

**Tradução**

No dia 5 de Outubro de 2010, o Reino dos Países Baixos transmitiu ao Conselho Federal suíço a comunicação, que segue em anexo, respeitante a uma modificação da estrutura do Reino e, a 8 de Setembro de 2011, uma lista recapitulativa dos tratados depositados junto do Conselho Federal suíço. A presente Convenção é aplicável à parte europeia dos Países Baixos desde 29 de Julho de 1963, à parte caraíba dos Países Baixos (as ilhas Bonaire, Santo Eustáquio e Saba) desde 10 de Outubro de 2010, a Aruba desde 1 de Janeiro de 1986, bem como às ilhas Curaçao e São Martim desde 10 de Outubro de 2010. Ela também se aplicava às antigas Antilhas neerlandesas desde 29 de Julho de 1963. Além disso o Reino dos Países Baixos reformulou a sua declaração de 29 de Junho de 1963 nestes termos (tradução não oficial a partir do original inglês):

«Tendo em conta a relação que existe do ponto de vista do direito público entre a parte europeia dos Países Baixos, Aruba, Curaçao, São Martim e parte caraíba dos Países Baixos (as ilhas Bonaire, Santo Eustáquio e Saba), considera-se consequentemente que, em relação ao Reino dos Países Baixos, as expressões ‘território metropolitano’ e ‘territórios não metropolitanos’ utilizadas no texto da Convenção passam a significar respectivamente ‘território europeu’ e ‘territórios não europeus’.»

A presente notificação é comunicada pelo Conselho Federal suíço, na sua qualidade de depositário ([www.dfae.admin.ch/depositaire](http://www.dfae.admin.ch/depositaire)), aos Governos dos Estados Membros da CIEC.

A República Portuguesa tornou-se membro de pleno direito da Comissão a partir de 27 de Outubro de 1973. Foi admitido na Comissão em 13 de Setembro de 1973, por votação unânime, passando a ficar habilitado a fazer parte 20 dias depois da votação, nos termos do n.º 3 do Protocolo Adicional de 25 de Setembro de 1952, conforme Aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 274, de 23 de Novembro de 1973.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 9 de Novembro de 2011. — O Director, *Miguel de Serpa Soares*.

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO****Decreto-Lei n.º 111/2011****de 28 de Novembro**

A introdução de portagens em auto-estradas onde se encontrava instituído o regime sem custos para o utilizador (SCUT) teve início com a publicação do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de Junho, complementado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2010, de 22 de Setembro, e pela Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de Outubro. Os referidos normativos sujeitaram ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, nos termos do regime legal e contratual aplicável à concessão em que se integram, determinados lanços e sublanços das concessões SCUT Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral.

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

der que os princípios da universalidade e do utilizador pagador garantem uma maior equidade e justiça social, bem como permitem um incremento das verbas obtidas com a exploração das infra-estruturas rodoviárias.

Com vista a concretizar a implementação deste modelo, foram desenvolvidos processos negociais com as Concessionárias das concessões SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, nos termos do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de Julho. Esses processos negociais culminaram na adopção de um acordo para a alteração dos respectivos contratos de concessão.

Neste contexto, o presente decreto-lei sujeita os lanços e sublanços das concessões SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, competindo à EP — Estradas de Portugal, S. A., a gestão do sistema de cobrança de portagem nos mesmos.

O presente decreto-lei garante, ainda, a criação de um regime de discriminação positiva para as populações e para as empresas locais, em particular das regiões mais desfavorecidas, que beneficiam de um sistema misto de isenções e de descontos nas taxas de portagem.

Assim:

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

**CAPÍTULO I****Disposições gerais****Artigo 1.º****Objecto e âmbito de aplicação**

1 — O presente decreto-lei sujeita ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores os lanços e os sublanços das seguintes auto-estradas:

- a)* A 22, que integra o objecto da Concessão do Algarve;
- b)* A 23, entre o nó com a A 1 e o nó Abrantes Este, integrada no objecto da Concessão da EP — Estradas de Portugal, S. A. (EP, S. A.);
- c)* A 23, que integra o objecto da Concessão da Beira Interior;
- d)* A 24, que integra o objecto da Concessão do Interior Norte;
- e)* A 25, que integra o objecto da Concessão da Beira Litoral/Beira Alta.

2 — O presente decreto-lei fixa a data a partir da qual se inicia a cobrança daquelas taxas e cria um regime de discriminação positiva para as populações e empresas locais, através da aplicação de um sistema misto de isenções e descontos.

3 — Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, o presente decreto-lei estabelece, igualmente, o regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores a que ficam sujeitos os lanços e os sublanços das auto-estradas referidas no n.º 1.

**Artigo 2.º****Definições e abreviaturas**

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

- a)* «Auto-estradas» a secção corrente, com pelo menos duas vias em cada sentido, os nós de ligação e os conjuntos viários associados que integram o objecto das concessões identificadas no n.º 1 do artigo seguinte;

b) «Cobrança coerciva» a cobrança de uma taxa de portagem que não tenha sido paga pelo utente através da cobrança primária ou da cobrança secundária, implicando ainda o pagamento de um custo administrativo e de uma coima, se aplicável;

c) «Cobrança primária» a cobrança electrónica de taxas de portagem aos utentes com recurso a um contrato com uma entidade de cobrança credenciada através de sistema de débito em conta ou de pré-pagamento, com provisão de conta adequada, independentemente de identificação do utente;

d) «Cobrança secundária» a cobrança electrónica de taxa de portagem aos utentes através de sistema de pagamento posterior à utilização do serviço portajado (pós-pagamento), implicando o pagamento de um custo administrativo;

e) «Concedente» o Estado Português;

f) «Concessionárias» as entidades a quem foram atribuídas as concessões identificadas no n.º 1 do artigo seguinte;

g) «Contratos de concessão» os contratos celebrados entre o Concedente e as Concessionárias;

h) «Custos administrativos» a sobretaxa administrativa a suportar pelo utente, caso a cobrança da taxa de portagem seja efectuada através de cobrança secundária ou coerciva;

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

j) «Lanço» as secções em que se dividem as auto-estradas;

l) «Sistema MLFF» o sistema de cobrança exclusivamente electrónica de taxas de portagem do tipo Multi-Lane Free Flow;

m) «Sublanço» o troço viário das auto-estradas entre dois nós de ligação consecutivos ou entre um nó de ligação e uma estrada ou auto-estrada;

n) «Transacção» o conjunto de dados gerados num local de detecção aquando da sua transposição por um veículo, a qual corresponde uma taxa de portagem;

o) «Transacção agregada» a liquidação de uma viagem realizada numa via portajada;

p) «Viagem» o percurso realizado num conjunto de um ou mais sublanços das auto-estradas com um ou mais pórticos instalados, a que correspondam taxas de portagem real que o sistema de cobrança existente possa identificar, de uma forma coerente e integrada, por referência a um dado limite de tempo adequado, por uma determinada viatura entre a sua entrada e a sua saída das auto-estradas.

## CAPÍTULO II

### Sujeição ao regime de cobrança de taxas de portagem

#### Artigo 3.º

##### Lanços e sublanços sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem

1 — São sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores os lanços e sublanços das seguintes auto-estradas sem custos para o utilizador:

a) A 22, que integra o objecto da Concessão do Algarve;

b) A 23, que integra o objecto da Concessão da EP, S. A.;

c) A 23, que integra o objecto da Concessão da Beira Interior;

d) A 24, que integra o objecto da Concessão do Interior Norte;

e) A 25, que integra o objecto da Concessão da Beira Litoral/Beira Alta.

2 — Compete à EP, S. A., a gestão e a implementação do sistema de cobrança de taxas de portagem nos lanços e nos sublanços identificados no número anterior.

#### Artigo 4.º

##### Isenções e descontos na cobrança de taxas de portagem

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 14.º, as pessoas singulares e as pessoas colectivas que tenham residência ou sede na área de influência das auto-estradas referidas no artigo anterior:

a) Ficam isentas do pagamento de taxas de portagem nas primeiras 10 transacções mensais que efectuem na respectiva auto-estrada;

b) Usufruem de um desconto de 15 % no valor da taxa de portagem aplicável em cada transacção que não beneficie da isenção prevista na alínea anterior.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a área de influência de cada auto-estrada encontra-se descrita no anexo ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, e corresponde à área dos concelhos inseridos numa nomenclatura das unidades territoriais estatísticas de nível 3 (NUTS III), nos termos definidos no Decreto-Lei n.º 68/2008, de 14 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 85/2009, de 3 de Abril, e pela Lei n.º 21/2010, de 23 de Agosto, em que qualquer parte do território dessa NUTS fique a menos de 20 km dos lanços e sublanços da auto-estrada.

3 — Os utilizadores, para beneficiarem do regime de discriminação positivas supra-referido, no momento da aquisição do dispositivo electrónico associado à matrícula ou da conversão de um dispositivo de uma entidade de cobrança de portagens em dispositivo electrónico associado à matrícula, têm de comprovar a morada da sua residência ou da sua sede, mediante a apresentação do título de registo de propriedade ou do certificado de matrícula, ou, no caso de veículos em regime de locação financeira ou similar, de documento do locador que identifique o nome e a morada da residência ou da sede do locatário.

4 — Os utilizadores previstos no número anterior têm de comprovar, com a periodicidade que venha a ser fixada em portaria do membro do Governo responsável pela área das infra-estruturas rodoviárias, junto dos distribuidores retalhistas ou das entidades de cobrança de portagens, que continuam a reunir as condições para beneficiarem do regime de discriminação positiva previsto no presente decreto-lei.

5 — O membro do Governo responsável pela área das infra-estruturas rodoviárias pode definir, por portaria, a introdução de descontos no valor das taxas de portagem aplicáveis, nomeadamente através da modulação horária, em benefício dos veículos afectos ao transporte rodoviário de mercadorias.

#### Artigo 5.º

##### Início da cobrança das taxas de portagem

A cobrança das taxas de portagem aos utilizadores nos lanços e nos sublanços das auto-estradas identificados no artigo 3.º inicia-se com a entrada em vigor do presente decreto-lei.

## CAPÍTULO III

## Regime de cobrança de taxas de portagem

## Artigo 6.º

## Sistema de cobrança de taxas de portagem

1 — O sistema de cobrança de taxas de portagem desenvolve-se segundo uma solução exclusivamente electrónica do tipo Multi-Lane Free Flow (MLFF).

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as formas de pagamento das taxas de portagem devem ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede nacional concessionada, incluindo as modalidades legalmente previstas ou outras que o Concedente autorize.

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

a) A interoperabilidade com o sistema de portagens electrónico actualmente em utilização nas concessões nacionais;

b) A compatibilidade com o disposto na Directiva n.º 2004/52/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança electrónica de portagens, transposta para a ordem jurídica interna pela Lei n.º 30/2007, de 6 de Agosto, e nos Decretos-Leis n.ºs 111/2009, 112/2009, alterado pela Lei n.º 46/2010, de 7 de Setembro, e 113/2009, todos de 18 de Maio.

## Artigo 7.º

## 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 seguintes:

Classe	Designação
1	Motociclos e veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,10 m, com ou sem reboque.
2	Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.

2 — 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 1,10 m e inferior a 1,30 m, desde que não apresentem tracção às quatro rodas permanente ou inserível, pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1, quando os seus utentes:

a) Sejam aderentes de um serviço electrónico de cobrança;

b) Façam prova, perante a entidade gestora do respectivo sistema electrónico de cobrança e mediante apresentação de documento oficial emitido pela entidade competente, do preenchimento dos requisitos exigidos no presente número.

3 — A relação entre o valor das tarifas de portagem das classes 2, 3 e 4 e a tarifa da classe 1, a definir pelo membro do Governo responsável pelo sector das infra-estruturas rodoviárias, não pode ser superior a, respectivamente, 1,75, 2,25 e 2,5.

4 — As taxas de portagem para as classes de veículos definidas nos n.ºs 1 e 2 são o produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efectivo de cada sublanço ou conjunto de sublanços onde sejam aplicadas, arredondado ao hectómetro, acrescido do IVA que seja aplicável à taxa em vigor.

5 — As taxas são arredondadas para o múltiplo de € 0,05 mais próximo ou outro que, por acordo entre o Concedente e a Concessionária, melhor se adequa ao sistema monetário em vigor.

6 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as taxas máximas de portagem a praticar têm como base a tarifa de referência para a classe 1, calculada de acordo com a fórmula indicada no n.º 1 do artigo seguinte, reportada a Dezembro de 2006, e que é de € 0,06671, não incluindo IVA.

7 — Por determinação do Concedente, e tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público, as taxas de portagem fixadas nos termos do presente artigo podem variar, designadamente em função da hora do dia em que sejam cobradas, de zonas especiais ou de passagens regulares e frequentes do mesmo veículo, ou em função da classe do veículo.

8 — Constituem, ainda, fundamento para a variação das taxas de portagem nos termos do número anterior a especificidade de determinados sublanços bem como a fluidez do tráfego, factores que podem determinar que as extensões dos percursos considerados para a fixação das taxas de portagem se baseiem em percursos médios ponderados.

9 — A cada transacção corresponde uma taxa de portagem, devendo proceder-se à cobrança de uma taxa de portagem única, agregando várias transacções, no caso de as mesmas corresponderem de forma coerente e integrada a uma só viagem.

10 — No caso de ter sido efectuada uma transacção agregada que não tenha sido objecto de cobrança primária, são cobrados ao utente, além da taxa de portagem, custos administrativos calculados de forma a cobrir os custos adicionais com essa cobrança, cujo valor é fixado por portaria do membro do Governo responsável pela área das infra-estruturas rodoviárias, sendo actualizado anualmente de acordo com a variação no IPC.

11 — O montante das taxas de portagem bem como a correspondente fundamentação são aprovados por portaria dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pela área das infra-estruturas rodoviárias, sob proposta da EP, S. A., e mediante parecer do Instituto das Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P.

## Artigo 8.º

## Actualização das tarifas de portagem

1 — As tarifas de portagem podem ser actualizadas, anualmente, no primeiro mês de cada ano civil, por despacho do membro do Governo responsável pela área das infra-estruturas rodoviárias, tendo em atenção a evolução do IPC, de acordo com a expressão seguinte:

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

em que:

$td(1)$  = valor máximo admissível para a data 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 de lanço, 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 de sublanço sem tarifa em vigor, e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;  
 $IPC(p-n)$  = valor do IPC, relativo ao mês ( $p-n$ ).

2 — A EP, S. A., deve comunicar às entidades encarregadas da cobrança de taxas de portagem o valor das novas tarifas com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data da entrada em vigor das mesmas.

#### Artigo 9.º

##### Não pagamento das taxas de portagem

O não pagamento ou o pagamento viciado de taxas de portagem devidas nos lanços e sublanços sujeitos ao regime efectivo de cobrança de taxas de portagem identificados no n.º 1 do artigo 3.º é sancionado nos termos previstos nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo aquelas que regulem as competências e os poderes que assistem aos agentes de fiscalização das Concessionárias nesta matéria.

#### Artigo 10.º

##### Receitas de cobrança de taxas de portagens

1 — Nos termos regulados no contrato de concessão celebrado entre a EP, S. A., e o Concedente, a EP, S. A., é titular do direito de cobrança de portagens na rede concessionada, incluindo os lanços e sublanços de auto-estrada identificados no artigo 3.º, revertendo para esta entidade as receitas da cobrança de taxas de portagem.

2 — Cada transacção agregada dá origem ao registo de uma receita de portagem a favor da EP, S. A.

3 — As Concessionárias devem celebrar com a EP, S. A., um contrato de prestação de serviços relativo ao serviço de cobrança de taxas de portagem.

#### Artigo 11.º

##### Cobrança de taxas de portagem

1 — À cobrança de taxas de portagem é aplicável o disposto no presente decreto-lei, na Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho, alterada pela Lei n.º 67-A/2007, de 31 de Dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de Maio, pela Lei n.º 46/2010, de 7 de Setembro, e pela Lei n.º 55-A/2010, de 31 de Dezembro, nos Decretos-Leis n.ºs 111/2009, 112/2009, alterado pela Lei n.º 46/2010, de 7 de Setembro, e 113/2009, todos de 18 de Maio, e nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, em cada momento, a esse serviço.

2 — O Sistema MLFF deve assegurar os níveis de disponibilidade proporcionados pelas suas potencialidades técnicas, bem como evitar situações de indisponibilidade ou limitar ao mínimo a sua duração e intensidade.

### CAPÍTULO IV

#### Disposições finais e transitórias

#### Artigo 12.º

##### Actos de execução

Compete aos membros do Governo responsáveis da área das finanças e pela área das infra-estruturas rodoviárias, na

qualidade de representantes do Concedente, a prática de todos os actos necessários à execução do presente decreto-lei.

#### Artigo 13.º

##### Direitos das Concessionárias e processo negocial

O regime previsto no presente decreto-lei não prejudica os direitos das Concessionárias previstos nos respectivos contratos de concessão e nos acordos celebrados, nem a continuidade dos processos negociais que se encontrem em curso, tendo em vista as alterações a introduzir nos contratos de concessão em função do início do regime efectivo de cobrança de taxas de portagem.

#### Artigo 14.º

##### Vigência

1 — O regime de isenções e descontos previsto no artigo 4.º aplicar-se-á uniformemente aos lanços e sublanços de auto-estradas identificados no artigo 3.º, até 30 de Junho de 2012.

2 — A partir de 1 de Julho de 2012, a aplicação do regime de isenções e descontos previsto no artigo 4.º manter-se-á apenas para as auto-estradas referidas no artigo 3.º que sirvam regiões cujo produto interno bruto (PIB) *per capita* regional seja inferior a 80 % da média do PIB *per capita* nacional.

#### Artigo 15.º

##### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no 10.º dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de Outubro de 2011. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã* — *Rabaça Gaspar* — *Alvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 16 de Novembro de 2011.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 18 de Novembro de 2011.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

#### ANEXO

(a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º)

#### Concelhos abrangidos pela área de influência das auto-estradas

##### Concessão do Algarve

Unidade territorial do Baixo Alentejo:

Aljustrel;  
 Almodôvar;  
 Alvito;  
 Barrancos;  
 Beja;  
 Castro Verde;  
 Cuba;  
 Ferreira do Alentejo;  
 Mértola;  
 Moura;  
 Ourique;  
 Serpa;  
 Vidigueira.

## Unidade territorial do Algarve:

Albufeira;  
 Alcoutim;  
 Aljezur;  
 Castro Marim;  
 Faro;  
 Lagoa;  
 Lagos;  
 Loulé;  
 Monchique;  
 Olhão;  
 Portimão;  
 São Brás de Alportel;  
 Silves;  
 Tavira;  
 Vila do Bispo;  
 Vila Real de Santo António.

**Concessão da Beira Interior**

## Unidade territorial do Pinhal Litoral:

Batalha;  
 Leiria;  
 Marinha Grande;  
 Pombal;  
 Porto de Mós.

## Unidade territorial do Pinhal Interior Sul:

Mação;  
 Oleiros;  
 Proença-a-Nova;  
 Sertão;  
 Vila do Rei.

## Unidade territorial da Serra da Estrela:

Fornos de Algodres;  
 Gouveia;  
 Seia.

## Unidade territorial da Beira Interior Norte:

Almeida;  
 Celorico da Beira;  
 Figueira de Castelo Rodrigo;  
 Guarda;  
 Manteigas;  
 Meda;  
 Pinhel;  
 Sabugal;  
 Trancoso.

## Unidade territorial da Beira Interior Sul:

Castelo Branco;  
 Idanha-a-Nova;  
 Penamacor;  
 Vila Velha de Ródão.

## Unidade territorial da Cova da Beira:

Belmonte;  
 Covilhã;  
 Fundão.

## Unidade territorial da Lezíria do Tejo:

Almeirim;  
 Alpiarça;  
 Azambuja;  
 Benavente;  
 Cartaxo;  
 Chamusca;  
 Coruche;  
 Golegã;  
 Rio Maior;  
 Salvaterra de Magos;  
 Santarém.

## Unidade territorial do Médio Tejo:

Abrantes;  
 Alcanena;  
 Constância;  
 Entroncamento;  
 Ferreira do Zêzere;  
 Ourém;  
 Sardoal;  
 Tomar;  
 Torres Novas;  
 Vila Nova da Barquinha.

## Unidade territorial do Alto Alentejo:

Alter do Chão;  
 Arronches;  
 Avis;  
 Campo Maior;  
 Castelo de Vide;  
 Crato;  
 Elvas;  
 Fronteira;  
 Gavião;  
 Marvão;  
 Monforte;  
 Nisa;  
 Ponte de Sor;  
 Portalegre;  
 Sousel.

**Concessão do Interior Norte**

## Unidade territorial do Ave:

Cabeceiras de Basto;  
 Fafe;  
 Guimarães;  
 Mondim de Basto;  
 Póvoa de Lanhoso;  
 Vieira do Minho;  
 Vila Nova de Famalicão;  
 Vizela.

## Unidade territorial do Tâmega:

Amarante;  
 Baião;  
 Castelo de Paiva;  
 Celorico de Basto;  
 Cinfães;  
 Felgueiras;  
 Lousada;  
 Marco de Canaveses;

Paços de Ferreira;  
Paredes;  
Penafiel;  
Resende;  
Ribeira de Pena.

Unidade territorial do Entre Douro e Vouga:

Arouca;  
Santa Maria da Feira;  
Oliveira de Azeméis;  
São João da Madeira;  
Vale de Cambra.

Unidade territorial do Douro:

Alijó;  
Armamar;  
Carraceda de Ansiães;  
Freixo de Espada à Cinta;  
Lamego;  
Mesão Frio;  
Moimenta da Beira;  
Murça;  
Penedono;  
Peso da Régua;  
Sabrosa;  
Santa Marta de Penaguião;  
São João da Pesqueira;  
Sernancelhe;  
Tabuaço;  
Tarouca;  
Torre de Moncorvo;  
Vila Real;  
Vila Nova de Foz Côa.

Unidade territorial do Alto Trás-os-Montes:

Alfândega da Fé;  
Boticas;  
Bragança;  
Chaves;  
Macedo de Cavaleiros;  
Miranda do Douro;  
Mirandela;  
Mogadouro;  
Montalegre;  
Ribeira de Pena;  
Valpaços;  
Vila Flor;  
Vila Pouca de Aguiar;  
Vimioso;  
Vinhais.

Unidade territorial do Pinhal Interior Norte:

Alvaiázere;  
Ansião;  
Arganil;  
Castanheira de Pêra;  
Figueiró dos Vinhos;  
Góis;  
Lousã;  
Miranda do Corvo;  
Oliveira do Hospital;  
Pampilhosa da Serra;  
Pedrógão Grande;  
Penela;

Tábua;  
Vila Nova de Poiares.

Unidade territorial do Dão-Lafões:

Aguiar da Beira;  
Carregal do Sal;  
Castro Daire;  
Mangualde;  
Mortágua;  
Nelas;  
Oliveira de Frades;  
Penalva do Castelo;  
Santa Comba Dão;  
São Pedro do Sul;  
Sátão;  
Tondela;  
Vila Nova de Paiva;  
Viseu;  
Vouzela.

Unidade territorial da Serra da Estrela:

Fornos de Algodres;  
Gouveia;  
Seia.

#### Concessão da Beira Alta/Beira Litoral

Unidade territorial do Entre Douro e Vouga:

Arouca;  
Santa Maria da Feira;  
Oliveira de Azeméis;  
São João da Madeira;  
Vale de Cambra.

Unidade territorial do Douro:

Alijó;  
Armamar;  
Carraceda de Ansiães;  
Freixo de Espada à Cinta;  
Lamego;  
Mesão Frio;  
Moimenta da Beira;  
Penedono;  
Peso da Régua;  
Sabrosa;  
Santa Marta de Penaguião;  
São João da Pesqueira;  
Sernancelhe;  
Tabuaço;  
Tarouca;  
Torre de Moncorvo;  
Vila Real;  
Vila Nova de Foz Côa.

Unidade territorial do Baixo Vouga:

Águeda;  
Albergaria-a-Velha;  
Anadia;  
Aveiro;  
Estarreja;  
Ílhavo;  
Murtosa;  
Oliveira do Bairro;

Ovar;  
Sever do Vouga;  
Vagos.

Unidade territorial do Baixo Mondego:

Cantanhede;  
Coimbra;  
Condeixa-a-Nova;  
Figueira da Foz;  
Mealhada;  
Mira;  
Montemor-o-Velho;  
Mortágua;  
Penacova;  
Soure.

Unidade territorial do Pinhal Interior Norte:

Alvaiázere;  
Ansião;  
Arganil;  
Castanheira de Pêra;  
Figueiró dos Vinhos;  
Góis;  
Lousã;  
Miranda do Corvo;  
Oliveira do Hospital;  
Pampilhosa da Serra;  
Pedrógão Grande;  
Penela;  
Tábua;  
Vila Nova de Poiares.

Unidade territorial do Dão-Lafões:

Aguiar da Beira;  
Carregal do Sal;

Castro Daire;  
Mangualde;  
Mortágua;  
Nelas;  
Oliveira de Frades;  
Penalva do Castelo;  
Santa Comba Dão;  
São Pedro do Sul;  
Sátão;  
Tondela;  
Vila Nova de Paiva;  
Viseu;  
Vouzela.

Unidade territorial da Serra da Estrela:

Fornos de Algodres;  
Gouveia;  
Seia.

Unidade territorial da Beira Interior Norte:

Almeida;  
Celorico da Beira;  
Figueira de Castelo Rodrigo;  
Guarda;  
Manteigas;  
Meda;  
Pinhel;  
Sabugal;  
Trancoso.

Unidade territorial da Cova da Beira:

Belmonte;  
Covilhã;  
Fundão.

*I SÉRIE*



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

*Diário da República Electrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio electrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750