

**MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO,
DO PLANEAMENTO
E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO**

Decreto-Lei n.º 266/97

de 2 de Outubro

A política comunitária de liberalização para o sector dos transportes agravou a situação financeira de várias empresas nacionais, algumas das quais vieram a ser declaradas em situação económica difícil.

A reestruturação financeira dessas empresas exige, em alguns casos, substanciais aumentos de capital social, que devem ser incentivados com vista à consolidação financeira das mesmas.

Como forma adequada a esse incentivo, o Governo considerou a dispensa do pagamento de emolumentos notariais e custos de registo, quando houver lugar a escritura pública de alteração de capital social, em situações perfeitamente delimitadas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

1 — As empresas cujo objecto principal seja a actividade de transporte ficam isentas do pagamento de quaisquer taxas ou emolumentos, incluindo os de registo, quando procedam a alterações de capital social e desde que, cumulativamente:

- a) Tenham sido previamente declaradas em situação económica difícil, nos termos do Decreto-Lei n.º 353-H/77, de 29 de Agosto;
- b) As alterações do capital social sejam consequência da respectiva reestruturação financeira.

2 — A isenção concedida no n.º 1 é válida para as alterações ocorridas nos 12 meses posteriores à publicação do presente decreto-lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Setembro de 1997. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *José Eduardo Vera Cruz Jardim* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 15 de Setembro de 1997.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 18 de Setembro de 1997.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 267/97

de 2 de Outubro

Considerando a necessidade do aumento da oferta de infra-estruturas rodoviárias cuja utilização, no caso de algumas auto-estradas, não represente um custo directo para o utente, optou o Governo por introduzir no nosso sistema a possibilidade de exploração destas infra-estruturas através do regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT), à semelhança das

mais recentes experiências nos países da União Europeia;

Tendo em conta que o Governo, no cumprimento do seu Programa, considera oportuno abrir concursos públicos internacionais para a concessão da concepção, construção, financiamento e exploração de determinados troços de tais infra-estruturas rodoviárias que, assegurando a parceria de entidades privadas que suportarão a formação bruta de capital fixo e os correspondentes riscos a elas inerentes, permitirá acelerar por novas formas a execução do plano rodoviário nacional de modo a permitir, até ao ano 2000, a conclusão da rede fundamental e de parte significativa da rede complementar;

Perspectivado este enquadramento, remete-se para o despacho conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território a definição do respectivo programa de concurso e caderno de encargos, quadro fundamental em que os concorrentes terão de referenciar as suas propostas, bem como a definição das regras que orientarão o Estado na escolha dos concessionários.

Assim:

Considerando o disposto nos n.ºs 3, 6 e 7 do artigo 15.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março, e nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma estabelece o regime de realização dos concursos para as concessões SCUT indicadas nos anexos, que deste fazem parte integrante.

2 — Para efeitos do presente diploma entende-se por concessões SCUT a concepção, construção, conservação e exploração de lanços de auto-estrada em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (doravante designadas por concessões SCUT).

3 — As concessões referentes às infra-estruturas rodoviárias constantes dos anexos I e II serão atribuídas mediante concursos públicos internacionais, nos termos do presente diploma.

Artigo 2.º

Regime

1 — Serão objecto de contratos de concessão a celebrar entre o Estado e as sociedades concessionárias a constituir para o efeito a concepção, construção, conservação e exploração das seguintes auto-estradas:

- a) Costa de Prata — os lanços identificados no anexo I, parte 1;
- b) Beira Interior — os lanços identificados no anexo I, parte 2;
- c) Algarve — os lanços identificados no anexo I, parte 3;
- d) Grande Porto — os lanços identificados no anexo I, parte 4;
- e) Interior Norte — os lanços identificados no anexo I, parte 5.

2 — Farão ainda parte dos contratos de concessão referidos no número anterior, nas condições a definir nos mesmos, para efeitos de conclusão de construção,

de aumento do número de vias, conservação e exploração, as seguintes auto-estradas:

- a) Costa de Prata — os lanços identificados no anexo II, parte 1;
- b) Beira Interior — os lanços identificados no anexo II, parte 2;
- c) Algarve — os lanços identificados no anexo II, parte 3;
- d) Grande Porto — os lanços identificados no anexo II, parte 4;
- e) Interior Norte — os lanços identificados no anexo II, parte 5;
- f) Beira Litoral/Beira Alta — os lanços identificados no anexo II, parte 6.

3 — O conjunto de lanços a integrar em cada uma das concessões será estabelecido mediante despacho conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, podendo os exactos limites destes lanços ser objecto de ajustes que se tornem necessários por razões de ordem técnica, desde que respeitada em qualquer caso a respectiva contiguidade.

Artigo 3.º

Natureza e estrutura dos concursos

1 — As concessões serão atribuídas mediante concursos públicos internacionais distintos.

2 — A realização dos concursos decorrerá na dependência do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território e os concursos serão desenvolvidos pela Junta Autónoma de Estradas (JAE).

3 — O acto público de cada um dos concursos terá lugar perante uma comissão de recepção e admissão de propostas composta por três membros designados pelo presidente da JAE, um dos quais presidirá.

4 — A apreciação das propostas admitidas a concurso será efectuada por uma comissão nomeada por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 4.º

Natureza das entidades concorrentes e das futuras concessionárias

1 — Aos concursos a realizar para efeitos do presente diploma podem apresentar-se sociedades comerciais ou agrupamentos de empresas, sem que entre elas exista qualquer modalidade jurídica de associação.

2 — As sociedades e os agrupamentos referidos no número anterior só são admitidos a concurso se se verificar que, quer as primeiras, quer todas as entidades componentes destes últimos, se encontram regularmente constituídas, têm situações contributivas regularizadas e exercem actividades compatíveis com o objecto da concessão em concurso, sem prejuízo dos demais requisitos de verificação obrigatória nos termos do programa do concurso.

3 — No âmbito de um mesmo concurso, uma entidade não poderá fazer parte de mais de um agrupamento concorrente, nem concorrer simultaneamente a título individual e integrada num agrupamento, sem prejuízo de poder concorrer, isolada ou integrada em agrupamento, a vários concursos.

4 — Cada contrato de concessão será celebrado com uma empresa com sede em Portugal, sob a forma de

sociedade comercial anónima, tendo inicialmente como objecto exclusivo a prossecução da actividade concessionada e a constituir pelas entidades componentes do agrupamento ou pela sociedade à qual for atribuída a respectiva concessão.

Artigo 5.º

Regulamentação dos concursos

Os Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território aprovarão, mediante despacho conjunto, o programa de concurso e o caderno de encargos relativos a cada um dos concursos.

Artigo 6.º

Conteúdo mínimo obrigatório da regulamentação

1 — No programa de concurso de cada um dos contratos de concessão constarão obrigatoriamente, de forma detalhada, os requisitos e critérios, nomeadamente respeitantes a experiência, capacidade e aptidão em termos técnicos, financeiros e empresariais que os concorrentes deverão satisfazer no sentido de assegurar o cumprimento das obrigações que resultam do respectivo contrato de concessão.

2 — Para além do disposto no número anterior, constarão ainda obrigatoriamente do programa de concurso, pelo menos:

- a) As exigências especiais que o Estado entenda fazer na definição da organização e estatutos da futura sociedade concessionária, bem como eventuais acordos parassociais entre os accionistas e entre cada um ou alguns deles e o Estado, com vista a salvaguardar a permanente estabilidade e solidez da concessão;
- b) O elenco pormenorizado dos critérios de apreciação das propostas, com vista à escolha do concorrente que constituirá a sociedade concessionária;
- c) As normas relativas à tramitação processual dos concursos.

3 — No caderno de encargos relativo a cada um dos contratos de concessão constarão, obrigatoriamente:

- a) A duração da concessão;
- b) O prazo máximo admitido para a entrada em serviço dos empreendimentos objecto da concessão;
- c) Outras condições que o Estado pretenda assegurar que venham a ser satisfeitas pela sociedade concessionária, no que se refere aos aspectos de concepção, construção, financiamento e exploração dos empreendimentos, bem como as garantias admitidas para cumprimento permanente e total das obrigações emergentes do contrato de concessão;
- d) A responsabilidade pelas indemnizações ou outras compensações derivadas da expropriação ou aquisição de bens e direitos ou da imposição de ónus, servidões ou encargos decorrentes do contrato.

Artigo 7.º**Caução**

Os programas dos concursos, a aprovar pelo despacho conjunto a que se refere o artigo 5.º, definirão as cauções a apresentar, até ao limite global de 500 000 000\$, bem como as fases em que devam ser prestadas.

Artigo 8.º**Modo de selecção da concessionária**

Nos termos dos programas dos concursos, o acto de escolha do concorrente com o qual o Estado celebrará o respectivo contrato de concessão será precedido, no âmbito de cada concurso, de uma fase de negociação com pelo menos dois concorrentes que no mesmo demonstrem experiência em construção e conservação de auto-estradas e apresentem propostas susceptíveis de melhor darem satisfação ao interesse público, atentos aos critérios previstos no n.º 1 do artigo seguinte.

Artigo 9.º**Crítérios de atribuição da concessão**

1 — A escolha dos concorrentes que, de acordo com o artigo antecedente, negociarão com a comissão a que se refere o n.º 4 do artigo 3.º os termos de cada concessão, bem como a decisão final de selecção do concessionário, terá por base a avaliação das propostas por eles apresentadas e, após a fase negocial, a avaliação das propostas resultantes da negociação, segundo os seguintes critérios gerais:

- a) Qualidade da proposta: concepção, projecto, construção e exploração;
- b) Níveis de qualidade de serviço e segurança;
- c) Valor esperado actual líquido dos custos financeiros para o Estado emergentes da respectiva concessão;
- d) Grau de risco e de compromisso associado ao valor referido na alínea anterior;
- e) Datas de entrada em serviço;
- f) Solidez de estrutura financeira, empresarial e contratual.

2 — A ordem de indicação dos critérios constantes do número anterior não representa qualquer hierarquização valorativa dos mesmos.

3 — No despacho conjunto a que se refere o artigo 5.º serão operacionalizados os critérios referidos neste artigo, não podendo, contudo, ser considerados outros factores de apreciação que neles se não englobem ou que com eles não tenham qualquer relação.

Artigo 10.º**Direito de não atribuição da concessão**

A qualquer momento da fase de negociação de cada concurso, a que se referem os artigos anteriores, o Estado reserva-se o direito de interromper as negociações ou de as dar por concluídas com qualquer dos concorrentes seleccionados, caso, de acordo com a sua livre apreciação dos objectivos a prosseguir, os resultados até então obtidos não se mostrem satisfatórios para o interesse público ou se as respostas ou contra-propostas desse concorrente forem manifestamente

insuficientes ou evasivas ou não forem prestadas nos prazos fixados.

Artigo 11.º**Competência para a prática dos actos finais de cada fase**

Compete aos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território seleccionar os concorrentes que negociarão com a comissão referida no n.º 4 do artigo 3.º os termos do contrato de concessão e escolher o concessionário com base nos relatórios, apresentados pela mesma comissão, relativos às correspondentes fases do processo do concurso.

Artigo 12.º**Meios de impugnação**

1 — Das deliberações da comissão a que se refere o n.º 3 do artigo 3.º, tomadas em acto público do concurso, cabe reclamação, que será deduzida nesse acto.

2 — Das deliberações que recaírem sobre as reclamações cabe recurso, com efeito suspensivo, para o Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, a deduzir, igualmente, no acto público, sob pena de preclusão do direito.

3 — No caso previsto no número anterior, as alegações devem ser entregues nos oito dias subsequentes à data da interposição do recurso, considerando-se indeferido se sobre ele não recair decisão no prazo de 10 dias.

4 — Dos restantes actos cabe recurso contencioso nos termos gerais.

Artigo 13.º**Validade das propostas**

Nenhum concorrente pode ser obrigado a manter válida a sua proposta por período superior a 18 meses contados da data do acto público a que se refere o artigo 3.º

Artigo 14.º**Aprovação do contrato**

O Governo aprovará as bases de cada contrato de concessão, por decreto-lei, e a minuta do respectivo contrato, por resolução do Conselho de Ministros.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Agosto de 1997. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *António Luciano Pacheco de Sousa Franco* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 15 de Setembro de 1997.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 18 de Setembro de 1997.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANEXO I

Parte 1

Costa de Prata

IC 1 — Vagos-Aveiro (IP 5).
IC 1 — Angeja-Maceda (incluindo a variante a norte de Estarreja).

Parte 2

Beira Interior

IP 2 — Teixoso-Guarda.
IP 6 — Mouriscas-Gardete.

Parte 3

Algarve

IC 4 — Alcantarilha-Lagos.

Parte 4

Grande Porto

IP 4 — Sendim-Águas Santas (incluindo a ligação ao nó do aeroporto do IC 24).
IC 24 — nó de Alfena-nó da Ermida (IC 25).
IC 25 — nó da Ermida (IC 24)-IP 9 (excluindo a variante de Paços de Ferreira).

Parte 5

Interior Norte

IP 3 — IP 5-Castro Daire.
IP 3 — Régua-Vila Verde da Raia.

ANEXO II

Parte 1

Costa de Prata

IC 1 — Maceda-Coimbrões.

Parte 2

Beira Interior

IP 2 — Gardete-Castelo Branco.
IP 2 — Castelo Branco-Teixoso.
IP 6 — Abrantes-Mouriscas.

Parte 3

Algarve

IC 4 — Guia-Alcantarilha.

Parte 4

Grande Porto

IP 4 — Leixões-Sendim.
IC 24 — nó da Maia (IP 1)-Alfena.
IC 25 — variante de Paços de Ferreira.

Parte 5

Interior Norte

IP 3 — Castro Daire-Régua.

Parte 6

Beira Litoral-Beira Alta

IP 5 — Albergaria (IP 1)-Vilar Formoso.

MINISTÉRIO DA SOLIDARIEDADE
E SEGURANÇA SOCIAL

Decreto-Lei n.º 268/97

de 2 de Outubro

O Decreto-Lei n.º 320/95, de 28 de Novembro, aprovou o diploma orgânico do Departamento de Relações Internacionais de Segurança Social (adiante designado por DRISS), o qual entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1996, por força do Decreto-Lei n.º 32/96, de 11 de Abril.

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 35/96, de 2 de Maio, que estabeleceu a orgânica do Ministério da Solidariedade e Segurança Social (adiante designado por MSSS), tornou-se necessário adequar a legislação relativa à orgânica de vários serviços e organismos deste Ministério, entre os quais o DRISS.

Aproveita-se a oportunidade para, em cumprimento da Lei n.º 28/84, de 14 de Agosto, prever a criação da estrutura participativa adequada às especificidades do DRISS, com vista à protecção na segurança social das pessoas que podem invocar a aplicação dos instrumentos internacionais respectivos.

É este o objectivo do presente diploma que, em substância, adita ou altera algumas disposições no referido diploma orgânico do DRISS, para tanto revestindo a forma de decreto-lei.

Além da adaptação ou diversa inserção sistemática de algumas disposições do Decreto-Lei n.º 320/95, de 28 de Novembro, são quatro as principais alterações adoptadas, a saber:

A adequação resultante da atribuição ao DRISS pelo Decreto-Lei n.º 35/96, de 2 de Maio, das competências relativas ao estudo, negociação técnica e coordenação da aplicação dos instrumentos internacionais de inserção social;

A criação do conselho consultivo para a coordenação internacional de segurança social;

A redefinição do âmbito das disposições sobre as deslocações ao estrangeiro, tendo em conta que a representação assegurada, directa ou indirectamente, pelo DRISS se refere às instituições de segurança social;

A criação de uma Direcção de Serviços Financeiros e de Administração Geral e a consequente extinção da Divisão de Serviços com a mesma designação, tendo em conta o acréscimo das actividades do DRISS, quer de ordem financeira, decorrente da aplicação de instrumentos internacionais, quer de natureza administrativa.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Os artigos 3.º, 4.º, 5.º, 7.º, 8.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 17.º, 20.º, 23.º e 28.º do Decreto-Lei n.º 320/95, de 28 de Novembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

[...]

- 1 —
- a)
- b) O conselho administrativo;