

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 60/2010

de 8 de Junho

O Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia têm vindo a aprovar um conjunto de medidas legislativas destinadas a promover a harmonização das condições de concorrência entre os operadores de transporte de mercadorias dos Estados membros, bem como a estimular a adopção de práticas que contribuam para o desenvolvimento sustentável no sector dos transportes e a evitar as distorções existentes a nível do mercado interno. Essas medidas constam, designadamente, da Directiva n.º 1999/62/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas, alterada pela Directiva n.º 2006/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Maio, cuja transposição se torna necessária.

Assim, o presente decreto-lei visa transpor para a ordem jurídica nacional o disposto na Directiva n.º 2006/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Maio, nas matérias relativas aos sistemas de portagens, correspondendo à necessidade de adaptação dos princípios e regras das disposições comunitárias à realidade nacional, sempre no respeito das regras próprias da transposição de tais normas.

Neste particular aspecto, não pode ser ignorada a realidade de que a totalidade das vias integrantes da rede rodoviária transeuropeia é objecto de contratos de concessão ou subconcessão, celebrados com entidades privadas antes de Junho de 2008. Tendo em consideração esta realidade, importa realçar que a configuração das regras destas directivas visam assegurar condições de igualdade concorrencial entre operadores europeus de mercadorias, sem distinção de origem ou nacionalidade.

Consagram-se, portanto, regras claras de aplicação no tempo do presente decreto-lei, que atendem justamente à preexistência de uma intensa rede contratual entre o Estado, a EP — Estradas de Portugal, S. A., e os operadores privados, nos termos, aliás, previstos nas próprias regras comunitárias.

A clareza e simplicidade das regras a transpor permitiu consagrar na lei nacional a generalidade dos preceitos comunitários.

Tendo em atenção a necessidade de respeitar os princípios da transparência e da não discriminação em função da nacionalidade do transportador, do local de registo do veículo ou da origem ou destino da operação de transporte, o cálculo das portagens deve basear-se no princípio da amortização exclusiva dos custos de infra-estruturas, ou seja, na recuperação unicamente dos custos das infra-estruturas.

Procede-se à delimitação do âmbito de aplicação do regime ora proposto aos veículos pesados de mercadorias, entendendo-se como tal os veículos destinados a esse transporte com um peso máximo autorizado superior a 3,5 t, que utilizam as vias nacionais incluídas na rede transeuropeia.

Por outro lado, atenta a necessidade de preservar a estabilidade dos contratos já celebrados, estabelece-se que os princípios aplicáveis ao cálculo de portagens, tendo em conta a amortização dos custos das infra-estruturas rodoviárias, apenas se aplicam a novos sistemas de portagens.

Atendendo ainda ao modelo de concessão subjacente aos sistemas de portagens em território nacional, clarifica-se que o presente decreto-lei não se aplica aos contratos de concessão com sistemas de portagens em vigor em 10 de Junho de 2008, ou em relação aos quais tenham sido recebidas até essa data propostas ou candidaturas no âmbito de um processo de contratação pública, enquanto aqueles estiverem em vigor e não sofrerem alterações substanciais.

Inserida na política comercial dos concessionários da rede de infra-estruturas rodoviárias, é admitida a aplicação de descontos a utilizadores frequentes, no limite máximo de 13 % do montante da portagem em vigor. Estão, ainda, sujeitas a reduções ou isenções determinadas categorias de veículos devidamente especificados.

É, também, aberta a possibilidade de se modularem as portagens em função de objectivos específicos, como seja o combate a danos ambientais, a redução do congestionamento, a minimização dos danos causados à infra-estrutura, a optimização da utilização da infra-estrutura ou a promoção da segurança rodoviária.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei estabelece os princípios a que deve obedecer a fixação dos valores das portagens a cobrar a veículos pesados de mercadorias pela utilização das infra-estruturas rodoviárias, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Maio, que altera a Directiva n.º 1999/62/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias com um peso máximo autorizado superior a 3,5 t pela utilização de certas infra-estruturas.

Artigo 2.º

Princípios

1 — A aplicação de portagens obedece aos princípios da transparência e da não discriminação em razão da nacionalidade do transportador, do país ou local de estabelecimento do transportador ou de registo do veículo ou da origem ou destino da operação de transporte.

2 — O cálculo das portagens baseia-se no princípio da amortização exclusiva dos custos das infra-estruturas, que se traduz na recuperação unicamente daqueles custos.

3 — O montante médio ponderado das portagens tem como referência, nomeadamente, os custos de construção e os custos de exploração, manutenção e desenvolvimento da parte da rede de infra-estruturas em causa, sem prejuízo de, na fixação das taxas de portagem, não se recuperar parte ou a totalidade de tais custos.

4 — O montante médio ponderado das portagens pode incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro, devidamente quantificadas, tendo em conta as condições de mercado.

5 — Os custos de referência para o cálculo do montante médio ponderado das portagens respeitam à parte da rede sobre a qual recaem as portagens e aos veículos sujeitos à cobrança das mesmas.

6 — A imputação dos custos e o cálculo das portagens estabelecidos nos números anteriores seguem os princípios incluídos no anexo II do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

7 — Para efeitos do disposto no presente artigo, entende-se por montante médio ponderado das portagens o total das receitas provenientes das portagens cobradas num dado período, dividido pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos numa determinada parte da rede sujeita a portagem, no mesmo período, sendo as receitas e os quilómetros percorridos pelos veículos calculados relativamente aos veículos a que se aplicam portagens.

8 — Os custos de construção referidos no presente artigo são os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, os custos de investimento de:

a) Novas infra-estruturas ou em melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo genericamente custos de ciclo de vida da infra-estrutura, para o nível de serviço definido) e em particular reparações estruturais significativas; ou

b) Infra-estruturas ou melhorias introduzidas nas infra-estruturas (incluindo reparações estruturais significativas) que tenham sido concluídas, no máximo, 30 anos antes de 10 de Junho de 2008, no caso de em 10 de Junho de 2008 se encontrar já em vigor um sistema de cobrança de portagens, ou, no máximo, 30 anos antes da instituição de quaisquer novos sistemas de cobrança de portagens introduzidos após 10 de Junho de 2008.

9 — Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por reparações estruturais significativas as reparações estruturais da via rodoviária, com exclusão das que já não proporcionem qualquer vantagem aos utilizadores, designadamente as obras de reparação que tenham sido substituídas por obras de renovação das camadas de desgaste ou por outras obras de construção.

10 — Os custos das infra-estruturas, definidos nos n.ºs 1 e 2 do anexo II, ou os custos das melhorias introduzidas nas infra-estruturas, concluídas antes das datas referidas no n.º 8, podem:

a) Ser considerados custos de construção, caso a construção da infra-estrutura em causa dependa do facto de o seu período de vida predefinido, em sede contratual ou outra sede, ser superior a 30 anos, não devendo, neste caso, a proporção dos custos de construção a ter em conta exceder a proporção do actual período de vida predefinido dos componentes da infra-estrutura ainda não amortizados à data em que é introduzido o novo sistema de cobrança de portagens; ou

b) Incluir as despesas específicas com infra-estruturas que se destinem a reduzir os danos decorrentes do ruído ou a melhorar a segurança rodoviária e os pagamentos efectivamente executados pelo operador da infra-estrutura que correspondam a elementos ambientais objectivos, como a protecção contra a contaminação do solo.

11 — Os custos de investimento referidos no n.º 8 incluem os custos de financiamento, sendo que estes últimos incluem os juros sobre os empréstimos contraídos e a remuneração do financiamento por recursos próprios ou pela aquisição de participações por accionistas, bem como outros encargos que incidam sobre os empréstimos contraídos e respectivos juros, ou sobre a remuneração de fundos próprios.

12 — Para efeitos de fixação do valor das portagens, a determinação indicativa das classes de veículos encontra-se prevista no anexo III do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Descontos, reduções ou isenções

1 — Podem ser aplicados descontos nas taxas de portagem para os utilizadores frequentes desde que se cumpram, cumulativamente, as seguintes condições:

a) Sejam respeitados os princípios estabelecidos no artigo anterior;

b) A estrutura de tarifação resultante seja linear, proporcionada, disponível em termos idênticos para todos os utilizadores e não implique custos adicionais para outros utilizadores sob a forma de portagens mais elevadas;

c) Os descontos não excedam 13% da portagem paga por veículos equivalentes não elegíveis para efeitos do desconto.

2 — Podem ainda ser estabelecidas reduções ou isenções nas taxas de portagem, designadamente, para:

a) Veículos isentos da obrigação de instalação e utilização de um aparelho de controlo a bordo, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários;

b) Veículos afectos à defesa nacional, protecção civil, serviços de combate a incêndios e outros serviços de socorro e emergência, forças de segurança, veículos de manutenção das estradas e veículos afectos a demais entidades ou organismos cuja isenção se encontre legalmente prevista.

Artigo 4.º

Modulação das taxas de portagem

1 — Sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei, as taxas das portagens podem variar, tendo em vista combater danos ambientais, para fazer face ao congestionamento, para minimizar os danos causados às infra-estruturas, para otimizar a utilização de uma dada infra-estrutura ou promover a segurança rodoviária desde que tal variação:

a) Seja proporcional ao objectivo prosseguido;

b) Seja transparente e não discriminatória, designadamente no que respeita à nacionalidade do transportador, ao país ou local de estabelecimento do transportador ou de registo do veículo e à origem ou destino do transporte;

c) Não se destine a gerar receitas adicionais provenientes das portagens, devendo todo e qualquer acréscimo de receitas, de que resulte um montante médio ponderado não conforme com as regras do respectivo cálculo, ser compensado por alterações da estrutura da variação, a aplicar no prazo de dois anos a contar do final do ano fiscal em que as receitas adicionais sejam geradas;

d) Respeite os limiares máximos de flexibilidade estabelecidos no n.º 2.

2 — Nas condições estabelecidas no número anterior, as taxas de portagem podem variar em função da:

a) Classe de emissão EURO, nos termos do anexo I do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, incluindo o nível de PM e NOx, desde que nenhuma portagem exceda

em 100% a portagem cobrada a veículos equivalentes que obedecem às mais rigorosas normas de emissão; e ou

b) Hora do dia, o tipo de dia ou a estação do ano, desde que nenhuma portagem exceda em 100% a portagem cobrada durante o período mais barato ou, sendo 0 a taxa aplicável ao citado período, a penalização pela utilização da hora do dia, do tipo de dia ou da estação do ano mais caros não seja superior a 50% do valor da portagem que de outro modo seria aplicável ao mesmo veículo.

3 — Caso seja estabelecida variação da taxa de portagem nos termos da alínea a) do número anterior e em caso de controlo, se o condutor não fizer prova documental do modelo do veículo e classe de emissão EURO, pode ser aplicada taxa de portagem de nível mais elevado.

Artigo 5.º

Aplicação no tempo

1 — O presente decreto-lei aplica-se aos sistemas de portagens nas vias nacionais incluídas na rede rodoviária transeuropeia, entendendo-se como tal as vias rodoviárias definidas na secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho.

2 — O presente decreto-lei não se aplica aos sistemas de portagens em vigor ou previstos em contratos de concessão de obras públicas ou de concessão de serviços, conforme definidos no artigo 407.º do Código dos Contratos Públicos, em vigor em 10 de Junho de 2008, ou em relação aos

quais tenham sido recebidas, até 10 de Junho de 2008, propostas ou candidaturas no âmbito de um procedimento de contratação pública, enquanto aqueles estiverem em vigor e não sofrerem alterações substanciais.

3 — Incluem-se no período de vigência dos sistemas de portagem quaisquer renovações ou prorrogações, ainda que decorram de processo de reposição do equilíbrio económico-financeiro, dos contratos que os prevejam.

4 — Para efeitos do disposto no n.º 2, entende-se por «alterações substanciais» quaisquer transformações significativas dos termos e condições iniciais do sistema de portagens, ou seja, do sistema de cálculo das taxas devidas pela utilização das infra-estruturas rodoviárias, sendo que a modificação da fórmula de actualização tarifária não é considerada como tal.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 12 de Fevereiro de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *António Augusto da Ascenção Mendonça*.

Promulgado em 28 de Abril de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 3 de Maio de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO I

Limites de emissão

[a que se refere a alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º]

1 — Veículo «EURO 0»:

(Em gramas por quilowatts hora)		
Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos (HC)	Massa de óxidos de azoto (NOx)
12,3	2,6	15,8

2 — Veículos «EURO I/EURO II»:

(Em gramas por quilowatts hora)				
Veículo	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos (HC)	Massa de óxidos de azoto (NOx)	Massa de partículas (PT)
«EURO I»	4,9	1,23	9,0	(¹) 0,4
«EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

(¹) Ao valor limite das emissões de partículas aplica-se um coeficiente de 1,7 para os motores de potência igual ou inferior a 85 kw.

3 — Veículos «EURO III/EURO IV/EURO V/VEA»:

As massas específicas de monóxido de carbono, hidrocarbonetos totais, óxidos de azoto e partículas, determinadas no ensaio ESC, e a opacidade dos fumos, determinada no ensaio ELR, não devem exceder os seguintes valores (¹):

Veículo	Massa de monóxido de carbono (CO) (gramas por quilowatts hora)	Massa de hidrocarbonetos (HC) (gramas por quilowatts hora)	Massa de óxidos de azoto (NOx) (gramas por quilowatts hora)	Massa de partículas (PT) (gramas por quilowatts hora)	Fumos (m ³)
«EURO III»	2,1	0,66	5,0	(²) 0,10	0,8
«EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
«EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
«VEA»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(¹) Um ciclo de ensaios é constituído por uma sequência de pontos de ensaio, cada um dos quais com uma velocidade e um binário definidos, que devem ser seguidos pelo motor em condições de funcionamento em estado estacionário (ensaio ESC) ou transiente (ensaios ETC e ELR).

(²) 0,13 para os motores com uma cilindrada unitária inferior a 0,7 dm³ e um regime nominal superior a 3000 min⁻¹.

ANEXO II

Princípios fundamentais de imputação de custos e de cálculo das portagens

(a que se referem os n.ºs 6 e 10 do artigo 2.º)

O presente anexo estabelece os princípios fundamentais de cálculo dos montantes médios ponderados das portagens de acordo com o disposto no n.º 6 do artigo 2.º

A obrigação de relacionar as portagens com os custos não prejudica a faculdade de, ao abrigo do artigo 2.º, se optar pela não recuperação total dos custos por via das receitas provenientes das portagens ou de, ao abrigo do artigo 4.º, se fazer variar, com base no valor médio, o montante de portagens específicas.

1 — Custos das infra-estruturas:

1.1 — Custos de investimento:

Os custos de investimento abrangem os custos de construção e os custos de desenvolvimento da infra-estrutura, e, quando apropriado, acrescidos de uma remuneração do capital investido ou de uma margem de lucro. Também se incluem os custos com a aquisição dos terrenos, planeamento, concepção, supervisão dos contratos de construção e gestão de projectos e investigações arqueológicas e geológicas, bem como outros custos acessórios relevantes.

Os custos de construção são amortizados tendo por base o período de vida previsto da infra-estrutura ou um período (não inferior a 20 anos) que se considere adequado por razões de financiamento através de um contrato de concessão ou de outro modo.

Sem prejuízo do cálculo dos custos de investimento, a amortização dos custos pode:

Ser repartida uniformemente ao longo do período de amortização ou ponderada com base nos primeiros anos, nos anos intermédios ou nos últimos anos, desde que essa ponderação seja efectuada de forma transparente;

Estabelecer a indexação das portagens ao longo do período de amortização.

Todos os custos históricos são baseados nos montantes pagos. Os custos previsionais baseiam-se em estimativas razoáveis.

A taxa de juro a aplicar aos custos históricos será a taxa aplicada aos financiamentos obtidos pelo Estado durante o período correspondente.

A imputação dos custos aos veículos pesados faz-se de forma objectiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego de veículos pesados na rede e os custos associados. Para o efeito, o número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados pode ser ajustado por «coeficientes de equivalência» devidamente justificados, como os estabelecidos no n.º 3.

Os valores de remuneração de capital ou de margem de lucro previstos devem ser razoáveis, tendo em conta as condições de mercado, podendo variar de modo a incentivar o desempenho de terceiros no tocante aos requisitos de qualidade do serviço. A remuneração do capital pode ser avaliada com base em indicadores económicos, como a taxa interna de rentabilidade dos investimentos (TIR), ou o custo médio ponderado do capital.

1.2 — Custos anuais de manutenção e custos de reparação estruturais:

Estes custos incluem os custos anuais de manutenção da rede bem como os custos periódicos respeitantes à reparação, reforço e renovação dos pavimentos, estruturas e demais equipamentos rodoviários, tendo em vista assegurar a manutenção do nível de funcionalidade da rede ao longo do tempo.

Estes custos são repartidos pelos veículos pesados e por outros veículos em função do número de quilómetros, reais e previsionais, por eles percorridos, podendo ser ajustados por coeficientes de equivalência objectivamente justificados, como os estabelecidos no n.º 3.

2 — Custos de exploração, gestão e cobrança de portagens:

Este tipo de custos inclui todos os custos incorridos pelo operador da infra-estrutura que não sejam abrangidos pelo n.º 1 e que digam respeito à implementação, funcionamento e gestão da infra-estrutura e do sistema de portagens, nomeadamente:

Os custos de construção, implantação e manutenção de cabines de pagamento de portagens e outros sistemas de pagamento;

Os custos de exploração, gestão e aplicação dos sistemas de cobrança de portagem;

As taxas e encargos administrativos respeitantes aos contratos de concessão;

Os custos de gestão, administrativos e de serviços relativos à exploração da infra-estrutura.

Os custos podem ainda incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro que reflecta o nível de risco transferido.

Estes custos são repartidos, de forma equitativa e transparente, entre todas as classes de veículos sujeitas ao sistema de portagens.

3 — Quota de tráfego de mercadorias, coeficientes de equivalência e mecanismos de correcção:

O cálculo das portagens baseia-se no número de quilómetros, real ou previsionais, percorridos pelos veículos pesados, ajustado, se assim for decidido, por coeficientes de equivalência que reflectam o acréscimo nos custos de construção e de reparação das infra-estruturas utilizadas pelos veículos pesados.

O quadro seguinte estabelece um conjunto de coeficientes de equivalência indicativos. Sempre que forem fixados coeficientes de equivalência diferentes, estes devem ser calculados com base em critérios objectivamente justificáveis e tornados públicos:

Classe do veículo (1)	Coeficientes de equivalência		
	Reparação estrutural (2)	Investimentos	Manutenção anual
Entre 3,5 t e 7,5 t, classe 0	1	1	1
> 7,5 t, classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, classe III	5,72	1	1

(1) Para determinação das classes de veículos, v. anexo III.

(2) As classes de veículos correspondem, respectivamente, à seguinte carga por eixo: 5,5 t; 6,5 t; 7,5 t e 8,5 t.

ANEXO III

Determinação indicativa das classes de veículos

(a que se refere o n.º 12 do artigo 2.º)

As classes de veículos são definidas no quadro infra.

Os veículos são classificados em subcategorias 0, I, II, III, consoante os danos causados ao pavimento rodoviário por ordem crescente (a classe III é a que mais danos causa às infra-estruturas rodoviárias). Esses danos apresentam um aumento exponencial à medida que aumenta a carga por eixo.

Todos os veículos a motor e conjuntos de veículos com um peso máximo autorizado inferior a 7,5 t fazem parte da classe 0.

Veículos a motor

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente ⁽¹⁾		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
2 eixos				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
3 eixos				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	
4 eixos				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Suspensões consideradas equivalentes, de acordo com a definição constante do anexo II da Directiva n.º 96/53, do Conselho, de 25 de Julho, que fixa as dimensões máximas autorizadas ao tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade.

Conjunto de veículos (veículos articulados e conjuntos veículo-reboque)

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
2+1 eixos				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2+2 eixos				
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
2+3 eixos				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
3+2 eixos				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
3+3 eixos				
36	38	36	38	I
38	40	38	40	II
40	44	40	44	

Portaria n.º 305/2010

de 8 de Junho

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançada em circulação, cumulativamente com as que estão em vigor, uma emissão de selos alusiva ao tema «2010 Campeonato do Mundo de Futebol» com as seguintes características:

Design: Folkdesign/Vasco Marques;
 Dimensão: 38 mm de diâmetro;
 Impressor: Cartor;
 1.º dia de circulação: 31 de Maio de 2010;
 Taxas, motivos e quantidades:

€ 0,80 — bola de futebol com alusão à pelagem de uma chita — 200 000;
 Bloco com 1 selo de € 2,50 — 60 000.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 2 de Junho de 2010.

Portaria n.º 306/2010

de 8 de Junho

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançada em circulação, cumulativamente com as que estão em vigor, uma emissão de selos alusiva à «Europa 2010 — livros infantis» com as seguintes características:

Design: Atelier Acácio Santos/Túlio Coelho;
 Dimensão: 30,6 mm × 40 mm;
 Picotado: 13 × Cruz de Cristo;
 Impressor: Cartor;
 1.º dia de circulação: 7 de Maio de 2010;
 Taxas, motivos e quantidades:

€ 0,68 — Lenda das Sete Cidades — 230 000;
 € 0,68 — Macaco de Rabo Cortado — 230 000;
 € 0,68 — Donzela que foi à Guerra — 230 000;
 3 blocos com dois selos cada — 3 × 70 000.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 2 de Junho de 2010.

Portaria n.º 307/2010

de 8 de Junho

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançado em circulação um postal inteiro comemorativo do centenário do nascimento de Manuel Alfredo Tito de Moraes:

Design: Atelier Acácio Santos/Elisabete Fonseca;
 Dimensão: 150 mm × 105 mm;
 Taxas, taxa paga (válido para o 1.º escalão do serviço normal nacional);
 1.º dia de circulação: 29 de Junho de 2010;
 Tiragem: 20 000 exemplares.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 2 de Junho de 2010.

Portaria n.º 308/2010

de 8 de Junho

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançada em circulação, cumulativamente com as que estão em vigor, uma emissão de selos alusiva ao tema «Teatro em Portugal», com as seguintes características:

Design: Atelier Acácio Santos/Hélder Soares;
 Ilustrações: Luiz Duran;
 Dimensão: 40 mm × 30,6 mm;
 Picotado: 13 × Cruz de Cristo;
 Impressor: Cartor;
 1.º dia de circulação: 7 de Junho de 2010;
 Taxas, motivos e quantidades:
 € 0,32 — Sá de Miranda — Estrangeiros e Vilhalpan-
 dos — 230 000;
 € 0,32 — Gil Vicente — Auto da Barca do Inferno —
 230 000;
 € 0,57 — António Ferreira — A Castro — 190 000;
 € 0,68 — Luís de Camões — El-Rei Seleuco — 230 000;
 € 0,68 — D. Francisco Manuel de Melo — O Fidalgo
 Aprendiz — 230 000;
 € 0,80 — António José da Silva (O Judeu) — Guerra
 de Alecrim e Manjerona — 190 000.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 2 de Junho de 2010.