



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

PREÇO DESTE NÚMERO — 24\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Lisboa Codex

Assinaturas	Anual		Semestral	
	Assinatura	Correio	Assinatura	Correio
As três séries .....	4 000\$00	1 000\$00	2 240\$00	500\$00
A 1.ª série .....	1 600\$00	500\$00	900\$00	250\$00
A 2.ª série .....	1 600\$00	500\$00	900\$00	250\$00
A 3.ª série .....	1 600\$00	500\$00	900\$00	250\$00
Duas séries diferentes..	3 000\$00	760\$00	1 740\$00	380\$00
Apêndices .....	1 150\$00	100\$00	-	-

O preço dos anúncios é de 30\$ a linha, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado, a efectuar na Imprensa Nacional-Casa da Moeda, quando se trate de entidade particular.

## SUMÁRIO

### Ministérios das Finanças e do Plano e da Habitação e Obras Públicas:

#### Decreto Regulamentar n.º 5/81:

Altera as bases constantes do Decreto n.º 467/72, de 22 de Novembro (concessão da construção, conservação e exploração de auto-estradas a Brisa — Auto-Estradas de Portugal, S. A. R. L.).

### Ministério da Educação e Ciência:

#### Despacho Normativo n.º 28/81:

De delegação do Ministro da Educação e Ciência de diversas competências nos Secretários de Estado do Ensino Superior, da Educação e Juventude e da Administração Escolar.

### Ministério da Indústria e Energia:

#### Despacho Normativo n.º 29/81:

Estabelece algumas disposições a que os titulares de autorizações gerais de importação de combustíveis líquidos, a quem sejam concedidas autorizações excepcionais de importação desses combustíveis, devem obedecer no triénio de 1981-1983.

Nota. — Foi publicado um suplemento ao *Diário da República*, n.º 208, de 9 de Setembro de 1980, inserindo o seguinte:

### Ministérios das Finanças e do Plano e da Indústria e Energia:

#### Decreto Regulamentar n.º 45-A/80:

Dá nova redacção ao artigo 15.º do regulamento aprovado pelo Decreto n.º 151/72, de 6 de Maio (exploração de petróleo).

## MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO PLANO E DA HABITAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

### Decreto Regulamentar n.º 5/81 de 23 de Janeiro

Pelo Decreto n.º 467/72, de 22 de Novembro, foi outorgada a Brisa — Auto-Estradas de Portugal, S. A. R. L., a concessão da construção, conservação e exploração de auto-estradas, nos termos das bases anexas àquele decreto.

A evolução entretanto verificada veio introduzir alterações significativas no corpo das bases referidas, nomeadamente uma nova definição da prioridade dos lanços a realizar.

Por outro lado, não se confirmaram as estimativas de tráfego consideradas na altura do concurso para adjudicação da concessão, o que, conjugado com a inadaptação das fórmulas previstas para a actualização de tarifas e cálculos de receitas garantidas, se traduz hoje em condições contratuais nitidamente inadequadas.

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea c) do artigo 202.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º São alteradas as bases constantes do Decreto n.º 467/72, de 22 de Novembro, que terão a redacção constante do anexo a este diploma.

Art. 2.º O critério estabelecido no presente diploma, relativo ao cálculo das receitas garantidas, é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 1979.

*Diogo Pinto de Freitas do Amaral — Anibal António Cavaco Silva — João Lopes Porto.*

Promulgado em 8 de Janeiro de 1981.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

#### BASE I

#### (Objecto da concessão)

1 — A concessão tem por objecto a construção, conservação e exploração, em regime de portagem, das seguintes auto-estradas:

- Auto-Estrada do Norte, desde Vila Franca de Xira aos Carvalhos, com a extensão de 265,5 km;
- Auto-Estrada do Sul, desde Fogueteiro até Setúbal, incluindo o acesso ao novo aeroporto de Lisboa, com a extensão de 34 km;
- Auto-Estrada da Costa do Sol, desde o Estádio Nacional até Cascais, com a extensão de 18,5 km;
- Auto-Estrada Porto-Braga-Guimarães, entre o Porto (estrada nacional n.º 12) e Famalicão, com a extensão de 28 km.

2 — As auto-estradas relacionadas no número anterior consideram-se divididas nos seguintes lanços e sub-lanços:

Auto-estradas	Lanços	Sublanços	Extensões aproximadas (quilómetros)
	Vila Franca de Xira-Carregado ...	—	8,5
	Carregado-Leiria .....	Carregado-Aveiras de Cima ..... Aveiras de Cima-Santarém ..... Santarém-Leiria .....	14,8 19,3 63,9
Auto-Estrada do Norte .....	Leiria-Coimbra .....	Leiria-Condeixa ..... Condeixa-Coimbra .....	50 15
	Coimbra-Aveiro .....	Coimbra-Mealhada ..... Mealhada-Aveiro .....	14 32
	Aveiro-Carvalhos .....	Aveiro-Feira ..... Feira-Carvalhos .....	30,4 17,6
Auto-Estrada do Sul .....	Fogueteiro-Setúbal .....	Fogueteiro-Palmela ..... Palmela-Setúbal ..... Acesso ao novo aeroporto .....	18,5 5,5 (a) 10
Auto-Estrada da Costa do Sol .....	Estádio Nacional-Cascais .....	—	18,5
Auto-Estrada Porto-Braga-Guimarães .....	Porto-Famalicao .....	Porto-Maia ..... Maia-Famalicao .....	7 21
<i>Total</i> .....			346

(a) Dependente da localização do novo aeroporto.

3 — Os traçados e extensões definitivos de cada um dos lanços ou sublanços serão os que figurarem nos projectos aprovados.

4 — Para o efeito do que dispõe o n.º 7 da base v, consideram-se como elementos de estudo da rentabilidade da concessionária as extensões de cada lanço ou sublanço que figuram no n.º 2 antecedente e os traçados provisórios representados no desenho anexo a estas bases.

5 — Os traçados provisórios apenas obrigam a concessionária quanto à localização dos nós de ligação. Na fase de estudo prévio a que se refere a base XII a concessionária poderá propor outros traçados entre esses referidos nós, desde que fiquem contidos numa faixa de terreno com a largura, medida para cada lado da directriz que figura no desenho referido no número anterior, de 5 km, em geral, ou de 10 km, nas zonas particularmente difíceis, nomeadamente no troço Alcanena-Pombal, da Auto-Estrada do Norte.

6 — Para efeitos de conservação e exploração, são integradas na concessão as seguintes auto-estradas construídas pelo Estado:

a) Ficando sujeita ao regime de portagem, que reverterá para a concessionária:

Auto-Estrada do Norte: lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, com 22 km de extensão;

b) Sem ficarem sujeitas a portagem:

Auto-Estrada do Norte: lanço Carvalhos-Vila Nova de Gaia (Santo Oví-

dio), até ao extremo sul do nó existente, com 5 km de extensão;

Auto-Estrada do Sul: lanço entre o nó da via rápida para a Costa da Caparica (extremo sul) e Fogueteiro, com 9 km de extensão;

Auto-Estrada da Costa do Sol: lanço Lisboa-Estádio Nacional, com 8 km de extensão.

7 — Integram também o estabelecimento da concessão e, como tal, revertem para o Estado no seu termo todas as obras, máquinas, aparelhagem e respectivos acessórios utilizados para a exploração e conservação das auto-estradas referidas nos n.ºs 1 e 6 desta base, compreendendo os nós de ligação e as áreas de serviço ao longo delas, bem como os terrenos, as instalações para a cobrança de portagens, as casas de guarda e do pessoal de exploração, os escritórios e outras dependências de serviço, quaisquer bens ligados à referida exploração e conservação que pertençam à concessionária e ainda os que representem ou resultem de previsões para a amortização de outros bens ainda não substituídos ou renovados.

Nos nós de ligação será considerado limite da concessão o primeiro cruzamento dos seus ramos com as estradas com que estabeleçam enlace.

8 — Competirá à concessionária a construção das variantes que se tornem necessárias para assegurar a continuidade das vias existentes interrompidas pela construção das auto-estradas, embora a sua conser-

vação e a sua exploração, quando se situarem fora dos limites da concessão, não fiquem a seu cargo. O traçado e as características técnicas destas variantes devem garantir a comodidade e a segurança da circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as mesmas.

#### BASE II

##### (Programa de execução das auto-estradas)

1 — Os lanços e sublanços referidos no n.º 2 da base anterior entrarão em serviço, o mais tardar, nos semestres seguintes:

Lanços e sublanços	Semestres
Vila Franca de Xira-Carregado .....	1.º de 1977.
Carregado-Leiria:	
Carregado-Aveiras de Cima .....	1.º de 1980.
Aveiras de Cima-Santarém .....	2.º de 1983.
Santarém-Leiria .....	2.º de 1985.
Leiria-Coimbra:	
Leiria-Condeixa .....	2.º de 1986.
Condeixa-Coimbra .....	2.º de 1981.
Coimbra-Aveiro:	
Coimbra-Mealhada .....	2.º de 1982.
Mealhada-Aveiro .....	1.º de 1984.
Aveiro-Carvalhos:	
Aveiro-Feira .....	2.º de 1982.
Feira-Carvalhos .....	1.º de 1980.
Foguetreiro-Setúbal:	
Foguetreiro-Palmela .....	1.º de 1978.
Palmela-Setúbal .....	1.º de 1979.
Acesso ao novo aeroporto .....	(a).
Estádio Nacional-Cascais .....	2.º de 1982.
Porto-Famalicão:	
Porto-Maia .....	2.º de 1983.
Maia-Famalicão .....	1.º de 1986.

(a) A fixar de harmonia com a data em que for necessário abrir ao tráfego.

2 — A pedido da concessionária, devidamente fundamentado, e mediante informação favorável da Junta Autónoma de Estradas, poderão ser alteradas a divisão em lanços e sublanços ou as datas de entrada em serviço que constam do n.º 1 desta base.

#### BASE III

##### (Integração na concessão das auto-estradas já construídas)

1 — As auto-estradas já construídas pelo Estado e a integrar na concessão serão entregues, com todos os seus pertences, à concessionária na data de entrada em serviço dos lanços ou sublanços de auto-estradas por ela construídos e que lhes fiquem contíguos, excepto no caso de a concessionária solicitar que essa entrega seja antecipada.

2 — Essas auto-estradas serão entregues à concessionária no estado em que se encontrarem no momento da entrega, passando a respectiva conservação e exploração, desde essa data, a constituir encargo exclusivamente seu.

3 — O acto de entrega das auto-estradas referidas nesta base constará de auto, a que se anexarão as peças escritas e desenhadas julgadas necessárias para

definir com precisão os limites dos terrenos e as obras entregues à concessionária.

4 — A portagem do lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, da Auto-Estrada do Norte, somente a partir da data da entrada em serviço do lanço contíguo passará a ser cobrada pela concessionária e para ela reverterá. Competirá à concessionária realizar, à sua custa, anteriormente àquela data, todas as alterações que se torne necessário introduzir nas actuais instalações de portagem para as adaptações às condições em que venha a realizar a cobrança.

#### BASE IV

##### (Sociedade concessionária)

1 — A concessionária é a empresa Brisa — Auto-Estradas de Portugal, S. A. R. L., constituída em Portugal e com sede em Lisboa, que tem por objecto o exercício das actividades abrangidas pela concessão.

2 — Não são aplicáveis à concessionária as disposições dos artigos 21.º e 22.º do Decreto-Lei n.º 46 312, de 28 de Abril de 1965.

3 — O capital da concessionária não poderá ser, em qualquer altura, inferior a 100 000 000\$ e deverá sempre corresponder, no mínimo, a 10 % do custo dos lanços de auto-estradas construídas pela concessionária e dos lanços cuja construção esteja prevista em cada ano.

4 — No fim de cada exercício efectuar-se-á um apuramento para o efeito exclusivo de assegurar a proporcionalidade do capital com os investimentos nas obras de construção. Os valores desse apuramento serão, de uma parte, os números tomados como previsão no princípio do ano e, de outra parte, a quantia total paga aos empreiteiros ou que deva ser-lhes liquidada em função das medições das obras realizadas, de harmonia com os planos de trabalho aprovados.

Os resultados do apuramento serão acrescidos ou deduzidos, respectivamente, ao valor de previsão que se adopte para o exercício seguinte.

5 — O montante dos investimentos em obras de construção em cada exercício será avaliado actualizando os orçamentos prévios por aplicação do coeficiente médio de aumento verificado nos respectivos preços no decurso do exercício anterior, tudo isso sem prejuízo do citado apuramento a efectuar no fim de cada ano.

6 — Os sucessivos aumentos de capital terão lugar no começo de cada exercício.

7 — O capital inicial e os seus sucessivos aumentos poderão ser realizados, por uma ou mais vezes, durante o ano, de tal modo que no fim dele se encontre integralmente pago à sociedade. Sob nenhuma razão poderá reduzir-se o montante do capital, nem mesmo pelo facto de, por qualquer circunstância, o programa de obras do exercício não haver sido realizado integralmente.

8 — A concessionária poderá aumentar o capital social em qualquer momento e deverá sempre, necessariamente, fazê-lo na medida que resulte da aplicação do estabelecido nos anteriores números desta base.

#### BASE V

##### (Financiamento da concessão)

1 — O financiamento necessário para a realização do objecto da concessão será assegurado pela conces-

sionária, de acordo com o estabelecido no presente contrato, tendo a mesma o direito de receber dos utentes das auto-estradas as importâncias das portagens nas mesmas cobradas e os rendimentos da exploração das áreas de serviço.

2 — As fontes de financiamento a considerar são as seguintes:

- a) Capital da concessionária;
- b) Empréstimos e créditos bancários a obter no País e no estrangeiro.

3 — O Estado poderá, se nisso tiver interesse, decorrente das condições dos mercados de capitais, estabelecer fontes de financiamento diferentes das referidas no n.º 2, mediante a oferta dos meios adequados.

4 — A pedido da concessionária, o Estado poderá avaliar:

- a) Até 75 % dos financiamentos externos;
- b) Até 50 % dos financiamentos internos.

5 — O Estado autorizará as importações e as exportações de divisas decorrentes das operações de financiamento previstas no n.º 2.

6 — As obrigações que a concessionária emitir no mercado interno e que beneficiem do aval do Estado serão equiparadas aos títulos deste para efeitos de serem incluídas nas reservas das seguradoras e outros investimentos institucionais.

7 — O Estado garantirá à concessionária, em cada ano, e para o conjunto dos lanços ou sublanços então em exploração, as receitas de portagem que resultarem da correcção e actualização dos valores base indicados no mapa 1 anexo, nos seguintes termos:

a) Os valores base mencionados correspondem:

- 1) As localizações dos nós de ligação a que se refere o n.º 5 da base I;
- 2) As características técnicas, nomeadamente as larguras das pontes e dos viadutos, que constam da base XIII;
- 3) As extensões de cada lanço ou sublanço referidas no n.º 2 da base I;
- 4) As tarifas de portagem especificadas no n.º 1 da base VI;

b) Se nos projectos definitivos e por imposição do Estado for alterada a posição de qualquer dos nós de ligação relativamente à que figura no desenho anexo a estas bases ou qualquer das características técnicas que constam da base XIII, os valores base das receitas a garantir serão corrigidos mediante ajustamento, por acordo entre o Estado e a concessionária, do estudo da rentabilidade financeira da concessão constante da proposta que serviu de base à adjudicação;

c) Os valores das receitas a garantir efectivamente em cada ano e em cada lanço ou sublanço serão calculados a partir dos valores base corrigidos, mediante a seguinte expressão:

$$R_e = \gamma \frac{L_c}{L} \cdot R_b$$

em que as letras significam:

$R_e$  — receita a garantir efectivamente no lanço e no ano considerados;

$\alpha$  — coeficiente de actualização das tarifas de portagem, por quilómetro, determinado nos termos do n.º 7 da base IX;

$L_c$  — comprimento efectivo do lanço, tal como resultar do projecto definitivo aprovado;

$L$  — comprimento do lanço indicado no n.º 2 da base I ou, no caso de ter havido lugar à aplicação do disposto na alínea b) anterior, o comprimento que tenha sido considerado no ajustamento do estudo da rentabilidade financeira da concessão;

$R_b$  — valor base da receita a garantir no lanço e no ano considerados ou, no caso de ter havido lugar à aplicação do disposto na alínea b) antecedente, o valor da receita que tenha resultado da correcção do estudo da rentabilidade financeira da concessão.

8 — Nos anos em que as receitas de portagem percebidas pela concessionária no conjunto dos lanços e sublanços em serviço excederem a soma das receitas  $R_e$  que o Estado se compromete a garantir nesses mesmos lanços e sublanços e anos, o excesso será dividido em duas partes:

a) Uma, de 90 % do excesso, será afectada pela concessionária a um fundo de reserva especial como provisão para a eventual verificação de futuras situações deficitárias, que serão, antes de mais, compensadas a partir desse fundo especial.

Logo que o fundo alcançar um valor igual ao do capital social, serão postas à disposição do Estado as importâncias que, segundo o preceituado nesta alínea, acresceriam ao fundo especial de reserva. No termo da concessão, as somas imobilizadas no referido fundo passarão para a propriedade do Estado;

b) Outra, de 10 % do excesso, destinar-se-á à aquisição, por conta e a favor do Estado, de acções da concessionária, que poderão ser afectadas às entidades públicas para tal escolhidas pelo Governo.

Nessa aquisição o valor das acções será o da média das suas cotações na Bolsa de Lisboa no semestre anterior ou, na falta de cotação, o valor resultante do cálculo económico da rentabilidade do capital.

9 — Nos anos em que as receitas de portagem percebidas pela concessionária no conjunto dos lanços e sublanços em serviço forem inferiores à soma das receitas que o Estado se compromete a garantir nesses mesmos lanços e sublanços e anos, o défice será compensado:

a) A expensas, e na medida necessária, do fundo de reserva referido no número anterior;

b) A parte do défice que assim não puder ser coberta sê-lo-á mediante um adiantamento sem juro por parte do Estado à concessionária.

10 — O reembolso dos adiantamentos concedidos gozará de prioridade absoluta no emprego de excessos futuros das receitas cobradas em relação às garanti-

das, os quais não serão afectados ao fundo especial de reserva enquanto existirem adiantamentos por reembolsar.

11 — A concessionária não poderá efectuar qualquer amortização do seu capital enquanto não tiver reembolsado todas as importâncias recebidas do Estado a título de adiantamentos.

#### BASE VI

##### (Tarifas de portagem)

1 — As tarifas de portagem, por quilómetro de auto-estrada, serão as seguintes:

A — Motociclos .....	\$28
B — Veículos automóveis ligeiros de passageiros com dois eixos separados por uma distância igual ou inferior a 202 cm .....	\$32
C — Veículos automóveis ligeiros de passageiros com dois eixos separados por uma distância superior a 202 cm .....	\$44
D — Veículos automóveis ligeiros com reboque e automóveis de carga e passageiros com dois ou mais eixos com rodado simples .....	\$52
E — Veículos automóveis pesados com dois eixos .....	\$76
F — Veículos automóveis pesados com três ou mais eixos .....	\$92

2 — As tarifas indicadas no número anterior consideram-se reportadas às condições económicas de Fevereiro de 1972 e serão actualizadas ou revistas nos termos da base IX.

3 — A concessionária poderá fixar, com o acordo do Ministro da Habitação e Obras Públicas, tarifas mais altas, com aumentos até 25 %, nos lanços e sublanços de auto-estradas situados nas proximidades de Lisboa e Porto e tarifas mais baixas, dentro do mesmo limite de 25 %, na zona central da auto-estrada do Norte.

#### BASE VII

##### (Taxas de portagem)

1 — A concessionária submeterá à aprovação do Ministro da Habitação e Obras Públicas, com a antecedência mínima de seis meses relativamente à data prevista para a entrada em serviço de cada lanço ou sublanço de auto-estrada que tenha construído, as taxas de portagem relativas às diferentes classes de veículos a cobrar nesse lanço ou sublanço.

As taxas serão calculadas aplicando à extensão do percurso a efectuar as tarifas estabelecidas na base VI, corrigidas pelo coeficiente de revisão que esteja em vigor nesse momento e com os arredondamentos previstos no número seguinte.

2 — Na fixação das taxas atender-se-á ao seguinte:

- Qualquer que seja a extensão do percurso feito, a taxa mínima a cobrar será de 2\$50;
- Todas as taxas serão arredondadas para o múltiplo mais próximo de 2\$50.

3 — Mediante prévia autorização do Ministro da Habitação e Obras Públicas, a concessionária poderá reduzir as taxas em determinadas horas do dia ou épocas do ano, assim como conceder bonificações

em função do número de quilómetros percorridos em determinados períodos ou em atenção a outras circunstâncias, a considerar.

4 — O disposto no n.º 1 não é aplicável ao lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, da auto-estrada do Norte, onde continuarão a ser praticadas as taxas de portagem actualmente em vigor, ou outras que forem julgadas mais convenientes pelo Ministro da Habitação e Obras Públicas.

#### BASE VIII

##### (Isenções de portagem)

1 — Estarão isentos de portagem:

- Veículos da Brigada de Trânsito, auto-macas e viaturas de bombeiros;
- Veículos da JAE, entidade fiscalizadora das actividades da concessionária;
- Veículos da concessionária;
- Outros veículos que venham a ser isentos por decretos regulamentares emanados do Ministério da Habitação e Obras Públicas.

2 — Os veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos referidos na alínea a), deverão circular munidos dos respectivos título de isenção, passados pela concessionária, com acordo prévio da JAE.

3 — No lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, da auto-estrada do Norte, o regime de isenção actualmente em vigor será substituído pelo estabelecido nesta base, a partir da data em que a receita da portagem passe a reverter para a concessionária.

#### BASE IX

##### (Revisão das tarifas de portagem)

1 — As tarifas fixadas na base VI serão revistas na data de entrada em serviço de cada um dos lanços ou sublanços de auto-estrada, em função das variações, acusadas até essa data, dos custos de construção, financiamento, conservação e exploração.

2 — O Governo, por sua iniciativa ou a pedido devidamente justificado da concessionária, poderá proceder, relativamente a cada lanço ou sublanço e quinquenalmente a partir da respectiva entrada em serviço, à revisão das tarifas de portagem em vigor, com fundamento numa evolução anormal dos custos de conservação e de exploração das auto-estradas.

3 — Considera-se anormal uma evolução dos custos em que o coeficiente de actualização, tal como é definido pelo artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 47 945, de 16 de Setembro de 1967, corresponda a uma taxa anual de evolução dos preços, no quinquénio considerado, superior a 2 %.

4 — Não se procederá à revisão das tarifas de portagem sempre que a variação do factor ou factores afectados ocasionar uma oscilação das tarifas inferior a 5 %.

5 — O processo de revisão será apreciado por uma comissão composta por três peritos, a indicar, um, pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça, outro, pelos Ministros das Finanças e do Plano e da Habitação e Obras Públicas e, o terceiro, pela concessionária. A comissão apreciará o processo no prazo de trinta dias.

6 — As novas tarifas só poderão entrar em vigor depois de homologadas pelo Ministro da Habitação

e Obras Públicas, que deverá decidir o processo dentro dos sessenta dias seguintes ao seu início, entendendo-se que, no caso de não o ter feito, a concessionária está autorizada a aplicar automaticamente as tarifas revistas.

7 — A revisão a que se referem os n.ºs 1 e 2 efectuar-se-á afectando as tarifas de portagem fixadas na base VI por um coeficiente determinado pela expressão seguinte:

$$\alpha = 0,44 x_c + 0,32 x_f + 0,18 x_e + 0,06$$

sendo:

$x_c$  — o índice de variação do custo da construção, desde Fevereiro de 1972 até à entrada em serviço do lanço ou sublanço;

$x_f$  — o índice de variação do custo real do financiamento em relação ao previsto na proposta;

$x_e$  — o índice de variação do custo da conservação e da exploração, desde Fevereiro de 1972 até às datas de entrada em serviço ou das revisões quinquenais.

8 — O valor de  $\alpha$  será determinado pela expressão seguinte:

$$\alpha = \frac{\alpha_o O_b + E_r}{O_b + E_b}$$

em que as letras significam:

$\alpha_o$  — o índice ponderado, ao longo do período de construção do lanço ou sublanço, da variação dos custos das obras em relação a Fevereiro de 1972;

$O_b$  — os valores correspondentes ao lanço ou sublanço em causa da coluna «Custos de construção» do mapa II anexo;

$E_b$  — o valor correspondente ao lanço ou sublanço em causa que figura na coluna «Expropriações» do mesmo mapa II;

$E_r$  — o custo real das expropriações correspondentes ao lanço ou sublanço.

9 — Para determinar o valor de  $\alpha_o$  considerar-se-á o período de construção do lanço ou sublanço dividido em semestres, para cada um dos quais se calculará:

a) O valor  $O_i$  das obras realizadas no lanço ou sublanço;

b) O coeficiente de actualização do custo das obras relativo a Fevereiro de 1972:

$$\alpha_i = 0,37 \frac{S_i}{S_o} + 0,10 \frac{Av_i}{Av_o} + 0,07 \frac{Ac_i}{Ac_o} + 0,07 \frac{B_i}{B_o} + 0,08 \frac{C_i}{C_o} + 0,13 \frac{Cb_i}{Cb_o} + 0,03 \frac{En_i}{En_o} + 0,03 \frac{Ex_i}{Ex_o} + 0,12$$

em que as letras têm os significados seguintes:

$S_o, Av_o, Ac_o, B_o, C_o, Cb_o, En_o$  e  $Ex_o$  — índices de custo, respectivamente, dos salários, do aço em varão, da chapa de aço, do betume, do cimento, dos combustíveis, da energia eléctrica e dos explosivos relativos a Fevereiro de 1972;

$S_i, Av_i, Ac_i, B_i, C_i, Cb_i, En_i$  e  $Ex_i$  — médias aritméticas dos valores de cada um dos referidos índices relativos aos meses que constituem o semestre em causa.

O valor relativo de  $\alpha_o$  correspondente ao lanço ou sublanço será dado pela expressão:

$$\alpha_o = \frac{\sum \alpha_i O_i}{\sum O_i}$$

10 — Para determinar o valor de  $\alpha_f$  proceder-se-á do seguinte modo:

a) Imediatamente após a assinatura do contrato far-se-á o cálculo da taxa média prevista de juro para o período total da concessão  $j_p$  a partir da decomposição por lanços das seguintes colunas do mapa com o n.º 3.6 da proposta da concessionária que serviu de base à adjudicação: juros acumulados; amortizações acumuladas; dívida interna acumulada; dívida externa acumulada;

b) Estabelecidas as condições reais de contracção dos empréstimos bancários e obrigacionistas relativas ao lanço ou sublanço, será calculada, nos mesmos moldes da alínea anterior, a taxa média real de juro relativa a esse lanço ou sublanço para o período total da concessão  $j_r$ ;

c) O valor de  $\alpha_f$  será:  $\alpha_f = \frac{j_p}{j_r}$ ;

11 — O valor de  $\alpha_e$  será calculado pela expressão:

$$\alpha_e = \frac{3x_e - \alpha_e(n-5)}{2}$$

sendo:

$\alpha_{en}$  — o coeficiente de actualização, em relação a Fevereiro de 1972, do custo da conservação e exploração no ano  $n$  em que se efectua a revisão;

$\alpha_e(n-5)$  — o coeficiente de actualização, em relação a Fevereiro de 1972, do custo de conservação e exploração no ano  $n-5$ .

Os coeficientes de actualização são dados pela expressão:

$$\alpha_e = 0,56 \frac{S_i}{S_o} + 0,07 \frac{Ac_i}{Ac_o} + 0,03 \frac{B_i}{B_o} + 0,21 \frac{Cb_i}{Cb_o} + 0,05 \frac{En_i}{En_o} + 0,08$$

em que:

$S_o, Ac_o, B_o, Cb_o$  e  $En_o$  têm o significado já referido no n.º 9 desta base;

$S_i, Ac_i, B_i, Cb_i$  e  $En_i$  representam a média aritmética dos índices mensais de custo dos salários e materiais no ano  $i$ .

12 — Os índices relativos a combustíveis e a energia eléctrica serão calculados com base nos preços de venda ao público autorizados nos meses a que respeitam.

Os restantes índices serão fixados pelo Ministro da Habitação e Obras Públicas, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 47 945, de 16 de Setembro de 1967.

## BASE X

## (Caução)

1 — Dentro do prazo de trinta dias, a contar da data da assinatura do contrato de concessão, deverá a concessionária depositar na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, em dinheiro ou em títulos emitidos ou garantidos pelo Estado, a importância de 20 000 contos.

2 — A importância referida no número anterior será reforçada da seguinte forma:

- a) Enquanto decorrem as obras de construção das auto-estradas, a caução a prestar, em base anual, no mês de Janeiro de cada ano, para garantia da obra, deverá ser de 6% do orçamento das obras a realizar nesse ano;
- b) Na data da entrada em serviço de cada um dos lanços ou sublanços, o montante da caução correspondente a esse lanço ou sublanço será reduzido a 1% do seu custo efectivo para garantia da respectiva conservação e exploração.

3 — A caução servirá de garantia ao exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária e ao pagamento das multas que lhe forem impostas.

Nos casos em que a concessionária não pague ou conteste as multas aplicadas ou não cumpra as obrigações contratuais líquidas e certas, haverá recurso à caução, independentemente da decisão judicial, mediante despacho do Ministro da Habitação e Obras Públicas, sobre proposta da Junta Autónoma de Estradas.

4 — A concessionária deverá repor a importância que tenha sido utilizada da caução dentro do prazo de um mês, contado da data da utilização.

5 — A caução poderá ser substituída por garantia bancária aceite pelo Governo.

Quando o depósito for efectuado em títulos, estes serão avaliados pelo respectivo valor nominal, salvo se, nos últimos três meses, a média da cotação na Bolsa de Lisboa ficar abaixo do par, pois nesse caso a avaliação far-se-á em 90% dessa média.

6 — A concessionária poderá utilizar a caução provisória para perfazer o montante da caução referida no n.º 1 desta base.

7 — A caução poderá ser levantada pela concessionária dentro do prazo de um ano, a contar da data do termo da concessão.

8 — Todas as despesas derivadas da prestação da caução serão de conta da concessionária.

## BASE XI

## (Isenções de que beneficiam a concessionária e os seus empreiteiros)

1 — De harmonia com o disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 49 319, de 25 de Outubro de 1969, a concessionária beneficiará das seguintes isenções:

- a) De taxas de licença;
- b) De impostos, contribuições e outros encargos fiscais devidos ao Estado e às autarquias locais;

c) De direitos de importação para as máquinas a utilizar na construção e na conservação das auto-estradas, mediante informação favorável da Junta Autónoma de Estradas, nos termos do artigo 169.º do Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pela Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949.

2 — Os empreiteiros da concessionária beneficiarão da isenção a que se refere a alínea c) do número anterior.

3 — As isenções referidas na alínea b) do n.º 1 não abrangem o imposto de transacções.

4 — As isenções previstas no n.º 1 referem-se apenas à construção, conservação e exploração das auto-estradas, não abrangendo, por isso, as outras actividades da concessionária, tais como a construção, conservação e exploração de postos de abastecimento de combustíveis, restaurantes ou motéis.

## BASE XII

## (Elaboração de estudos e projectos)

1 — A concessionária, sob a fiscalização do Ministério da Habitação e Obras Públicas, exercida através da Junta Autónoma de Estradas, promoverá, por sua conta e inteira responsabilidade, de acordo com as disposições do presente contrato, a elaboração de todos os estudos e projectos relativos às obras abrangidas na concessão.

2 — Esses estudos e projectos deverão satisfazer as regras gerais relativas à segurança, comodidade e economia dos utentes, sem descurar os aspectos de ordem paisagística, e serão apresentados, sucessivamente, sob as formas de estudo prévio, anteprojecto e projecto.

3 — Os traçados das auto-estradas, incluindo os nós de ligação e as áreas de serviço, deverão ser objecto de pormenorizada justificação nos projectos e terão em conta os estudos de carácter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões em que esses traçados se desenvolverão, como seja o Plano Director da Região de Lisboa, os estudos de desenvolvimento urbanístico do Noroeste Português e os planos de urbanização das cidades de Lisboa e Porto.

4 — As várias hipóteses a considerar, na fase de estudo prévio, quanto aos pontos principais de passagem das auto-estradas serão estabelecidas por acordo entre a Junta Autónoma de Estradas e a concessionária.

5 — O Ministério da Habitação e Obras Públicas aprovará os traçados que considere mais convenientes aos interesses do Estado, sem prejuízo do disposto na alínea b) do n.º 7 da base v.

6 — As normas a considerar na elaboração dos projectos que não sejam taxativamente indicadas neste contrato deverão ser as constantes das normas do projecto da Junta Autónoma de Estradas (1977) e os seus anexos acordados entre a Junta Autónoma de Estradas e a concessionária.

Em casos omissos ou por falta de acordo, serão adoptadas as recomendações da American Association of State Highway Officials (AASHO).

7 — A nomenclatura técnica a adoptar nos diversos estudos deverá estar de acordo com o *Vocabulário*

de Estradas e Aeródromos, editado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

### BASE XIII

#### (Critérios de projectos)

1 — Na elaboração dos projectos das auto-estradas devem respeitar-se as seguintes características técnicas:

- Velocidade base — 120 km/hora;
- Raio mínimo normal, em planta — 900 m;
- Raio mínimo absoluto, em planta — 650 m;
- Raio mínimo em concordâncias verticais convexas — 14 000 m;
- Raio mínimo em concordâncias verticais côncavas — 6000 m;
- Desenvolvimento mínimo das curvas verticais — 120 m;
- Largura das vias — 3,75 m;
- Largura da berma direita — 3,50 m;
- Largura da berma esquerda — 1,00 m;
- Largura mínima do separador — 4,00 m;
- Inclinação máxima dos trainéis — 3 %;
- Perfil transversal das pontes e viadutos: o do troço de auto-estrada em que se inscreverem (sem qualquer vazamento no separador), acrescido de passadiços laterais de serviço com a largura útil de 0,50 m;
- Pavimento em quatro camadas, com a constituição seguinte:
  - a) Camada de desgaste — 6 cm de betão betuminoso com inertes duros (basalto, pórfiro, etc.);
  - b) Camada inferior — 8 cm de mistura betuminosa densa com inertes calcários, basálticos ou porfíricos;
  - c) Camada de base — 30 cm de *tout-venant*;
  - d) Camada de 30 cm de solo ou material seleccionado. A espessura desta camada será modificada de acordo com os resultados do estudo geotécnico.

2 — Em zonas particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, poderão ser adoptadas velocidades base e características técnicas inferiores às indicadas, mediante proposta da concessionária, devidamente fundamentada.

3 — As vias de comunicação interrompidas pelas auto-estradas serão restabelecidas com as seguintes larguras totais médias:

- a) Estradas nacionais — 12,50 m;
- b) Estradas municipais — 7,00 m;
- c) Caminhos públicos — 4,00 m.

As larguras indicadas incluem os passeios para peões.

4 — Em qualquer caso, o Ministro da Habitação e Obras Públicas poderá determinar à concessionária a modificação das características técnicas especificadas no número anterior, sendo de aplicar o disposto na alínea b) do n.º 7 da base v.

5 — Relativamente às obras acessórias e trabalhos complementares, a concessionária deverá atender, designadamente, ao seguinte:

- a) As auto-estradas serão vedadas em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito veda-

ções metálicas ou de outra natureza, conforme tipos a aprovar pela Junta Autónoma de Estradas;

- b) Será estabelecida a sinalização, vertical e horizontal, indispensável para conveniente orientação e segurança da circulação. A sinalização vertical deve ser reflectorizada ou, quando julgado conveniente, iluminada; a sinalização de orientação será, em princípio, iluminada. A sinalização horizontal, compreendendo, designadamente, flechas orientadoras e a delimitação das vias em toda a extensão das auto-estradas, deverá ser estabelecida com material reflector;
- c) Serão instaladas guardas de segurança, metálicas ou de outra natureza, devidamente resistentes, nomeadamente no limite da plataforma da auto-estrada junto dos aterros com altura superior a 3 m e, bem assim, no separador, quando este tenha largura inferior a 9 m;
- d) Será efectuada a arborização das auto-estradas em toda a sua extensão, considerando-se como tal a arborização propriamente dita e demais revestimento florístico das suas margens, separador, taludes e áreas de serviço;
- e) As praças de portagem e as áreas de serviço deverão ser iluminadas; igualmente serão iluminados os nós de ligação, sempre que a Junta Autónoma de Estradas o julgue conveniente;
- f) Serão estabelecidas ao longo das auto-estradas adequadas redes de telecomunicações para serviço próprio da concessionária e para assistência aos utentes.

6 — O dimensionamento das praças de portagem deverá ser tal que cause o mínimo de incomodidade e perdas de tempo aos utentes das auto-estradas.

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

### BASE XIV

#### (Áreas de serviço)

1 — Consideram-se áreas de serviço as zonas confinantes com as auto-estradas destinadas a apoio dos utentes, designadamente postos de abastecimento de combustíveis, restaurantes e motéis.

2 — As áreas de serviço a estabelecer ao longo das auto-estradas deverão dar inteira satisfação sob os aspectos de estética, higiene e salubridade e obedecer à condição de proporcionarem aos utentes daquelas um serviço cómodo, seguro, rápido e eficiente.

3 — As áreas de serviço deverão incluir zonas de repouso destinadas a proporcionar aos utentes da auto-estrada locais de descanso agradáveis e com boas condições de higiene e salubridade.

4 — As áreas de serviço são classificadas em função dos tipos de serviço oferecido aos utentes. Distinguir-se-ão, fundamentalmente, as seguintes:

- a) Áreas completas — as que incluam a venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes; a venda de acessórios e sobresselentes de automóveis; oficinas de reparações de automóveis; bar (com ou sem *snack*); restaurantes; lojas para a venda de livros e revistas, lembranças, comestíveis, bebidas, etc.;
- b) Áreas semicompletas — as que incluam a venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes; a venda de acessórios e sobresselentes para automóveis; oficinas de reparações de automóveis; *bar-snack*;
- c) Áreas simples — as que incluam a venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes; a venda de acessórios e sobresselentes para automóveis; *bar-snack*.

5 — As áreas de serviço distribuir-se-ão da seguinte forma:

- a) As áreas de serviço completas serão em número total de cinco e ficará localizada uma em cada um dos seguintes percursos: entre Almada e Setúbal, entre o Estádio Nacional e Cascais, entre Sacavém e Leiria, entre Porto e Famalicão e entre Vila Nova de Gaia e Coimbra;
- b) Uma área de serviço semicompleta deverá ficar localizada na Auto-Estrada do Norte, aproximadamente a meia distância entre o Porto e Lisboa;
- c) Áreas de serviço simples ficarão localizadas na Auto-Estrada do Norte, separadas entre si (e relativamente às de outros tipos) por distância não superior a 30 km.

6 — A concessionária fixará oportunamente as localizações exactas das áreas de serviço em função do volume e das características do tráfego, do traçado final das auto-estradas e de outros factores atendíveis.

7 — Em casos excepcionais devidamente fundamentados poderá o Ministro da Habitação e Obras Públicas, mediante pedido da concessionária e parecer favorável da Junta Autónoma de Estradas, autorizar alterações ao disposto nos n.ºs 4 e 5 desta base.

#### BASE XV

##### (Elementos de estudo a facultar à concessionária)

1 — Serão facultados à concessionária, a seu pedido e sem encargos, todos os elementos de estudo de que disponha o Ministério da Habitação e Obras Públicas, incluindo estudos prévios, anteprojectos e projectos, que interessem ao objecto da concessão.

2 — Estes elementos não constituem obrigação para a concessionária nem compromisso para o Ministério, competindo àquela propor e realizar por sua conta as alterações que julgue conveniente introduzir-lhes e que pelo Estado sejam aceites, nomeadamente quanto a directriz e perfil transversal, para que as obras a realizar melhor possam corresponder à finalidade em vista, incluindo nessas alterações as decorrentes da necessidade de cobrança de portagem.

#### BASE XVI

##### (Programa de estudos e projectos)

1 — As datas em que a concessionária se compromete a apresentar os estudos prévios, anteprojectos e projectos que lhe compete elaborar, bem como as alterações que porventura julgue necessário introduzir nos estudos que lhe sejam fornecidos nos termos da base xv e ainda os prazos de apreciação dos projectos, serão as que constam do protocolo para o efeito estabelecido entre a Junta Autónoma de Estradas e a concessionária.

2 — Com o acordo da Junta Autónoma de Estradas, poderão vir a ser introduzidos no programa os ajustamentos julgados convenientes.

3 — O Ministro da Habitação e Obras Públicas, mediante proposta da Junta Autónoma de Estradas, decidirá sobre os estudos e projectos apresentados, dentro do prazo de noventa dias, findo o qual, na ausência de comunicação da apreciação, serão aqueles considerados tacitamente aprovados para desenvolvimento da fase ulterior.

4 — A aprovação ou não aprovação dos projectos pelo Ministro da Habitação e Obras Públicas não acarretará a responsabilidade do Estado nem libertará a concessionária dos compromissos emergentes deste contrato nem da responsabilidade que porventura lhe advenha da imperfeição das concepções previstas ou do funcionamento das obras.

5 — Não deverá ser dada execução às obras sem aprovação prévia dos respectivos projectos.

#### BASE XVII

##### (Expropriações)

1 — Compete à concessionária, como entidade expropriante actuando em nome do Estado, realizar as expropriações necessárias à construção das auto-estradas que são objecto da concessão, em conformidade com as plantas parcelares aprovadas pelo Ministério da Habitação e Obras Públicas.

2 — São consideradas de utilidade pública urgente as expropriações previstas no número anterior; é-lhes aplicável o regime definido na legislação em vigor sobre expropriações e, tendo em consideração que por força da base xviii os imóveis adquiridos por expropriação são integrados no património do Estado e que a Junta Autónoma de Estradas controla os processos expropriativos, aplicar-se-á à concessionária o regime definido no n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 845/76, de 11 de Dezembro.

3 — Os quantitativos das indemnizações, quando se trate de expropriações amigáveis, carecem do acordo da Junta Autónoma de Estradas, a qual poderá impor a expropriação litigiosa e os recursos a que houver lugar, nos casos em que o julgue conveniente.

#### BASE XVIII

##### (Integração de terrenos e obras no património do Estado)

1 — Os imóveis adquiridos pela concessionária para a construção, conservação e exploração de auto-estradas integram-se no património do Estado.

2 — Sempre que se torne necessário para o objecto do contrato de concessão realizar expropriações para manter direitos de terceiros no estabelecimento ou o restabelecimento de redes ou vias de qualquer tipo, serão aplicadas a essa expropriação todas as disposições legais, como se se tratasse das expropriações objecto de concessão. Os respectivos imóveis podem não ser integrados necessariamente no património do Estado.

3 — As auto-estradas ficam a pertencer ao domínio público do Estado no momento da sua entrada em serviço.

4 — A alienação das áreas sobrantes será da competência do Ministério da Habitação e Obras Públicas, nas condições estabelecidas no artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 845/76, sem prejuízo de o valor obtido ser revertido para a Fazenda Nacional.

#### BASE XIX

##### (Execução das obras)

1 — Compete à concessionária elaborar e submeter à aprovação da fiscalização os cadernos de encargos ou as normas de construção e os programas de trabalhos, não podendo as obras ser iniciadas antes de estes documentos terem sido aprovados.

2 — Todas as obras serão realizadas com o emprego de materiais de boa qualidade e a devida perfeição, segundo as regras de 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.

Na falta ou insuficiência de disposições legais ou regulamentares aplicáveis, observar-se-ão, mediante acordo da Junta Autónoma de Estradas, as recomendações similares de outros países.

3 — A realização das obras deverá ser precedida de concursos, da competência da concessionária, podendo o Ministro da Habitação e Obras Públicas dispensá-los a pedido desta, mediante parecer da Junta Autónoma de Estradas.

#### BASE XX

##### (Aumento do número de vias das auto-estradas construídas pela concessionária)

1 — A concessionária obriga-se a construir nas auto-estradas referidas no n.º 1 da base I, além das terceiras vias já consideradas na sua proposta para os lanços Lisboa-Vila Franca de Xira, Vila Franca de Xira-Carregado e Estádio Nacional-Cascais, mais as seguintes outras vias:

- a) Nos troços em que hajam sido construídas quatro vias: mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço dois anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 30 000 veículos;
- b) Nos troços em que hajam sido construídas seis vias: mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço dois anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 52 000 veículos.

2 — O financiamento da construção das vias a que se referem as alíneas a) e b) do número anterior será realizado por recurso às disponibilidades do fundo de reserva referido no n.º 8 da base v.

Nos anos em que tais disponibilidades forem insuficientes para o efeito, o Estado e a concessionária acordarão na modalidade a adoptar para cobrir o défice, de forma que, no final da concessão, não se verifiquem nem encargos para o Estado nem incidências no equilíbrio económico da concessionária.

#### BASE XXI

##### (Estragos causados em vias de comunicação)

Compete à concessionária suportar os encargos relativos à reparação dos estragos que justificadamente se verifique terem sido causados em quaisquer vias de comunicação em consequência das obras a seu cargo.

#### BASE XXII

##### (Entrada em serviço das auto-estradas)

1 — Imediatamente após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada lanço ou sublanço de auto-estrada, proceder-se-á, a pedido da concessionária, à sua vistoria, lavrando-se auto, em que intervirão representantes da Junta Autónoma de Estradas e da concessionária.

No caso de o resultado dessa vistoria ser favorável à entrada em serviço do lanço ou sublanço de auto-estrada em causa será a sua abertura ao tráfego autorizada por despacho do Ministro da Habitação e Obras Públicas, sem prejuízo da realização dos trabalhos de acabamento e melhoria que porventura se tornem necessários e que serão objecto de nova vistoria, a realizar em tempo oportuno.

2 — Antes da realização das vistorias referidas no número anterior, compete à concessionária o fornecimento das peças escritas e desenhadas necessárias à perfeita identificação e descrição das obras levadas a efeito, abrangendo, designadamente, as características geométricas das auto-estradas, a constituição dos pavimentos, as redes de esgotos, as obras de arte e as instalações anexas.

#### BASE XXIII

##### (Alterações das obras realizadas e instalações suplementares)

1 — A concessionária poderá, mediante autorização do Ministro da Habitação e Obras Públicas, introduzir alterações nas obras realizadas e, bem assim, estabelecer e pôr em funcionamento instalações suplementares, desde que disso não resulte nenhuma modificação quanto à essência da concessão.

2 — Identicamente, a concessionária terá de efectuar e de fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo Ministro da Habitação e Obras Públicas.

Se a concessionária provar que destas alterações lhe resultou prejuízo, terá direito a uma indemnização, a estabelecer por acordo com a Junta Autónoma de Estradas.

#### BASE XXIV

##### (Demarcação dos terrenos e respectiva planta cadastral)

A concessionária procederá, à sua custa, contrariamente com os proprietários vizinhos e em presença de um delegado da Junta Autónoma de Estradas, 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 à escala não inferior a 1:2000, que identifiquem os terrenos que fazem parte integrante da concessão, as áreas sobrantes e os restantes terrenos.

Esta demarcação e a respectiva planta terão de ser concluídas no prazo de um ano a contar da data do auto de vistoria relativo à entrada em serviço de cada lanço ou sublanço de auto-estrada.

Este cadastro será rectificado, segundo as mesmas normas, sempre que os terrenos ou dependências sofram alterações, dentro do prazo que para cada caso for fixado pela Junta Autónoma de Estradas.

Não serão consideradas válidas quaisquer alienações feitas sem autorização da Junta Autónoma de Estradas.

#### BASE XXV

##### (Conservação das auto-estradas)

1 — A concessionária deverá manter as auto-estradas que constituem o objecto da concessão em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, realizando, nas devidas oportunidades, todos os trabalhos necessários para que as mesmas satisfaçam cabal e permanentemente o fim a que se destinam.

2 — O estado de conservação e as condições de exploração das auto-estradas serão assiduamente verificados pelos agentes da fiscalização da Junta Autónoma de Estradas, competindo à concessionária, dentro dos prazos que lhe forem fixados em notificações dimanadas daquela Junta, proceder às reparações e beneficiações julgadas necessárias.

#### BASE XXVI

##### (Forma de cobrança da portagem)

Competirá à concessionária organizar o serviço de cobrança das portagens por forma que a mesma seja feita com a maior eficiência e o mínimo de incomodidade e perda de tempo para os utentes das auto-estradas.

#### BASE XXVII

##### (Exploração das áreas de serviço)

1 — Carecem de prévia autorização do Ministro da Habitação e Obras Públicas os contratos que a concessionária celebre para a exploração de quaisquer instalações nas áreas de serviço.

2 — No caso de rescisão da concessão, o Estado respeitará os direitos emergentes dos contratos referidos no número anterior.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 4 da base XI, os rendimentos que resultem para a concessionária da exploração das áreas de serviço serão incluídos no cômputo dos rendimentos da própria concessão.

4 — As instalações do mesmo género, nas várias áreas de serviço, não poderão ser todas da mesma empresa ou marca, salvo autorização do Ministro da Habitação e Obras Públicas.

#### BASE XXVIII

##### (Obrigações e direitos do público e dos proprietários confinantes das auto-estradas)

As obrigações do público e os direitos e obrigações dos proprietários confinantes com as auto-estradas, em relação ao seu policiamento, serão os que constam do Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pela Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949, e de outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

#### BASE XXIX

##### (Manutenção e disciplina da circulação)

1 — A circulação pelas auto-estradas obedecerá ao determinado no Código da Estrada e mais disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — A concessionária será obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas, quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues para conservação e exploração, sujeitas ou não ao regime de portagem.

3 — Deverá também a concessionária submeter-se, sem direito a qualquer indemnização, a todas as medidas adoptadas pelas autoridades com poderes de disciplina de tráfego, em ocasiões de tráfego excepcionalmente intenso, com o fim de obter o melhor aproveitamento, para todas as categorias de utentes, do conjunto da rede viária.

#### BASE XXX

##### (Assistência aos utentes)

1 — A concessionária é obrigada a assegurar a assistência aos utentes das auto-estradas que constituem o objecto da concessão, abrangendo designadamente:

- a) Serviço de guarda e vigilância das instalações;
- b) Serviço de socorros.

2 — Para os fins do número anterior, deve a concessionária, de acordo com a Junta Autónoma de Estradas, instalar uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado das auto-estradas, com centrais localizadas nos centros de manutenção, e organizar e manter agentes exclusivamente dedicados à prestação dessa assistência.

3 — O funcionamento dos serviços de socorros obedecerá a regulamentos a elaborar de acordo com a Junta Autónoma de Estradas, ouvidas as entidades competentes.

#### BASE XXXI

##### (Reclamações dos utentes)

1 — A concessionária porá à disposição dos utentes das auto-estradas, em locais a determinar, livros destinados ao registo de reclamações, os quais serão visados periodicamente pelos agentes de fiscalização da Junta Autónoma de Estradas.

2 — Logo que uma reclamação tenha sido registada, a concessionária comunicá-la-á à fiscalização, devendo ser oportunamente anotado no respectivo livro o resultado da investigação efectuada.

## BASE XXXII

**(Estatística do tráfego)**

1 — A concessionária organizará uma rigorosa estatística diária do tráfego nas auto-estradas, adoptando para o efeito sistema a estabelecer com a Junta Autónoma de Estradas.

2 — Os elementos obtidos serão mantidos, sem quaisquer restrições, à disposição da fiscalização, que terá livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controle.

## BASE XXXIII

**(Prazo da concessão)**

O prazo de concessão é de trinta anos, contados a partir da data da celebração do contrato.

## BASE XXXIV

**(Entrada na posse do Estado das auto-estradas que constituem o objecto da concessão)**

1 — No fim do prazo da concessão cessam para a concessionária todos os direitos emergentes do contrato, sendo entregues ao Estado, em perfeito estado de conservação e livres de quaisquer ónus ou encargos, todos os bens que constituem o estabelecimento da concessão.

2 — No caso de a concessionária não dar cumprimento ao disposto no número anterior, a Junta Autónoma de Estradas promoverá a realização dos trabalhos que sejam necessários para ser atingido aquele objectivo, sendo as respectivas despesas custeadas por conta da caução prestada pela concessionária.

Se no decurso dos dois últimos anos da concessão se verificar que a concessionária não se mostra capaz de cumprir plenamente a obrigação referida no n.º 1 desta base e se a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar, poderá o Estado obrigá-la a entregar-lhe as receitas da concessão relativas a esses dois anos até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos tidos por convenientes.

3 — Os bens móveis que não façam parte do estabelecimento da concessão, mas que interessem ao funcionamento das instalações anexas, poderão ser adquiridos pelo Estado pelo seu justo valor, que será determinado por acordo.

4 — No fim do prazo da concessão a concessionária entregará ao Estado o montante que nessa data atinja o fundo especial de reserva criado de acordo com o disposto na base v.

Em contrapartida, o Estado tomará a seu cargo todas as obrigações eventualmente pendentes, resultantes da aplicação do disposto no mesmo preceito.

## BASE XXXV

**(Ampliação da concessão)**

No decurso do período da concessão poderá o Governo autorizar a ampliação da concessão com a construção de outras auto-estradas, nas condições que, dentro dos princípios gerais constantes destas bases, venham a ser acordadas com a concessionária.

## BASE XXXVI

**(Traspasse e subconcessão)**

1 — A concessionária não poderá, sem prévia autorização do Conselho de Ministros, subconceder ou traspassar a concessão.

2 — No caso da subconcessão, a concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações emergentes do contrato de concessão.

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

## BASE XXXVII

**(Penalidades)**

1 — No caso do não cumprimento pela concessionária de qualquer das obrigações emergentes do contrato de concessão ou das determinações legítimas da fiscalização, poderá o Ministro da Habitação e Obras Públicas, se outra sanção mais grave não se encontrar prevista, aplicar-lhe multas, cujo montante variará por cada dia de atraso na falta de cumprimento do que haja sido determinado ou por cada falta verificada, entre um mínimo de 10 000\$ e um máximo de 1 000 000\$, conforme a gravidade da falta.

2 — Pelo pagamento das multas referidas no número anterior responderá a caução prestada, e, se esta for insuficiente, o montante ainda em dívida será retirado das receitas de exploração.

3 — O Ministro da Habitação e Obras Públicas, no acto da aplicação da multa, fixará à concessionária um prazo razoável para cumprir a obrigação que determinou a aplicação da multa.

4 — Se a concessionária, dentro desse prazo, continuar sem cumprir, o Ministro da Habitação e Obras Públicas poderá aplicar nova multa, nos termos do n.º 1, ou rescindir o contrato, conforme o disposto na base xxxviii.

5 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a Junta Autónoma de Estradas poderá substituir temporariamente a concessionária para execução dos trabalhos interrompidos, de trabalhos de conservação, exploração ou outros, por conta e risco da concessionária.

## BASE XXXVIII

**(Rescisão da concessão)**

1 — No caso de a concessionária não cumprir as obrigações que lhe são impostas pelo contrato, o Conselho de Ministros, sob proposta do Ministro da Habitação e Obras Públicas e ouvida a Junta Autónoma de Estradas, poderá rescindir a concessão.

2 — Podem, designadamente, constituir motivo de rescisão:

- a) O abandono dos trabalhos ou da exploração da concessão;
- b) A falência da concessionária;
- c) O não cumprimento de obrigações assumidas após a aplicação de multa, nos termos do n.º 3 da base xxxvii;

- d) A falta de prestação ou reposição das cauções nos termos e nos prazos estabelecidos;
- e) A cedência ou traspasse da concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;
- f) A falta de cumprimento de decisões emanadas de tribunais arbitrais ou administrativos;
- g) A desobediência reiterada às determinações da fiscalização, com prejuízo para a execução das obras ou exploração das auto-estradas que constituem o objecto da concessão.

3 — Em caso de rescisão, proceder-se-á à avaliação de todos os valores existentes abrangidos pela concessão por uma comissão constituída por três peritos, sendo um nomeado pelos Ministros das Finanças e do Plano e da Habitação e Obras Públicas, outro pela concessionária e um terceiro, de desempate, por acordo entre ambas as partes ou, em caso de desacordo, por escolha do presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

4 — Para escolha de nova concessionária será aberto concurso, cujos concorrentes terão de apresentar proposta do montante que se comprometem a pagar à antiga concessionária, tendo como base de licitação a avaliação referida no n.º 3 desta base.

A nova concessionária ficará sujeita a todas as cláusulas do contrato entre o Estado e a primeira concessionária, substituindo-se-lhe em direitos e obrigações.

Se deste concurso não resultar adjudicação, será aberto novo concurso, sem base de licitação. No caso de também este concurso não conduzir a qualquer resultado, a concessionária ficará, sem indemnização, privada de todos os seus direitos e o Estado passará então a substituir a concessionária nos seus compromissos e obrigações decorrentes do contrato de concessão.

5 — A caução definitiva reverterá automática e integralmente para o Estado no caso de se verificar a rescisão da concessão.

#### BASE XXXIX

##### (Fiscalização)

A fiscalização da concessão, abrangendo todas as actividades da concessionária, será exercida pela Junta Autónoma de Estradas.

#### BASE XL

##### (Falta de cumprimento pela concessionária, por motivo de força maior)

1 — A concessionária fica isenta de responsabilidade por falta, deficiência ou atraso na execução do contrato quando se verifique caso de força maior, devidamente comprovado.

2 — Para os efeitos indicados no número anterior, consideram-se casos de força maior unicamente os que resultem de acontecimentos imprevisíveis e irresistíveis cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da concessionária, nomeadamente actos de guerra ou subversão, epidemias, radiações atómicas, fogo, raio, graves inundações, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem os trabalhos da concessão.

#### BASE XLI

##### (Divergências entre a concessionária e o Estado)

As questões que se suscitarem sobre interpretações, validade ou execução do contrato celebrado entre o Estado e a concessionária serão reguladas em harmonia com o estabelecido nos artigos 217.º a 223.º do Decreto-Lei n.º 48 871, de 19 de Fevereiro de 1969.

#### BASE XLII

##### (Melhoria ou ampliação da rede viária pelo Estado)

O Governo reserva-se o direito de melhorar as estradas existentes ou construir novas estradas sem que a concessionária tenha direito a qualquer indemnização pelos desvios de tráfego que, em consequência dessas obras, possam resultar para as auto-estradas que constituem o objecto da concessão.

#### BASE XLIII

##### (Indemnizações a terceiros)

Serão da inteira responsabilidade da concessionária todas as indemnizações decorrentes da concessão que, por direito, sejam devidas a terceiros.

#### BASE XLIV

##### (Relatório anual)

A concessionária, no 1.º trimestre de cada ano, apresentará à Junta Autónoma de Estradas um relatório, respeitante ao ano anterior, no qual será prestada circunstanciada informação sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração das auto-estradas que constituem o objecto da concessão e de que conste pormenorizado esclarecimento sobre a evolução das condições financeiras da concessão, designadamente as previsões relativas aos dois anos seguintes.

O Governo reserva-se o direito de solicitar todas as informações adicionais que julgar necessárias para seu completo esclarecimento.

#### BASE XLV

##### (Preferência à indústria nacional)

A concessionária confiará a execução das obras a empresas de reconhecida capacidade técnica e idoneidade, procurando sempre utilizar, em igualdade de condições de preço, qualidade e prazo, os materiais, a técnica e o trabalho nacionais.

#### BASE XLVI

##### (Alterações de legislação)

O contrato da concessão é baseado nas normas legais e regulamentares em vigor no dia 7 de Fevereiro de 1972. No caso de qualquer alteração das referidas normas afectar as condições de construção das auto-estradas ou a sua exploração nos termos desse contrato, o Estado, mediante pedido escrito da concessionária, acordará com ela um justo acerto dessas condições.

## MAPA I

## Receitas a garantir à concessionária

(Em contos, por ano e por cada lanço e sublanço)

Ano	Vila Franca de Xira - Carregado		Carregado - Leiria		Leiria - Coimbra		Coimbra - Aveiro		Aveiro - Carvalhos		Auto-Estrada do Sul		Porto-Famalicão		Lisboa-Vila Franca de Xira	Total 1	Total 2
	Carregado - Aveiras	Aveiras - Santarém	Santarém - Leiria	Condeixa - Coimbra	Leiria - Condeixa	Coimbra - Mealhada	Mealhada - Aveiro	Feira - Carvalhos	Aveiro - Feira	Auto-Estrada do Sul	Auto-Estrada da Costa do Sol	Porto-Maiã - Famalicão	Maiã - Famalicão				
1977	9 831	-	-	-	-	-	-	-	-	26 015	-	-	-	9 381	17 289	27 120	
1978	33 562	-	-	-	-	-	-	-	-	63 033	-	-	-	59 577	53 902	113 479	
1979	38 647	-	-	-	-	-	-	-	-	80 345	-	-	-	101 680	55 937	157 617	
1980	42 715	52 024	-	-	-	-	-	-	31 440	90 514	-	-	-	237 965	57 970	295 935	
1981	46 783	58 041	-	-	-	-	-	-	70 469	101 702	-	-	-	265 807	61 021	326 828	
1982	50 851	65 135	-	-	-	-	-	-	79 797	106 788	-	-	-	360 192	66 106	426 298	
1983	53 902	70 696	-	62 707	-	-	-	-	85 667	120 787	-	-	-	664 042	70 175	734 217	
1984	58 987	77 357	-	63 784	-	-	-	-	93 279	131 483	-	-	-	898 510	78 310	874 320	
1985	63 039	82 514	-	76 320	-	-	-	-	97 518	137 413	-	-	-	985 802	76 277	1 062 029	
1986	65 055	85 308	-	81 789	-	-	-	-	100 880	142 188	-	-	-	1 285 939	78 310	1 364 249	
1987	65 089	89 176	221 335	85 195	144 297	-	-	-	102 149	143 970	-	-	43 070	1 520 445	80 345	1 600 790	
1988	66 106	92 614	231 370	89 617	152 389	44 221	96 128	-	103 418	145 750	-	-	88 010	1 567 227	81 362	1 648 589	
1989	67 123	95 837	240 290	93 730	160 574	47 429	103 090	-	103 827	146 360	-	-	89 908	1 610 959	83 396	1 694 355	
1990	68 141	99 275	248 653	97 749	167 512	50 603	110 086	-	104 253	146 950	-	-	89 908	1 651 640	84 412	1 736 052	
1991	68 141	100 994	237 573	101 998	173 830	55 417	120 527	-	104 268	146 936	-	-	90 510	1 678 081	85 430	1 763 511	
1992	69 157	102 499	262 033	104 833	178 925	58 000	126 081	-	104 677	147 544	-	-	91 179	1 706 558	86 447	1 793 005	
1993	70 175	104 003	269 838	112 449	186 555	62 169	135 133	-	105 544	148 711	-	-	91 797	1 745 206	87 464	1 832 670	
1994	71 191	105 507	273 741	115 576	193 598	65 356	142 116	-	105 744	149 527	-	-	92 410	1 777 750	88 480	1 866 230	
1995	72 209	107 011	277 644	119 386	199 938	68 565	149 077	-	106 348	149 941	-	-	93 085	1 811 312	88 480	1 899 792	
1996	72 209	108 515	281 546	122 424	205 056	70 793	153 968	-	106 806	150 500	-	-	93 711	1 837 753	89 498	1 927 251	
1997	73 225	110 015	285 449	125 461	210 155	72 748	158 115	-	107 215	151 108	-	-	93 704	1 862 162	89 498	1 951 660	
1998	73 225	110 015	285 449	125 461	210 155	72 748	158 115	-	107 215	151 108	-	-	93 704	1 862 162	89 498	1 951 660	
1999	73 225	110 015	285 449	125 461	210 155	72 748	158 115	-	107 215	151 108	-	-	93 704	1 862 162	89 498	1 951 660	
2000	73 225	110 015	285 449	125 461	210 155	72 748	158 115	-	107 215	151 108	-	-	93 704	1 862 162	89 498	1 951 660	
2001	73 225	110 015	285 449	125 461	210 155	72 748	158 115	-	107 215	151 108	-	-	93 704	1 862 162	89 498	1 951 660	
2002	73 225	110 015	285 449	125 461	210 155	72 748	158 115	-	107 215	151 108	-	-	93 704	1 862 162	89 498	1 951 660	

No presente mapa prevê-se que a entrada em serviço dos sublanços coincida com o fim dos semestres a que se refere a base II, pelo que, caso se verifique antecipação nas respectivas entradas em serviço, os valores base desse ano serão acrescidos na proporção dos meses de antecipação. Caso a entrada em serviço se verifique após o fim do semestre, o valor base a considerar para esse sublanço nesse ano será diminuído proporcionalmente aos meses do atraso.

## MAPA II

## Custos por lanços e sublanços — Preços de 1972

(Em milhares de contos)

Lanços e sublanços	Expropriações	Construção	Ampliação	Total
Lisboa-Vila Franca de Xira .....	113	-	416	529
Vila Franca de Xira-Carregado .....	50	188	161	399
Carregado-Aveiras de Cima .....	25	292	-	317
Aveiras de Cima-Santarém .....	32	359	-	391
Santarém-Leiria .....	108	1 540	-	1 648
Leiria-Condeixa .....	100	1 093	-	1 193
Condeixa-Coimbra .....	30	400	-	430
Coimbra-Mealhada .....	27	341	-	368
Mealhada-Aveiro .....	61	867	-	928
Aveiro-Feira .....	82	701	-	783
Feira-Carvalhos .....	48	296	-	344
Fogueteiro-Setúbal .....	50	398	-	448
Acesso ao novo aeroporto (a) .....	21	183	-	204
Estádio Nacional-Cascais .....	130	576	306	1 012
Porto-Maia .....	17	181	-	198
Maia-Famalicao .....	50	441	-	491
<b>Totais .....</b>	<b>944</b>	<b>7 856</b>	<b>883</b>	<b>9 683</b>

(a) Dependente da localização do novo aeroporto.

## MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA

Gabinete do Ministro

## Despacho Normativo n.º 28/81

Tornando-se necessário delegar as competências nos Secretários de Estado do Ensino Superior, da Educação e Juventude e da Administração Escolar:

Determino, o seguinte:

1 — Delego no Secretário de Estado do Ensino Superior o despacho dos assuntos respeitantes:

- a) À Direcção-Geral do Ensino Superior;
- b) Ao Instituto Nacional de Investigação Científica;
- c) A Junta de Investigação Científica do Ultramar (Laboratório Nacional de Investigação Científica e Tropical);
- d) Ao Instituto Português de Ensino à Distância;
- e) Ao Gabinete Coordenador de Ingresso no Ensino Superior;
- f) Ao Instituto de Cultura e Língua Portuguesa.

2 — Delego no Secretário de Estado da Educação e Juventude o despacho dos assuntos respeitantes:

- a) À Direcção-Geral do Ensino Básico;
- b) À Direcção-Geral do Ensino Secundário;
- c) À Direcção-Geral do Ensino Particular e Cooperativo;
- d) Ao Instituto de Tecnologia Educativa;
- e) Ao Fundo de Apoio aos Organismos Juvenis;
- f) À criação de lugares do quadro geral do ensino primário em estabelecimentos de assistência;
- g) À equiparação de habilitações, com ressalva do disposto no Decreto-Lei n.º 555/77, de 31 de Dezembro.

3 — Delego no Secretário de Estado da Administração Escolar o despacho dos assuntos respeitantes:

- a) À Direcção-Geral de Pessoal;
- b) À Direcção-Geral do Equipamento Escolar;
- c) Ao Instituto de Acção Social Escolar;
- d) À Obra Social do Ministério da Educação e Ciência.

4 — Os Secretários de Estado ficam autorizados a delegar nos directores-gerais e equiparados ou nos seus substitutos legais e a autorizar estes, por sua vez, a subdelegarem nos reitores, subdirectores-gerais ou equiparados, inspectores superiores, directores de serviços, chefes de divisão, chefes de repartição e outros funcionários de categoria igual ou superior à letra H a competência que lhes é atribuída pelo presente despacho.

5 — A delegação a que se refere o presente despacho entende-se feita sem prejuízo dos poderes de avocação e superintendência.

Ministério da Educação e Ciência, 13 de Janeiro de 1981. — O Ministro da Educação e Ciência, *Vitor Pereira Crespo*.

## MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E ENERGIA

Gabinete do Ministro

## Despacho Normativo n.º 29/81

Estabelece o Decreto-Lei n.º 536/80, de 7 de Novembro, que a concessão de autorizações excepcionais de importação de combustíveis líquidos deve ser feita em termos que sirvam adequadamente as necessidades do País relativas a esses produtos.