterior incluirá igualmente o auxílio sanitário e mecânico, devendo a concessionária, para o efeito, instalar uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado da auto-estrada, incluindo sistema de emergência, organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e promover a prestação de assistência mecânica a veículos.

3 — O serviço referido no número anterior funciona no centro de assistência e manutenção que a concessionária está obrigada a construir e equipar, o qual compreende também as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento da auto-estrada.

4 — A concessionária pode cobrar taxas aos utentes aos quais preste serviço de assistência, devendo os respectivos montantes e critérios de utilização serem previamente aprovados pelo concedente e constar do Manual de Operação e Manutenção.

5 — O funcionamento dos serviços de socorro deve obedecer a regulamento a aprovar pelo MOPTC, o qual deve ser devidamente incorporado no Manual de Operação e Manutenção.

6 — A concessionária encontra-se obrigada a construir, equipar e pôr em funcionamento, pelo menos, um centro de assistência e manutenção logo que o sublanço em que se insere entrar em serviço, devendo até essa data a concessionária garantir a assistência e manutenção quanto a

todos os lanços referidos no n.º 2 da base 2, a partir da data da assinatura do contrato de concessão.

54 — Reclamações dos utentes

1 — A concessionária obriga-se a ter à disposição dos utentes da auto-estrada, nas áreas de serviço e nas instalações de cobrança de portagem, livros destinados ao registo de reclamações, os quais devem ser visados periodicamente pelo InIR.

2 — A concessionária envia trimestralmente ao InIR as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes, e dos resultados das investigações e demais providências que tenham sido tomadas.

55 — Estatísticas do tráfego

1 — A concessionária deve organizar uma rigorosa estatística diária do tráfego na auto-estrada, nos termos das bases 47 e 48, incluindo a contagem de tráfego para as áreas de serviço e, neste caso, classificado em veículos ligeiros e pesados, adoptando, para o efeito, formulário a estabelecer no Manual de Operação e Manutenção.

2 — Os dados obtidos são mantidos, sem quaisquer restrições, à disposição do InIR, que tem livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controlo.

56 — Participações às autoridades públicas

1 — Por forma a defender a zona de estrada e a sua envolvente próxima, a concessionária obriga-se a participar às autoridades públicas competentes quaisquer actos ou factos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento no âmbito das actividades objecto da concessão.

2 — A participação referida no número anterior deve conter uma descrição tão detalhada quanto possível dos actos ou factos identificados.

CAPÍTULO XII

Outros direitos do concedente

57 — Contratação com terceiros

1 — A concessionária é a única responsável, perante o concedente, pelo desenvolvimento de todas as actividades concessionadas e pelo pontual e cabal cumprimento das obrigações assumidas no contrato de concessão, independentemente da contratação dessas actividades, no todo ou em parte, com terceiros, e sem prejuízo das obrigações e responsabilidades directamente assumidas perante o concedente pelas contrapartes nesses contratos.

2 — Sempre que, nos termos dos contratos a que se refere o número anterior, seja permitido ao concedente o exercício directo de direitos perante os terceiros que deles são partes, pode o concedente optar, livremente, por exercer tais direitos directamente sobre esses terceiros ou sobre a concessionária, que, neste caso, apenas pode opor ao concedente os meios de defesa que nesses contratos estejam previstos, ou deles resultem, na medida em que o uso ou os efeitos de tais meios não impeça, procrastine ou torne excessivamente oneroso para o concedente o exercício dos poderes que para este decorrem do contrato de concessão.

3 — Não são oponíveis ao concedente quaisquer excepções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas pela concessionária com quais-

quer terceiros, incluindo com os bancos financiadores e com os accionistas.

58 — Contratos de projecto

1 — Carecem de autorização prévia do concedente, sob pena de nulidade, a substituição, suspensão, modificação, cancelamento ou rescisão pela concessionária dos contratos de projecto, bem como a celebração, pela concessionária, de qualquer negócio jurídico que tenha por objecto as matérias reguladas pelos mesmos.

2 — A decisão do concedente sobre pedido que lhe tenha sido dirigido em cumprimento do disposto no número anterior deve ser comunicada à concessionária no prazo de 90 dias no caso dos contratos de financiamento e de 60 dias nos demais casos.

3 — Decorridos os prazos referidos no número anterior, a autorização considera-se tacitamente concedida.

4 — O termo da concessão importa a extinção imediata dos contratos de projecto, sem prejuízo do disposto no contrato de concessão e dos acordos que o concedente tenha estabelecido ou vier a estabelecer directamente com as respectivas contrapartes.

5 — O disposto no número anterior em nada prejudica a vigência dos contratos de financiamento no que se refere, exclusivamente, às relações jurídicas entre os bancos financiadores e a concessionária.

6 — A concessionária assegura que os contratos e documentos a que se refere o n.º 1 da presente base contém cláusula que exprima o assentimento das respectivas contrapartes ao regime jurídico descrito nos n.ºs 1 e 5 da presente base.

59 — Outras autorizações do concedente

1 — Carecem de autorização prévia do concedente, sob pena de nulidade, a suspensão, substituição, modificação, cancelamento ou rescisão pela concessionária dos seguintes documentos:

- a) Garantias prestadas a favor do concedente;
- b) Garantias prestadas pelos accionistas a favor da concessionária;
- c) Garantias prestadas pelo ACE a favor da concessionária;
- d) Apólices de seguro referidas na base 70, com excepção do respectivo cancelamento ou suspensão por não pagamento de prémios.

2 — As autorizações do concedente previstas no número anterior consideram-se tacitamente concedidas se não forem recusadas no prazo de 60 dias a contar da respectiva solicitação.

3 — A concessionária deve assegurar que os contratos e documentos a que se refere o n.º 1 da presente base contém cláusula que exprima o assentimento das respectivas contrapartes ou emitentes ao regime jurídico descrito nos n.ºs 1 e 2.

CAPÍTULO XIII

Autorizações e aprovações do concedente

60 — Regime das autorizações e aprovações do concedente

1 — A aprovação ou, desde que devidamente fundamentada, a não aprovação dos estudos e projectos e a emissão

ou recusa de emissão de autorizações ou aprovações, pelo concedente, não acarreta qualquer responsabilidade para o concedente nem exonera a concessionária do cumprimento pontual das obrigações assumidas no contrato de concessão ou da responsabilidade que porventura lhe advenha das concepções previstas ou da execução das obras, excepto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo concedente, relativamente às quais a concessionária tiver manifestado, por escrito, reservas referentes à segurança, qualidade ou durabilidade das mesmas, e a responsabilidade concreta que for invocada pelo concedente ou por terceiro lesado ou o vício de que as obras venham a padecer decorram directamente de factos incluídos em tais reservas.

2 — Salvo disposição em contrário contida no contrato de concessão, os prazos de emissão, pelo concedente, de autorizações ou aprovações previstas no contrato de concessão contam-se da data de submissão do respectivo pedido, desde que este se mostre instruído com toda a documentação que o deva acompanhar e suspendem-se com o pedido, pelo concedente, de esclarecimentos ou documentos adicionais, e até que estes sejam prestados ou entregues.

3 — A falta de autorização ou aprovação do concedente, quando esta seja, nos termos do contrato de concessão, necessária, fere de nulidade os contratos e os demais actos a elas sujeitos.

CAPÍTULO XIV

Instalações de terceiros

61 — Regime das instalações de terceiros

1 — Quando, ao longo do período da concessão, se vier a mostrar necessária a passagem pela auto-estrada 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 de forma a causar a menor perturbação possível à circulação no(s) sublanço(s) em causa.

2 — A forma e os meios de realização e conservação das instalações a que se refere o número anterior são estabelecidos em contratos a celebrar entre a concessionária e as entidades responsáveis pela gestão dos serviços em causa, as quais devem suportar todos os custos da sua realização e a compensação eventualmente devida à concessionária pela respectiva conservação.

3 — Os contratos referidos no número anterior, bem como quaisquer alterações aos mesmos, carecem de aprovação prévia do INIR.

4 — A concessionária não pode cobrar qualquer taxa de utilização às entidades responsáveis pela gestão dos serviços instalados.

CAPÍTULO XV

Receitas da concessionária

62 — Limitação das receitas

1 — A concessionária apenas tem direito ao recebimento das receitas obtidas no âmbito da concessão e previstas no contrato de concessão, estando-lhe vedada a cobrança ou o recebimento de quaisquer outros valores, mesmo que ocasionais ou pontuais, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — A concessionária pode propor ao concedente o desenvolvimento de actividades complementares do objecto do presente contrato de concessão.

63 — Tarifas e taxas de portagem

1 — Para efeito da aplicação das tarifas de portagem, as classes de veículos são, por ordem crescente do respectivo valor tarifário, as mencionadas no quadro constante da alínea a) do n.º 3 da base 48.

2 — As taxas de portagem para as classes de veículos definidas nos termos do presente número são o produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efectivo de cada sublanço, arredondado ao hectómetro, acrescido do IVA que for aplicável à taxa em vigor.

3 — Para os efeitos do disposto no número anterior, entende-se por «comprimento efectivo de um sublanço» a extensão de auto-estrada medida entre os eixos das obras de arte referentes aos nós de ligação consecutivos.

4 — O valor das taxas de portagem a cobrar são arredondadas para o múltiplo de € 0,05 mais próximo ou outro que, por acordo entre o concedente e a concessionária, melhor se adequar ao sistema monetário em vigor.

5 — As taxas máximas de portagem que a concessionária está autorizada a praticar para cada sublanço na data da respectiva abertura ao tráfego têm como base a tarifa para a classe 1 calculada de acordo com a fórmula referida no n.º 1 da base 64, reportada a Dezembro de 2006, e que é de € 0,066 71, não incluindo IVA.

6 — As tarifas de portagem por quilómetro de auto-estrada podem, mediante acordo entre o concedente e a concessionária, variar de sublanço para sublanço.

7 — A concessionária é livre de praticar, por sua conta e risco, designadamente por questões de mercado e mediante homologação prévia do MOPTC, taxas de portagem inferiores às máximas que resultem do n.º 5 da presente base e da actualização prevista na base seguinte.

8 — O valor das taxas pode, por acordo entre o concessionário e o concedente, e tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público:

a) Variar consoante a hora do dia em que forem cobradas; ou

b) Ser adaptado, em zonas especiais, a passagens regulares e frequentes do mesmo veículo ou a outras circunstâncias.

9 — A concessionária pode, mediante prévia autorização do MOPTC, aplicar processos ou instrumentos de gestão que, respeitando os princípios e objectivos do presente contrato, entenda melhor satisfazerem as necessidades de natureza administrativa ou económico-financeira dos utentes e da própria concessionária.

64 — Revisão e alteração das tarifas de portagem

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

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

sendo:

$td(1)$ = valor máximo admissível para a data d da tarifa actualizada por sublanço e para a classe de veículos 1;

$tv(1)$ = valor da tarifa em vigor por sublanço ou da tarifa de referência no caso dos lanços a construir para a classe de veículos 1;

$IPC(p)$ = valor do último IPC;

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

n = número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária ou Dezembro de 2006 no caso dos lanços a construir e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;

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

2 — A proposta de actualização das tarifas de portagem é apresentada pela concessionária ao InIR e à IGF, devidamente justificada e com a antecedência mínima de 45 dias em relação à data pretendida para a sua entrada em vigor.

3 — As tarifas apenas podem entrar em vigor depois de homologadas pelo MOPTC, homologação essa que, uma vez emitida, deve ser comunicada à concessionária até ao dia imediatamente anterior à data em que os novos valores tarifários devam ser aplicados.

4 — Sempre que se trate de comunicação referente a tarifas de portagem a aplicar a lanço ou sublanço que entre pela primeira vez em serviço, a comunicação referida no n.º 2 da presente base deve ser remetida com a antecedência mínima de 45 dias relativamente à data da respectiva entrada em serviço.

5 — Caso as tarifas de portagem comunicadas nos termos dos n.ºs 2 e 4 da presente base não traduzam uma correcta aplicação da fórmula indicada no n.º 1 da mesma base e demais elementos de cálculo, o concedente, no prazo de 30 dias a contar da recepção da comunicação, informa a concessionária desse facto, indicando os valores máximos das taxas de portagem que podem ser aplicados.

6 — Caso a concessionária não concorde com os valores indicados pelo concedente, nos termos do número anterior, pode formular por escrito a sua reserva, indicando, de forma fundamentada, os valores que considera correctos, no prazo de sete dias a contar da data de recepção da comunicação deste e podendo, caso assim o entenda, recorrer ao processo de resolução de diferendos previsto no capítulo xxvi, sem prejuízo de, na pendência do processo de arbitragem, se aplicarem os valores indicados pelo concedente.

7 — As taxas de portagem a aplicar em cada momento devem ser devidamente publicitadas, a expensas da concessionária.

8 — O incumprimento do projecto de obra ou de qualquer das condições mínimas de circulação, segurança, sinalização e informação, no troço em obras, previstas nos artigos 1.º a 8.º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, obriga à restituição ou não cobrança, ao utente, da taxa de portagem referente ao troço ou sublanço em obras.

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

10 — Em caso de incumprimento:

a) É da responsabilidade da concessionária garantir o disposto no n.º 8 da presente base;

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

65 — Não pagamento das portagens

1 — O não pagamento ou pagamento viciado de taxas de portagens devidas nos lanços de auto-estradas e pontes que integram a concessão constitui contra-ordenação prevista e punível nos termos da Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho, observando-se aquele regime legal em tudo o que não estiver expressamente regulado na presente base.

2 — A contra-ordenação será punida com coima de valor mínimo correspondente a 10 vezes o valor da respectiva taxa de portagem, mas nunca inferior a € 25, montante actualizável em Janeiro de cada ano, de acordo com o IPC, e de valor máximo correspondente a 50 vezes o valor da referida taxa, com o respeito dos limites máximos previstos no artigo 17.º do regime geral das contra-ordenações.

3 — Sempre que for variável a determinação da taxa de portagem em função do percurso percorrido e não for possível, no caso concreto, a sua determinação, deve considerar-se o valor máximo exigível na respectiva barreira de portagem.

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

5 — Além das entidades com competência para a fiscalização do trânsito, podem os portageiros da concessionária levantar os autos referidos no número anterior, considerando-se, para esse efeito, equiparados a agentes da autoridade.

6 — A detecção das infracções previstas nos n.ºs 2 e 4 da presente base pode ser efectuada através de equipamentos que registem a imagem do veículo com o qual a infracção foi praticada.

7 — Os aparelhos a utilizar para o fim mencionado no número anterior devem ser previamente aprovados pelo InIR, nos termos e para os efeitos previstos no Código da Estrada, bem como colher todas as demais autorizações necessárias.

8 — A concessionária pode, a partir do registo da matrícula dos veículos, solicitar directamente ao Instituto dos Registos e Notariado, I. P., ou à Guarda Nacional Republicana a identificação do respectivo proprietário, adquirente, usufrutuário ou locatário em regime de locação financeira, com base no terminal informático da Conservatória do Registo Automóvel.

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

10 — O produto das coimas é distribuído nos termos do disposto no artigo 17.º da Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho.

11 — A concessionária entrega mensalmente, nos cofres do Tesouro, os quantitativos das coimas cobradas que constituem receita do Estado, e ao InIR, mediante transferência para contas deste organismo a indicar junto da Direcção-Geral do Tesouro.

66 — Isenções de portagens

1 — Estão isentos de portagem:

a) Veículos afectos às seguintes entidades ou organismos:

Presidente da República;

Presidente da Assembleia da República;

Membros do Governo;
 Presidente do Tribunal Constitucional;
 Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
 Presidente do Supremo Tribunal Administrativo;
 Presidente do Tribunal de Contas;
 Procurador-Geral da República;

b) Veículos afectos ao Comando da GNR ou PSP e veículos da Brigada de Trânsito da GNR;

c) Veículos dos bombeiros, ambulâncias e outros veículos de emergência a estes equiparáveis, quando devidamente identificados;

d) Veículos militares ou das forças de segurança, quando em coluna;

e) Veículos da concessionária, bem como os que possam considerar-se no âmbito da sua actividade ou ao seu serviço;

f) Veículos afectos ao InIR, à EP, à ANSR e à IGF no âmbito das suas funções de fiscalização.

2 — Os veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos indicados nas alíneas c) e d) do número anterior, devem circular munidos dos respectivos títulos de isenção, a emitir pela concessionária.

3 — Os títulos de isenção têm um período de validade de dois anos, renovável.

4 — A concessionária não pode conceder isenções de portagem para além dos casos estabelecidos no n.º 1 da presente base, a não ser por motivos inerentes ao serviço próprio da auto-estrada e mediante autorização prévia do InIR.

CAPÍTULO XVI

Modificações subjectivas na concessão

67 — Cedência, alienação e oneração

1 — Salvo o disposto em contrário nas presente bases ou no contrato de concessão, é interdito à concessionária ceder, alienar ou por qualquer modo onerar, no todo ou em parte, a concessão ou realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indirecto, idênticos resultados.

2 — A concessionária pode, com prévia autorização do concedente, trespassar a concessão.

3 — No caso de trespassar, consideram-se transmitidos para a nova concessionária os direitos e obrigações da anterior, assumindo aquela ainda os deveres, obrigações e encargos que eventualmente lhe vierem a ser impostos como condição para a autorização do trespassar.

4 — A concessionária está impedida de utilizar o canal técnico rodoviário para fins distintos do objecto da concessão e o mesmo não pode ser objecto de qualquer negócio jurídico da concessionária, independentemente da sua natureza.

5 — Os actos praticados em violação do disposto nos números anteriores são nulos, sem prejuízo de outras sanções aplicáveis.

68 — Contrato de subconcessão

1 — A concessionária desde já aceita e autoriza, sem quaisquer reservas, que o concedente proceda à transformação do presente contrato num contrato de subconcessão com terceiro, sociedade cujo capital seja detido na totalidade ou maioritariamente pelo concedente ou entidade pública

empresarial, que nele ocupará a posição de concedente, transferindo para esta a totalidade dos direitos e deveres consagrados no contrato de concessão, sem qualquer alteração.

2 — A transformação a que se refere o número anterior pode ocorrer em qualquer momento, mediante notificação que seja dirigida pelo concedente à concessionária com a antecedência mínima de 60 dias sobre a respectiva produção de efeitos, e não depende de qualquer autorização ou consentimento da concessionária ou de qualquer terceiro ou de qualquer notificação a qualquer terceiro ou de qualquer alteração contratual do presente contrato ou de qualquer dos seus anexos, considerando-se efectuadas, por efeito daquela notificação, os ajustes de redacção no contrato de concessão, nos respectivos anexos e em todos os contratos que a concessionária tenha assinado com quaisquer terceiros que dela forçosamente decorram.

3 — No caso de o concedente utilizar a faculdade prevista no n.º 1 da presente base, a entidade ali referida passará a desempenhar as funções que, nos termos das presentes bases e do contrato de concessão, são atribuídas ao concedente.

4 — A transformação do contrato de concessão em contrato de subconcessão não dará lugar ao reequilíbrio financeiro da concessão.

5 — Com a transformação operada nos termos do n.º 1 da presente base e a correspondente transferência dos direitos e deveres consignados no presente contrato, o concedente ficará inteiramente liberto de quaisquer deveres e obrigações perante a concessionária, incluindo o cumprimento de obrigações para que tenha já sido notificado ou que se encontrem em mora ou que só se venham a revelar após aquela transformação e transferência, nada mais lhe podendo ser exigido a partir desse momento e não prestando sobre eles qualquer garantia, mesmo que implícita.

6 — Com a transformação operada nos termos do n.º 1 da presente base e a correspondente transferência dos direitos e deveres consignados no presente contrato, o concedente deixará de poder exercer quaisquer direitos perante a concessionária, mas o novo concedente pode exigir da concessionária o cumprimento de obrigações para que esta tenha já sido notificada ou que se encontrem em mora ou que, decorrendo, total ou parcialmente, de factos anteriores às referidas transferência e transformação, se venham a revelar ou a ser exigíveis apenas após estas ocorrerem.

7 — Todos os contratos celebrados pela concessionária com quaisquer terceiros devem conter cláusula que contenha a expressa anuência destes, sem reservas de qualquer natureza, à transformação operada nos termos do n.º 1 da presente base e à correspondente transferência dos direitos e deveres consignados no presente contrato, bem como à ausência de produção de quaisquer efeitos delas decorrentes no cumprimento pontual desses contratos e na sua manutenção em vigor, nos termos previamente acordados.

CAPÍTULO XVII

Garantias do cumprimento das obrigações da concessionária

69 — Garantias a prestar

1 — O exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária no contrato de concessão é garantido, cumulativamente, através de:

a) Caução, estabelecida a favor do concedente, nos montantes estipulados no n.º 3 da presente base;

b) Garantias bancárias emitidas nos termos da minuta que consta de anexo ao contrato de concessão, a favor da concessionária, nos montantes de fundos próprios que cada accionista se obrigou a subscrever nos termos do acordo de subscrição e realização de capital.

2 — A caução referida na alínea a) e cópias certificadas das garantias bancárias referidas na alínea b) do número anterior são entregues ao concedente na data de assinatura do contrato de concessão e mantêm-se em vigor:

a) A caução a que se refere a alínea a) do número anterior, até um ano após o termo da concessão;

b) As garantias bancárias a que se refere a alínea b) do número anterior, até que sejam cumpridas todas as obrigações por elas asseguradas, sendo o respectivo valor garantido progressivamente reduzido à medida e na proporção em que for sendo cumprido o acordo de subscrição e realização de capital.

3 — O valor da caução, que a concessionária se encontra expressamente obrigada a manter, é:

a) Na data de assinatura do contrato de concessão, o valor mínimo referido na alínea d) infra;

b) Após o início da construção e enquanto se encontrarem lanços em construção, o valor da caução é fixado, no mês de Janeiro de cada ano, no valor correspondente a 5 % do orçamento das obras a realizar nesse ano;

c) Na data da entrada em serviço de cada um dos sublanços construídos, o montante da caução correspondente a esse sublanço é reduzido a 1 % do seu valor imobilizado corpóreo bruto reversível, apurado de acordo com o último balancete mensal da concessionária;

sendo que:

d) Em caso algum pode o valor da caução ser inferior a € 2 500 000.

4 — No fim da fase de construção a caução é actualizada em Janeiro de cada ano, de acordo com o IPC publicado para o ano anterior àquele em que a actualização ocorre.

5 — A caução é 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, nos termos da minuta que consta de anexo ao contrato de concessão.

6 — As instituições emitentes ou depositárias da caução (desde que diversas de qualquer dos bancos financiadores que outorgarem os contratos de financiamento na data de assinatura do contrato de concessão) devem prévia e expressamente ser aprovados pelo concedente.

7 — O concedente pode utilizar a caução, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral sobre a matéria em causa, sempre que a concessionária não cumpra qualquer obrigação assumida no contrato de concessão, nomeadamente quando não proceda ao pagamento das multas contratuais e dos prémios de seguro ou sempre que tal se revele necessário nos demais casos previstos no contrato de concessão.

8 — Sempre que o concedente utilize a caução, a concessionária deve proceder à reposição do seu montante

integral no prazo de um mês a contar da data daquela utilização.

9 — Todas as despesas e obrigações relativas à prestação da caução são da responsabilidade da concessionária.

70 — Cobertura por seguros

1 — A concessionária deve assegurar a existência e manutenção em vigor das apólices de seguro necessárias para garantir uma efectiva e compreensiva cobertura dos riscos inerentes ao desenvolvimento das actividades integradas na concessão, emitidas por seguradoras aceitáveis pelo concedente.

2 — O programa de seguros relativo às apólices indicadas no número anterior é o constante de anexo ao contrato de concessão, sem prejuízo da possibilidade de contratação dos seguros previstos na base 76.

3 — Não podem ter início quaisquer obras ou trabalhos no empreendimento concessionado sem que a concessionária apresente ao concedente comprovativo de que as apólices de seguro previstas em anexo ao contrato de concessão e aplicáveis à respectiva fase da concessão se encontram em vigor, com os prémios do primeiro período de cobertura pagos.

4 — O concedente deve ser indicado como co-beneficiário nas apólices previstas em anexo ao contrato de concessão.

5 — Constitui estrita obrigação da concessionária a manutenção em vigor das apólices listadas em anexo ao contrato de concessão, nomeadamente através do pagamento atempado dos respectivos prémios pelo valor que lhe for debitado pelas seguradoras.

6 — As seguradoras que emitam as apólices previstas em anexo ao contrato de concessão devem comunicar ao concedente, com pelo menos 45 dias de antecedência, a sua intenção de as cancelar ou suspender por não pagamento dos respectivos prémios.

7 — O concedente pode proceder, por conta da concessionária, ao pagamento directo dos prémios referidos no n.º 5 da presente base, quando a concessionária o não faça, mediante recurso à caução.

8 — As condições constantes dos n.ºs 4 e 6 devem constar das apólices emitidas nos termos desta base.

CAPÍTULO XVIII

Fiscalização do cumprimento das obrigações da concessionária

71 — 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 aspectos económicos e financeiros e pelo MOPTC para os demais.

2 — Os poderes do MOPTC são exercidos pelo InIR e os do MEF são exercidos pela IGF, ficando o InIR e a IGF autorizados ao respectivo exercício por força do presente contrato.

3 — A concessionária deve facultar ao concedente, ao InIR, à IGF ou a qualquer outra entidade por estes nomeada, desde que devidamente credenciada, livre acesso a todo o empreendimento concessionado, bem como a todos os livros de actas, listas de presenças e documentos anexos relativos à concessionária, livros, registos e documentos relativos às instalações e actividades objecto da concessão,

incluindo as estatísticas e registos de gestão utilizados, e prestará sobre todos esses documentos os esclarecimentos que lhe forem solicitados.

4 — Podem ser efectuados, a pedido do concedente, ensaios que permitam avaliar as condições de funcionamento e as características da concessão, do equipamento, dos sistemas e das instalações à mesma respeitantes, nos quais podem estar presentes representantes da concessionária, correndo os respectivos custos por conta desta, sem prejuízo de recurso a arbitragem.

5 — As determinações do concedente que venham a ser expressamente emitidas no âmbito dos poderes de fiscalização, incluindo as relativas a eventuais suspensões dos trabalhos de construção, são imediatamente aplicáveis e vincularão a concessionária, sem prejuízo de posterior recurso à arbitragem.

6 — A existência e o exercício dos poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações resultantes do contrato de concessão não envolvem qualquer responsabilidade do concedente pela execução das obras de construção.

7 — Quando a concessionária não tiver respeitado as determinações emitidas pelo concedente no âmbito dos seus poderes de fiscalização, dentro do prazo que lhe for razoavelmente fixado, assistirá a este a faculdade de proceder à correcção da situação, directamente ou através de terceiro, correndo os custos para o efeito incorridos por conta da concessionária.

8 — O concedente pode recorrer à caução para pagamento dos custos incorridos em aplicação do disposto no número anterior, sem prejuízo do posterior recurso, pela concessionária, à arbitragem.

72 — Controlo da construção da auto-estrada

1 — A concessionária obriga-se a apresentar ao InIR, semestralmente, um relatório geral de progresso, traçado sobre o programa de trabalhos.

2 — A concessionária obriga-se a apresentar ao InIR, trimestralmente, os planos parcelares de trabalho.

3 — Eventuais desvios entre os documentos referidos nos números anteriores e entre estes e o programa de trabalhos devem ser neles devidamente relatados e fundamentados e, ocorrendo atrasos na construção da auto-estrada, devem ser indicadas as medidas de recuperação previstas.

4 — A concessionária fica obrigada a fornecer, em complemento dos documentos referidos, todos os esclarecimentos e informações adicionais que o InIR lhe solicitar.

CAPÍTULO XIX

Responsabilidade extracontratual perante terceiros

73 — Responsabilidade geral pela culpa e pelo risco

A concessionária responde, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados no exercício das actividades que constituem o objecto da concessão, pela culpa ou pelo risco, não sendo assumido pelo concedente qualquer tipo de responsabilidade neste âmbito.

74 — Responsabilidade por prejuízos causados por entidades contratadas

1 — A concessionária responde ainda, nos termos em que o comitente responde pelos actos do comissário, pelos

prejuízos causados pelos terceiros por si contratados para o desenvolvimento das actividades concessionadas.

2 — Constitui especial dever da concessionária prover e exigir a qualquer terceiro com quem venha a contratar que assegure as medidas necessárias para salvaguarda da integridade física do público e do pessoal afecto à concessão, devendo ainda cumprir e zelar pelo cumprimento dos regulamentos de higiene e segurança em vigor a cada momento.

CAPÍTULO XX

Incumprimento, cumprimento defeituoso do contrato e força maior

75 — Incumprimento e cumprimento defeituoso

1 — Sem prejuízo da possibilidade de sequestro da concessão ou rescisão do contrato de concessão, nos casos e nos termos previstos no contrato de concessão e na lei, o incumprimento, pela concessionária, de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do contrato de concessão, ou das determinações do concedente emitidas no âmbito da lei ou deste contrato, pode ser sancionada, por decisão exclusiva do concedente, pela aplicação de multas contratuais, cujo montante variará, em função da gravidade da falta, entre € 10 000 e € 150 000 por dia.

2 — A aplicação de multas contratuais está dependente de notificação prévia da concessionária pelo concedente para reparar o incumprimento e do não cumprimento do prazo de reparação fixado nessa notificação nos termos do número seguinte, ou da não reparação integral da falta, pela concessionária, naquele prazo.

3 — O prazo de reparação do incumprimento é fixado atendendo à extensão e natureza dos trabalhos a executar e tem sempre em atenção a defesa do interesse público e a manutenção em funcionamento, nos termos do contrato de concessão, do empreendimento concessionado.

4 — A fixação do montante das multas contratuais é da exclusiva competência do concedente.

5 — Caso o incumprimento consista em atraso nas datas de entrada em serviço fixadas no n.º 1 da base 25 de algum ou alguns dos sublanços a construir, as multas são aplicadas por cada dia de atraso e por cada sublanço, têm como limite global máximo para todos os sublanços o montante de € 7 500 000 e são aplicáveis nos termos seguintes:

a) Até ao montante de € 15 000 por dia de atraso, entre o 1.º e o 15.º dia de atraso, inclusive;

b) Até ao montante de € 25 000 por dia de atraso, entre o 16.º e o 30.º dia de atraso, inclusive;

c) Até ao montante de € 50 000 por dia de atraso, entre o 31.º e o 60.º dia de atraso, inclusive;

d) Até ao montante de € 62 500 a partir do 61.º dia de atraso.

6 — Caso a concessionária não proceda ao pagamento voluntário das multas contratuais que lhe forem aplicadas no prazo de 10 dias a contar da sua fixação e notificação pelo concedente, este pode utilizar a caução para pagamento das mesmas, ficando a concessionária obrigada à sua reposição integral no prazo de um mês.

7 — No caso de o montante da caução ser insuficiente para o pagamento das multas, deve responder por elas a parte necessária das receitas de exploração, podendo o

concedente deduzir o respectivo montante de qualquer pagamento a efectuar por ele.

8 — Os valores mínimos e máximo referidos no n.º 1 são actualizados automaticamente em Janeiro de cada ano, de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

9 — A aplicação das multas previstas neste número não prejudica a aplicabilidade de outras sanções contratuais, designadamente as previstas nos n.ºs 4 e 5 da base 51, nem de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a concessionária da responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que incorrer perante o concedente ou terceiro.

76 — Força maior

1 — Consideram-se casos de força maior, unicamente, os acontecimentos, imprevisíveis e irresistíveis, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da concessionária.

2 — Constituem casos de força maior, nomeadamente, actos de guerra, hostilidades ou invasão, subversão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, explosão, raio, inundações graves, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que comprovadamente afectem as actividades compreendidas na concessão.

3 — Consideram-se excluídos da previsão dos números anteriores os eventos naturais cujo impacte deva ser suportado pela auto-estrada, nos termos dos projectos aprovados e dentro dos limites por estes previstos.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6 da presente base, a ocorrência de um caso de força maior tem por efeito exonerar a concessionária da responsabilidade pelo incumprimento ou cumprimento defeituoso das obrigações emergentes do contrato de concessão que sejam directamente afectadas pela ocorrência do mesmo, na estrita medida em que o respectivo cumprimento, exacto e pontual, tenha sido efectivamente impedido, podendo dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos da base 84, 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 — No caso de exoneração da concessionária do cumprimento das obrigações decorrentes do contrato de concessão por motivo de força maior, o concedente deve fixar, logo que possível e após prévia audiência da concessionária, o prazo pelo qual aquela exoneração se prolongará.

6 — Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco segurável em praças da União Europeia por apólices comercialmente aceitáveis, verifica-se o seguinte, independentemente de a concessionária ter efectivamente contratado as respectivas apólices:

a) A concessionária não ficará exonerada do cumprimento, pontual e atempado, das obrigações emergentes do contrato de concessão, na medida em que aquele cumprimento se tornasse (ou torne) possível em virtude do recebimento da indemnização devida nos termos da apólice relativa ao risco em causa;

b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do disposto no n.º 8 da presente base, 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, capital seguro ou condições de cobertura; ou

c) Há lugar à resolução do contrato de concessão, nos termos do disposto no n.º 8 da presente base, quando a impossibilidade de cumprimento das obrigações emergentes do contrato de concessão seja definitiva ou quando a reposição do equilíbrio financeiro da concessão seja excessivamente onerosa para o concedente, devendo a concessionária, em qualquer dos casos, pagar ao concedente o valor da indemnização aplicável ao risco em causa em caso de incumprimento da obrigação relativa à contratação do seguro;

d) No caso previsto na alínea anterior, deve a concessionária pagar ao concedente o valor da indemnização total passível de ser obtida nos termos da apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa ou transferir para este o direito de recebimento caso tenha sido contratado seguro adequado ao risco em causa.

7 — Ficam em qualquer caso excluídos da previsão do n.º 6 da presente base os actos de guerra ou subversão, tumultos, hostilidades ou invasão, rebelião ou terrorismo e as radiações atómicas.

8 — Perante a ocorrência de um evento de força maior, o concedente e a concessionária acordam se haverá lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão ou à resolução do contrato de concessão, recorrendo-se à arbitragem caso não seja alcançado acordo quanto à opção e respectivas condições, no prazo de 120 dias a contar da ocorrência do evento de força maior.

9 — Verificando-se, por acordo entre o concedente e a concessionária ou determinação do tribunal arbitral, a resolução do contrato de concessão nos termos do presente número, observar-se-á o seguinte:

a) O concedente assume os direitos e obrigações da concessionária emergentes dos contratos de financiamento, excepto os relativos a incumprimentos verificados antes da ocorrência do evento de força maior;

b) Quaisquer indemnizações pagáveis, em resultado de casos de força maior, ao abrigo de seguros contratados pela concessionária, são directamente pagas ao concedente;

c) É a caução libertada a favor da concessionária, excepto na medida em que esta possa e deva ser utilizada pelo concedente em consequência de facto ocorrido antes do evento que esteve na origem da verificação de um caso de força maior ou para recebimento da indemnização prevista na alínea d) do n.º 6 da presente base;

d) Pode o concedente exigir da concessionária que esta lhe ceda, gratuitamente, a posição contratual para si emergente de alguns ou todos os contratos celebrados com terceiros e relativos à exploração das áreas de serviço, que, neste caso, subsistem para além da resolução do contrato de concessão;

e) Revertem para o concedente todos os bens e direitos que integram o estabelecimento da concessão;

f) Fica a concessionária responsável pelos efeitos da cessação de quaisquer contratos (incluindo os contratos de projecto) de que seja parte e que não tenham sido assumidos pelo concedente nos termos do contrato de concessão.

10 — A concessionária obriga-se a comunicar de imediato ao concedente a ocorrência de qualquer evento qualificável como caso de força maior, bem como, no mais curto prazo possível, a indicar quais as obrigações emergentes

do contrato de concessão cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedido ou dificultado por força de tal ocorrência e, bem assim, se for o caso, as medidas que pretende pôr em prática para mitigar o impacto do referido evento e os respectivos custos.

11 — Constitui estrita obrigação da concessionária a mitigação, por qualquer meio razoável e apropriado ao seu dispor, dos efeitos da verificação de um caso de força maior.

CAPÍTULO XXI

Extinção e suspensão da concessão

77 — Resgate

1 — Nos últimos cinco anos de vigência da concessão, pode o concedente proceder, sempre que o interesse público o justificar, ao respectivo resgate a todo o tempo, mas nunca antes de decorrido um ano após a notificação à concessionária da intenção de resgate.

2 — Com o resgate, o concedente assume automaticamente todos os direitos e obrigações da concessionária emergentes dos contratos de projecto e, bem assim, dos contratos outorgados anteriormente à notificação referida no número anterior que tenham por objecto a exploração e conservação da auto-estrada, salvo no que respeitar a *i)* incumprimentos da concessionária perante terceiros, verificados antes da notificação da intenção de resgate e *ii)* direitos de conteúdo patrimonial, na parte em que se encontrem vencidos e não pagos na mesma data.

3 — Após a notificação do resgate, as obrigações assumidas pela concessionária por força de contratos por si celebrados só obrigam o concedente quando tais contratos tiverem obtido, previamente, a autorização do MOPTC.

4 — Em caso de resgate, a concessionária tem direito a receber do concedente, a título de indemnização e por cada ano desde a data do resgate até ao termo do prazo da concessão, uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e outros *cash-flows* para accionistas previstos no caso base, mas ainda não pagos, para cada ano desse período. O concedente e a concessionária podem fazer uso do mecanismo da compensação de créditos, nos termos previstos na lei.

5 — A compensação referida no número anterior pode, por iniciativa do concedente, ser liquidada de uma vez só, caso em que se considerará uma taxa de actualização dos reembolsos, remunerações e outros *cash-flows* para accionistas previstos no caso base, mas ainda não pagos, correspondente à TIR accionista, ou ser liquidada, em cada ano, até ao termo previsto da concessão.

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 contrato de concessão.

7 — Caso não haja acordo entre o concedente e a concessionária, no decurso dos 90 dias seguintes à data da recepção da notificação prevista no n.º 1, sobre o valor das indemnizações referidas no n.º 4, este é determinado por uma comissão arbitral, da qual farão parte três peritos, um nomeado pelos MEF e MOPTC, um pela concessionária e outro por acordo entre o concedente e a concessionária ou, na sua falta, por escolha do presidente do Tribunal Central Administrativo Sul, que também nomeará o representante

de qualquer das partes caso estas não o tenham feito no prazo de 30 dias a contar do fim dos 90 dias.

8 — Com o resgate são libertadas a caução e as demais garantias referidas na base 69 e que ao tempo ainda estejam em vigor, respectivamente no prazo de um ano a contar da data do resgate e na data em que se operar o resgate.

78 — Sequestro

1 — Em caso de incumprimento grave pela concessionária das obrigações emergentes do contrato de concessão, o concedente pode, mediante sequestro, tomar a seu cargo a realização de obras e o desenvolvimento das actividades integradas na concessão, designadamente passando a cobrar e a receber o valor das taxas de portagem.

2 — O sequestro pode ter lugar, nomeadamente, caso se verifique qualquer das seguintes situações, por motivos imputáveis à concessionária:

a) Cessação ou interrupção, total ou parcial, das obras ou da exploração dos serviços com consequências significativas para o interesse público ou para a integridade da concessão;

b) Deficiências graves na organização e no regular desenvolvimento das actividades objecto da concessão ou no estado geral das instalações e equipamentos que comprometam a continuidade das obras, a sua integridade, a segurança de pessoas e bens ou a regularidade da exploração;

c) Atrasos na construção da auto-estrada que ponham em risco o cumprimento dos prazos estabelecidos para a sua entrada em serviço e que não tenham sido resolvidos nos termos da base 35.

3 — Verificando-se qualquer facto que, nos termos dos números anteriores, possa dar lugar ao sequestro da concessão, observar-se-á previamente à tomada da decisão de sequestro, e com as devidas adaptações, o processo de sanção do incumprimento previsto nos n.ºs 3 a 6 da base seguinte.

4 — A concessionária encontra-se obrigada à entrega do empreendimento concessionado no prazo que lhe for fixado pelo concedente quando lhe for comunicada a decisão de sequestro da concessão.

5 — O concedente aplica os rendimentos realizados durante o período de sequestro da concessão, nomeadamente os resultantes da cobrança e recebimento das portagens, em primeiro lugar na satisfação das despesas necessárias ao restabelecimento e ao normal funcionamento da concessão e em segundo lugar no pagamento 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 responde pelas despesas e encargos referidos no número anterior que não forem cobertos pelos rendimentos realizados durante o período de sequestro da concessão, podendo o concedente, na efectivação da responsabilidade da concessionária, recorrer à caução.

7 — Até ao apuramento e pagamento pela concessionária do montante global das despesas e encargos a suportar nos termos do número anterior, bem como até ao apuramento e pagamento das indemnizações de que a concessionária seja devedora em função do sequestro, a concessionária não pode distribuir dividendos, lucros, adiantamentos sobre lucros ou efectuar quaisquer outros pagamentos aos accionistas.

8 — Logo que restabelecido o normal funcionamento da concessão, a concessionária retoma-a no prazo que o concedente venha a fixar-lhe para tanto, dando-se por findo o sequestro.

9 — A concessionária pode optar pela rescisão do contrato de concessão caso o sequestro se mantenha por seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da concessão, sendo então aplicável o disposto no n.º 10 da base seguinte.

79 — Rescisão

1 — O concedente pode, sob proposta do MOPTC e ouvidos o InIR e a IGF, pôr fim à concessão através de rescisão do contrato de concessão, em casos de violação grave, não sanada ou não sanável, das obrigações da concessionária decorrentes do contrato de concessão.

2 — Constituem, nomeadamente, causa de rescisão do contrato de concessão por parte do concedente, nos termos e para os efeitos do disposto no número anterior, os seguintes factos e situações:

a) Abandono da construção, conservação ou exploração da concessão;

b) Dissolução da concessionária, ou despacho de declaração de insolvência desta, ou a sua apresentação à falência ou requerimento de falência deduzido por terceiros contra ela e não contestado;

c) Incumprimento de obrigações por parte da concessionária que originaram a aplicação das sanções previstas na base 75 ou a tentativa de saneamento através do sequestro previsto na base anterior;

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

e) Cedência, alienação, oneração ou trespasse da concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;

f) Incumprimento de decisões judiciais ou arbitrais exequíveis desde que emitidas no âmbito de processos cujo objecto esteja relacionado com as actividades concessionadas;

g) Desobediência reiterada às determinações do concedente, com prejuízo para a execução das obras ou para a exploração e conservação da auto-estrada;

h) Não entrada em serviço da totalidade da auto-estrada no prazo de cinco anos após a assinatura do contrato de concessão por facto imputável à concessionária, nos termos do contrato de concessão;

i) Recusa ou impossibilidade da concessionária em retomar a concessão nos termos do disposto no n.º 8 da base 78 ou, quando a tiver retomado, repetição dos factos que motivaram o sequestro;

j) Qualquer actividade fraudulenta destinada a lesar o interesse público.

3 — Verificando-se um dos casos de incumprimento referidos no número anterior ou qualquer outro que, nos termos do n.º 1 da presente base, possa motivar a rescisão do contrato de concessão, o concedente notificará a concessionária para, no prazo que lhe for fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências das violações contratuais verificadas.

4 — A notificação a que alude o número anterior não é exigível se a violação contratual não for sanável.

5 — Caso, após a notificação a que se refere o n.º 3 da presente base, a concessionária não retome o pontual cumprimento das suas obrigações ou não corrija ou re-

pare as consequências do incumprimento havido, nos termos determinados pelo concedente, este pode rescindir o contrato de concessão mediante comunicação enviada à concessionária.

6 — Caso o concedente pretenda rescindir o contrato de concessão nos termos do número anterior, deve previamente notificar por escrito o agente dos bancos financiadores nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao contrato de concessão.

7 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a comunicação da decisão de rescisão referida no n.º 5 da presente base produz efeitos imediatos, independentemente de qualquer outra formalidade.

8 — Em casos de fundamentada urgência que não se compadeça com as delongas do processo de sanção do incumprimento regulado nos n.ºs 3 a 6 da presente base, o concedente pode, sem prejuízo da observância daquele processo, proceder de imediato ao sequestro da concessão nos termos previstos na base anterior.

9 — A rescisão do contrato de concessão implica a reversão gratuita do estabelecimento da concessão para o concedente e origina o dever de indemnizar por parte da concessionária, devendo a indemnização ser calculada nos termos gerais de direito, e podendo o concedente recorrer à caução caso a mesma não seja paga voluntariamente pela concessionária.

10 — Ocorrendo rescisão do contrato de concessão pela concessionária por motivo imputável ao concedente, este deve indemnizar a concessionária nos termos gerais de direito, sendo aplicável, com as devidas adaptações, o regime do n.º 2 da base 77.

80 — Caducidade

O contrato de concessão caduca quando se verificar o fim do prazo da concessão, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as partes, sem prejuízo das disposições que, pela sua natureza ou pela sua letra, se destinem a perdurar para além daquela data.

81 — Regime dominial e entrada na posse do Estado da auto-estrada que constitui o objecto da concessão

1 — A auto-estrada e os conjuntos viários a ela associados que constituem o empreendimento concessionado integram o domínio público rodoviário do concedente.

2 — Integram igualmente o domínio público rodoviário do concedente os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação, que venham a ser ocupados pela zona da estrada tal como é definida na alínea *b)* do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de Janeiro, as demais obras de arte incorporadas na auto-estrada, as áreas de serviço, as instalações para cobrança de portagens, controlo de tráfego e assistência dos utentes, as infra-estruturas construídas para alojamento de redes de comunicações electrónicas, bem como as edificações construídas na zona da auto-estrada.

3 — Todos os demais bens que integram o estabelecimento da concessão revertem para o concedente, sem qualquer indemnização, no termo da concessão ou, no caso dos bens que integram o estabelecimento da concessão e se encontram exclusivamente afectos aos lanços referidos nos alíneas *a)*, *f)*, *h)* e *i)* do n.º 2 da base 2, no momento do termo da concessão em relação a estes lanços.

4 — No termo da concessão cessam para a concessionária todos os direitos emergentes do contrato de concessão, sendo entregues ao concedente, livres de quaisquer ónus

ou encargos, todos os bens que constituem o estabelecimento da concessão, em estado que satisfaça as seguintes condições:

Bens	Condições mínimas
Pavimento	85 % da extensão total com duração residual superior a 10 anos.
Obras de arte	Duração residual superior a 30 anos.
Postes de iluminação	Duração residual superior a 8 anos.
Elementos mecânicos e eléctricos (excepto lâmpadas).	Duração residual superior a 5 anos.
Sinalização vertical	Duração residual superior a 6 anos.
Sinalização horizontal	Duração residual superior a 2 anos.
Equipamentos de segurança	Duração residual superior a 12 anos.

Todos os bens não contemplados no quadro anterior devem ser entregues em estado que garanta 50 % da vida útil de cada um dos seus componentes.

5 — No termo da concessão relativa aos lanços referidos nas alíneas *a) a f), h) e i)* do n.º 2 da base 2, cessam para a concessionária, relativamente a esses lanços, todos os direitos emergentes do contrato de concessão, sendo entregues ao concedente, livres de quaisquer ónus ou encargos, todos os bens que constituem o estabelecimento da concessão e que lhe estejam exclusivamente afectos, em estado que satisfaça as seguintes condições:

Bens	Condições mínimas
Pavimento	50 % da extensão total com duração residual superior a 5 anos.
Obras de arte	Duração residual superior a 10 anos.
Postes de iluminação	Duração residual superior a 5 anos.
Elementos mecânicos e eléctricos (excepto lâmpadas).	Duração residual superior a 5 anos.
Sinalização vertical	Duração residual superior a 6 anos.
Sinalização horizontal	Duração residual superior a 2 anos.
Equipamentos de segurança	Duração residual superior a 6 anos.

Todos os bens não contemplados no quadro anterior devem ser entregues em estado que garanta 25 % da vida útil de cada um dos seus componentes.

6 — Não obstante o disposto no número anterior, aos troços A 43/IC 29 — Ponte do Freixo Norte (IP 1)/Gondomar e nó da Barrosa/Avenida da República [da A 44/IC 23 — Coimbrões (IC 2)/ponte do Freixo Sul (IP 1)] é aplicável o regime fixado do n.º 4 da presente base.

7 — Caso a concessionária não dê cumprimento ao disposto nos números anteriores, o InIR promoverá a realização dos trabalhos que forem necessários para ser atingido aquele objectivo, sendo as respectivas despesas da responsabilidade da concessionária e custeadas por conta da caução prestada pela concessionária e, no caso dos lanços referidos no n.º 1 da base 2 e na alínea *g)* do n.º 2 da base 2, nos termos do disposto no número seguinte.

8 — Se no decurso dos últimos cinco anos da concessão se verificar que a concessionária não se mostra capaz de cumprir plenamente a obrigação referida no n.º 4 e se a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar, pode o concedente obrigar a concessionária a entregar-lhe as receitas da concessão relativas a esses cinco anos até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos tidos por convenientes, desde que a concessionária não preste garantia bancária emitida em termos aceites pelo concedente, pelo valor adequado à cobertura do referido montante.

9 — Se a 15 meses do termo da concessão se verificar, mediante inspecção a realizar pelo InIR, a pedido da concessionária, que as condições descritas no n.º 4 se encontram devidamente salvaguardadas, as quantias recebidas ao abrigo do número anterior são devolvidas à concessionária, acrescidas de juros calculados à taxa EURIBOR a 3 meses. Caso as referidas entregas tenham sido substituídas por garantia bancária prestada pela concessionária nos termos previstos no número anterior, o concedente reembolsará à concessionária o custo comprovado dessa garantia bancária.

10 — Previamente ao termo da concessão, o concedente procederá a vistorias dos bens referidos na base 5, nas quais participarão representantes do concedente e da concessionária, destinadas à verificação do estado de conservação e manutenção daqueles bens, devendo ser lavrado o respectivo auto.

CAPÍTULO XXII

Condição financeira da concessionária

82 — Assunção de riscos

1 — A concessionária assume, expressa, integral e exclusivamente, a responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, excepto nos casos especificamente previstos no contrato de concessão.

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a concessionária assume, designadamente, o risco integral de tráfego inerente à exploração da auto-estrada, neste se incluindo o risco emergente de qualquer causa que possa dar origem à redução de tráfego ou à transferência de tráfego da auto-estrada para outros meios de transporte ou outras vias da rede nacional.

3 — A entrada em serviço de vias rodoviárias concorrentes pode conferir à concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos da base 84.

83 — Caso base

1 — O caso base representa a equação financeira com base na qual é efectuada a reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos estabelecidos na base seguinte.

2 — O caso base apenas pode ser alterado nos termos das bases 19, 84, 85 e 86.

84 — Reposição do equilíbrio financeiro

1 — A concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos do disposto nesta base, nos seguintes casos:

a) Modificação unilateral, imposta pelo concedente, do conteúdo das obrigações contratuais da concessionária ou das condições de desenvolvimento das actividades concessionadas desde que, em resultado da mesma, se verifique para a concessionária um aumento de custos ou uma perda de receitas;

b) Ocorrência de casos de força maior nos termos da base 76, excepto se, em resultado dos mesmos, se verificar a resolução do contrato de concessão nos termos do n.º 4 da base 76 e da alínea *c)* do n.º 6 da base 76;

c) Alterações legislativas de carácter específico que tenham um impacte directo sobre as receitas, custos ou resultados relativos às actividades concessionadas;

d) Quando o direito de aceder à reposição do equilíbrio financeiro seja expressamente previsto no contrato de concessão.

2 — As alterações legislativas à lei geral, designadamente à lei fiscal e à lei ambiental, ficam expressamente excluídas da previsão da alínea c) do n.º 1, sem prejuízo do disposto na base 86.

3 — A reposição do equilíbrio financeiro da concessão nos termos da presente base apenas deve ter lugar quando, como consequência do impacte individual ou acumulado dos eventos referidos no n.º 1 da presente base, se verifique:

a) A redução da TIR accionista em mais de 0,010 00 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no caso base; ou

b) A redução do valor mínimo do rácio de cobertura anual do serviço da dívida sem caixa em mais de 0,010 00 pontos percentuais.

4 — Sempre que a concessionária tenha direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, tal reposição é, sem prejuízo do disposto no número seguinte, efectuada de acordo com o que for estabelecido entre o concedente e a concessionária em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pela concessionária.

5 — Quando haja lugar à reposição do equilíbrio financeiro, este é efectuado, por acordo entre o concedente e a concessionária, através de uma das seguintes modalidades:

a) Atribuição de compensação directa, em prestações periódicas ou em prestação única;

b) Alteração do prazo de vigência do contrato de concessão;

c) Uma combinação das modalidades previstas nas alíneas anteriores ou qualquer outra forma que seja acordada entre o concedente e a concessionária.

6 — Caso, até à entrada em serviço do último lanço a construir, se verifique qualquer dos eventos previstos no n.º 1 da presente base, a reposição do equilíbrio financeiro da concessão tem lugar através da atribuição de compensação directa pelo concedente, salvo acordo diverso entre o concedente e a concessionária.

7 — Não havendo concordância quanto aos encargos orçamentais previstos no n.º 5 da base 32 e quando a respectiva decisão gerar um acréscimo de custos para o concedente, o valor global da compensação a atribuir para a reposição do equilíbrio financeiro da concessão, ainda que em sede de tribunal arbitral, não pode exceder o valor da última proposta, escrita e sem reservas, apresentada pela concessionária no âmbito das respectivas negociações, sem prejuízo dos respectivos juro compensatórios.

8 — O procedimento de reposição do equilíbrio financeiro da concessão decorrerá de acordo com as seguintes fases:

a) Notificação, pela concessionária ao concedente, da ocorrência de qualquer facto que, individual ou cumulativamente, pode vir a dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos 30 dias seguintes à data da sua ocorrência;

b) Notificação, logo que seja possível estimar com razoável certeza a variação do montante de custos ou de receitas, do pedido de reequilíbrio financeiro resultante dos factos referidos na alínea anterior, acompanhada de:

i) Detalhada descrição desse facto ou factos;

ii) Indicação da regra ou regras contratuais na qual o pedido se funda;

iii) Demonstração detalhada, utilizando o caso base, da totalidade da variação do montante de custos ou de receitas que são invocados;

iv) Demonstração, utilizando o caso base, do valor da variação dos rácios referidos nas alíneas a) e b) do n.º 3 da presente base;

v) Demonstração, utilizando o caso base, dos efeitos sobre o *cash-flow* que são necessários para operar a reposição daqueles rácios nos valores definidos em anexo ao contrato de concessão;

c) Declaração, do concedente, no prazo máximo de 90 dias após a notificação efectuada nos termos da alínea anterior, reconhecendo a existência de indícios suficientes, contidos no pedido que lhe for submetido, à abertura de um processo de avaliação do desequilíbrio financeiro da concessão e à sua reposição, identificando, ainda, aqueles, de entre os factos referidos naquele pedido, que não considera relevantes ou que considera não lhe serem imputáveis;

d) Apuramento, por acordo entre o concedente e a concessionária, precedido das negociações necessárias, do efeito sobre os custos e ou receitas e dos efeitos sobre o *cash-flow* que são necessários à reposição dos critérios chave constantes de anexo ao contrato de concessão.

9 — Decorridos 180 dias sobre a solicitação de início de negociações através da notificação referida na alínea b) do número anterior sem que o concedente e a concessionária cheguem a acordo sobre os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, aquela reposição tem lugar, com referência ao caso base, e é efectuada pelos valores constantes de anexo ao contrato de concessão relativos aos critérios chave previstos no n.º 3 da presente base.

10 — A declaração a que alude a alínea c) do n.º 8 da presente base pode ser antecedida de pedidos de esclarecimento ou de nova documentação, formulados pelo concedente, não podendo ser interpretado tal pedido como a definitiva assunção de responsabilidades, em relação aos factos que nela são aceites como podendo dar lugar a reequilíbrio financeiro da concessão.

11 — Decorridos 90 dias sobre o início das negociações a que se refere a alínea d) do n.º 8 da presente base sem que o concedente e a concessionária tenham chegado a acordo sobre as causas e ou o montante do desequilíbrio financeiro da concessão e os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, o concedente ou a concessionária podem recorrer ao processo de arbitragem.

12 — O processo relativo à reposição do equilíbrio financeiro deve observar o regime previsto no Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril.

13 — O concedente e a concessionária são responsáveis pelos custos em que cada um incorre com o processo relativo à reposição do equilíbrio financeiro.

85 — Compensações ao concedente

1 — O concedente tem direito a partilhar nos benefícios financeiros da concessão, nos termos do disposto nesta base, nos seguintes casos:

a) Alterações legislativas de carácter específico que tenham impacte directo favorável sobre os resultados relativos às actividades concessionadas; ou

b) Obtenção, pela concessionária, de outras receitas não previstas no n.º 5 da base 2 e provenientes do exercício de novas actividades autorizadas pelo concedente nos termos do n.º 2 da base 62.

2 — As alterações legislativas à lei geral, designadamente à lei fiscal e à lei ambiental, ficam expressamente excluídas da previsão da alínea *a)* do n.º 1, sem prejuízo do disposto na base 86.

3 — O concedente notificará à concessionária a ocorrência de qualquer das situações indicadas no n.º 1 da presente base.

4 — O concedente e a concessionária encetam negociações, após a notificação a que se refere o número anterior, com vista à definição do montante do benefício, que é sempre determinado por referência ao caso base, e à definição da modalidade e demais termos da atribuição ao concedente da parte do benefício que lhe couber. Sem prejuízo de acordo diverso entre o concedente e a concessionária, a partilha dos benefícios a que se refere o n.º 1 da presente base efectua-se da seguinte forma:

a) No caso da alínea *a)*, integralmente a favor do concedente;

b) No caso da alínea *b)*, equitativamente entre o concedente e a concessionária.

5 — Há lugar à compensação a que se refere o n.º 1 da presente base quando, em consequência de algum dos eventos nele referidos, se verifique o aumento da TIR accionista em mais de 0,010 00 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no caso base.

6 — Sempre que as autorizações a que se referem os n.ºs 14 a 16 da base 26 impliquem, mesmo que não exclusiva ou directamente, reduções do volume ou do valor da construção nova a realizar pela concessionária, o concedente tem ainda direito a receber, da concessionária, metade do valor, expresso em euros, do benefício líquido que aquela redução de volume ou de valor de construção representar.

7 — Sempre que as reduções do volume ou do valor da construção nova a realizar pela concessionária e a que se refere o número anterior sejam consequência, mesmo que indirecta, de imposições, recomendações ou conselhos de terceiros, incluindo as autoridades ambientais, os municípios, o InIR ou o concedente, este tem direito a receber, da concessionária, a totalidade do valor, expresso em euros, do benefício líquido que aquela redução de volume ou de valor de construção representar.

8 — As quantias a que se refere o n.º 6 da presente base são pagas ao concedente no prazo de 60 dias a contar da vistoria com vista à entrada em serviço do último lançamento da concessão.

9 — O regime previsto nos n.ºs 6 e 7 da presente base não é aplicável às reduções de volume ou do valor da construção nova que resultem da adopção de técnicas construtivas não consideradas na proposta e aceites pelo InIR, nos termos do n.º 14 da base 26.

10 — A concessionária deve apresentar, com o projecto de execução, a indicação das alterações a que entende ser aplicável o disposto nos n.ºs 6 a 9 da presente base e o cálculo dos valores a que se referem estas disposições. A aprovação do projecto de execução pelo concedente não significa, salvo menção expressa em contrário, aceitação de tal indicação e ou cálculo.

11 — O concedente e a concessionária são responsáveis pelos custos em que cada um incorre com o processo previsto na presente base.

86 — Variação da tributação directa sobre o lucro das sociedades

1 — Quando ocorra variação da taxa global de tributação directa sobre o lucro das sociedades que, conjunta ou isoladamente, tenha por efeito a variação da TIR accionista em mais de 0,010 00 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no caso base, a concessionária paga ou recebe do concedente, consoante o caso, um valor que, simulado no caso base, reponha, ano a ano, o valor do *cash-flow* accionista caso tal variação não tivesse ocorrido.

2 — O plano de pagamentos ou de recebimentos do valor referido no número anterior é objecto de acordo entre o concedente e a concessionária, devendo, em qualquer caso, o pagamento ou recebimento, conforme for o caso, ocorrer em 30 de Junho do ano a que respeita.

CAPÍTULO XXIII**Direitos de propriedade industrial e intelectual****87 — Direitos de propriedade industrial e intelectual**

1 — A concessionária cede ao concedente, gratuitamente, todos os projectos, planos, plantas, documentos e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelarem 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 tiverem sido adquiridos ou criados no desenvolvimento das actividades concessionadas, seja directamente pela concessionária seja pelos terceiros que para o efeito subcontratar.

2 — Os direitos de propriedade intelectual relativos aos estudos e projectos elaborados para os fins específicos das actividades concessionadas e, bem assim, os projectos, planos, plantas, documentos e outros materiais referidos no número anterior são transmitidos gratuitamente ao concedente, e em regime de exclusividade, no termo da concessão, competindo à concessionária adoptar todas as medidas para o efeito necessárias.

CAPÍTULO XXIV**Vigência da concessão****88 — Entrada em vigor**

O contrato de concessão entrará em vigor às 24 horas do dia da sua assinatura, contando-se a partir dessa data o prazo de vigência da concessão.

CAPÍTULO XXV

Disposições diversas

89 — Taxa de gestão do contrato

1 — A concessionária paga anualmente ao InIR uma taxa de gestão do contrato de concessão, para suporte das despesas do InIR com o acompanhamento, gestão e fiscalização da concessão, calculada de acordo com a expressão seguinte:

$$T = K * \overline{TMDA}$$

em que:

T = taxa anual de gestão do contrato (em euros);

K = constante de valor 18, actualizável anualmente de acordo com o IPC;

TMDA = média ponderada do TMDA de todos os sub-branchos portajados em serviço no ano anterior àquele em que se efectua o pagamento.

2 — A taxa de gestão referida no número anterior deve ser paga pela concessionária até ao dia 31 de Janeiro do ano seguinte a que se refere, utilizando o TMDA real verificado no ano a que se reporta.

90 — Exercício de direitos

Sem prejuízo do disposto no capítulo xxvi, o não exercício ou o exercício tardio ou parcial de qualquer direito que assista a qualquer das partes ao abrigo do contrato de concessão não importa a renúncia a esse direito nem impede o seu exercício posterior nem constitui moratória ou novação da respectiva obrigação.

91 — Acordo completo

O contrato de concessão, incluindo os contratos e documentos que constam dos seus anexos e respectivos apêndices, constituem a totalidade do acordo que regula a concessão e a actividade da concessionária, incluindo o seu financiamento.

92 — Comunicações, autorizações e aprovações

1 — As comunicações, notificações, autorizações e aprovações previstas no contrato de concessão são sempre efectuadas por escrito e remetidas:

- a) Em mão, desde que comprovadas por protocolo;
- b) Por telefax, desde que comprovado por «recibo de transmissão ininterrupta»;
- c) Por correio registado com aviso de recepção.

2 — As partes podem alterar os seus domicílios, mediante comunicação prévia dirigida à outra parte, a cuja produção de efeitos se aplica a regra estabelecida no número seguinte.

3 — As comunicações previstas no contrato de concessão consideram-se efectuadas:

- a) No dia seguinte àquele em que forem transmitidas em mão ou por telefax, se entregues ou recebidas entre as 9 e as 17 horas, ou no dia útil seguinte, no caso de serem efectuadas após as 17 horas;
- b) Cinco dias depois de remetidas pelo correio, mas nunca antes de se verificar a assinatura do aviso de recepção.

93 — Prazos e sua contagem

Os prazos fixados no contrato de concessão contam-se em dias ou meses seguidos de calendário salvo se contiverem a indicação de dias úteis, caso em que apenas se contam os dias em que os serviços da Administração Pública se encontrarem abertos ao público no Porto.

94 — Custos e encargos da concessionária

A concessionária paga à EP, em prazo a fixar no contrato de concessão, os encargos suportados na preparação, lançamento e conclusão do concurso, que ascendem a um valor, não sujeito a IVA, a fixar no contrato de concessão.

CAPÍTULO XXVI

Resolução de diferendos

95 — Processo de resolução de diferendos

1 — Os eventuais conflitos que possam surgir entre as partes em matéria de validade, interpretação, aplicação ou integração das regras por que se rege a concessão serão resolvidos por arbitragem.

2 — A submissão de qualquer questão a arbitragem não exonera as partes do pontual e atempado cumprimento das disposições do contrato de concessão, nem exonera a concessionária do cumprimento das determinações do concedente que, no seu âmbito, lhe forem comunicadas, nem permite ou justifica qualquer interrupção do normal desenvolvimento das actividades concessionadas.

3 — O disposto no número anterior relativamente ao cumprimento das determinações do concedente pela concessionária aplica-se também a determinações subsequentes sobre a mesma matéria, mesmo que emitidas após a data de submissão de uma questão a arbitragem, desde que a determinação originária tenha sido comunicada à concessionária anteriormente àquela data.

96 — 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 tiverem designado.

2 — A parte que decida submeter determinado diferendo ao tribunal arbitral apresenta à outra parte, através de carta registada com aviso de recepção, o requerimento de constituição do tribunal arbitral contendo a identificação do objecto do litígio e a designação do árbitro e, em simultâneo, a respectiva petição inicial, devendo a outra parte, no prazo máximo de 30 dias a contar da recepção daquele requerimento, designar o árbitro de sua nomeação e deduzir a sua defesa, pela mesma forma.

3 — Ambos os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro do tribunal, no prazo de 20 dias a contar da designação do segundo árbitro, cabendo esta designação ao presidente do Tribunal Central Administrativo Sul caso a mesma não ocorra dentro do prazo aqui fixado, que também nomeará o árbitro da parte que o não tenha feito.

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

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

6 — O tribunal arbitral julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

7 — As decisões do tribunal arbitral devem ser proferidas no prazo máximo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal arbitral, configuram a decisão final de arbitragem relativamente às matérias em causa e incluirão a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição pelas partes.

8 — Sempre que esteja em causa matéria relacionada com a reposição do equilíbrio financeiro da concessão,

a decisão deve conter, sob pena de nulidade, expressa referência aos efeitos que produz no caso base, contendo instrução detalhada sobre as alterações que as partes, em sua execução, deverão nele introduzir.

9 — A arbitragem decorre em Lisboa, funcionando o tribunal arbitral de acordo com as regras fixadas no contrato de concessão, com as regras estabelecidas pelo próprio tribunal arbitral e ainda, subsidiariamente, pelo disposto na Lei n.º 31/86, de 29 de Agosto, devendo ser observado, quanto aos honorários dos árbitros, o regulamento do Centro de Arbitragem Comercial da Associação Comercial de Lisboa — Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa.

I SÉRIE



Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

Preço deste número (IVA incluído 5%)

€ 2,52



Diário da República Electrónico: Endereço Internet: <http://dre.pt>
Correio electrónico: dre@incm.pt • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa