

Petróleo:

1\$85 por litro, fornecido aos revendedores em Lisboa.
O preço de venda do petróleo ao consumidor é acrescido do diferencial de transporte fixado por despacho publicado no *Diário do Governo* n.º 133, 1.ª série, de 12 de Junho de 1959, e de \$15 por litro, correspondente ao diferencial de revenda.

Gasóleo:

2\$15 por litro, fornecido aos revendedores, no continente e ilhas adjacentes, nos postos de abastecimento, quer a granel, quer em taras. O diferencial de revenda de \$15 por litro é acrescido a este preço nos postos de revenda, pelo que o preço a fixar nestes postos é de 2\$30 por litro.

Fuel-oil:

\$90 por quilograma, fornecido a granel nas instalações de Lisboa.

Os preços de venda a granel nas instalações das companhias distribuidoras, no continente e ilhas adjacentes, serão obtidos a partir do preço-base de \$90 fixado para as instalações de Lisboa.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o gasóleo e o *fuel-oil* serão fornecidos a granel, nos armazéns das companhias abastecedoras, em Lisboa, aos preços de:

Gasóleo — 1\$40 por litro.

Fuel-oil — \$55 por quilograma.

O Fundo de Abastecimento, pelas vendas feitas à C. P., receberá das companhias abastecedoras \$233 por litro de gasóleo e pagará \$169 por quilograma de *fuel-oil*.

Para a lavoura será mantida a bonificação de \$40 por litro de gasóleo.

Direcção-Geral dos Combustíveis, 27 de Junho de 1963. — O Director-Geral, *Francisco Gonçalves Cavaleiro de Ferreira*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Decreto-Lei n.º 45 096

Da redacção do n.º 4.º do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 38 247, de 9 de Maio de 1951, na parte em que se preceitua que o Fundo Especial de Transportes Terrestres se destina, além do mais, a subsidiar a construção de variantes de estradas para supressão de passagens de nível, conclui-se que se teve em vista solucionar, na medida do possível, o magno problema das passagens de nível; todavia, a preocupação dominante de tornar possível ao Fundo Especial de Transportes Terrestres acudir aos encargos re-

sultantes do contrato de concessão única previstos no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951, não permitiu, na altura, uma mais ampla visão dos aspectos técnicos e administrativos de que se revestem as obras destinadas a garantir a necessária segurança na transposição das vias férreas, onde se tem verificado ultimamente um aumento sensível do número de desastres.

Efectivamente, não só não foi prevista a criação de novos pontos de atravessamento, como também não foi considerada a substituição de simples passagens de nível para peões por passagens superiores ou inferiores.

Por outro lado, suscitam-se dúvidas sobre se o simples alteamento ou rebaixamento do pavimento das rodovias que atravessam as linhas férreas, com vista à substituição de passagens de nível por passagens inferiores ou superiores, se podem considerar variantes, uma vez que o termo «variante» faz subentender alteração ao traçado planimétrico; e, ainda, se a designação «estradas» pode englobar os «caminhos municipais» e os «caminhos vicinais», em face da classificação estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 34 593, de 11 de Maio de 1945.

Reconhece-se, assim, ser necessário aclarar a redacção do referido n.º 4.º do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 38 247, dando-se-lhe simultaneamente o âmbito indispensável ao fim para que foi criado — estabelecimento dos meios necessários a facilitar o acesso ao caminho de ferro e a evitar tanto quanto possível a transposição das vias férreas ao mesmo nível destas.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. O n.º 4.º do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 38 247, de 9 de Maio de 1951, passa a ter a seguinte redacção:

4.º A subsidiar a construção e grande reparação das vias de acesso às estações de caminho de ferro, até 10 km das mesmas, e a construção de passagens superiores e inferiores para supressão de passagens de nível, bem como de outras obras reputadas de interesse público e destinadas a facilitar a transposição das vias férreas em nível diferente destas.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 29 de Junho de 1963. —
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira — Manuel Gomes de Araújo — Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Joaquim da Luz Cunha — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira — Eduardo de Arantes e Oliveira — António Augusto Peixoto Correia — Inocência Galvão Teles — Luís Maria Teixeira Pinto — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de Proença — Pedro Mário Soares Martinez.