

Portugal é Parte na mesma Convenção, a qual foi aprovada, para ratificação, pelo Decreto-Lei n.º 210/71, de 18 de Maio, tendo depositado o seu instrumento de ratificação em 27 de Dezembro de 1973, conforme aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 20, de 24 de Janeiro de 1974. Esta Convenção vigora para Portugal desde 25 de Fevereiro de 1974.

As autoridades competentes em Portugal vêm indicadas no aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 10, de 13 de Janeiro de 1975.

(<sup>1</sup>) Estão neste caso a Bélgica, a Dinamarca, o Egipto, os Estados Unidos da América, a Finlândia, a França, a Grécia, Israel, a Itália, o Japão, o Luxemburgo, a Noruega, Portugal, a República Federal da Alemanha, o Reino dos Países Baixos, o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, a Espanha, a Suécia e a Turquia.

Secretaria-Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 30 de Julho de 1991. — O Chefe do Serviço Jurídico e de Tratados, *António Salgado Manso Preto Mendes Cruz*.

#### Aviso n.º 128/91

Por ordem superior se torna público que, por nota de 22 de Maio de 1991 e nos termos do artigo XVI, n.º 2, alínea b), da Convenção Relativa à Lei Uniforme Sobre a Forma de Um Testamento Internacional, concluída em Washington em 26 de Outubro de 1973, o Secretário de Estado norte-americano notificou ter a Itália depositado, em 16 de Maio de 1991, o seu instrumento de adesão à mencionada Convenção.

A Convenção entrará em vigor para a Itália em 16 de Novembro de 1991, nos termos do artigo XI, n.º 2.

Portugal é Parte da mesma Convenção, a qual foi aprovada para ratificação pelo Decreto n.º 252/75, de 23 de Maio, tendo depositado o seu instrumento de ratificação conforme aviso publicado no *Diário da República*, n.º 219, de 21 de Setembro de 1977. A Convenção entrou em vigor para Portugal em 9 de Fevereiro de 1978.

Secretaria-Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 30 de Julho de 1991. — O Chefe do Serviço Jurídico e de Tratados, *António Salgado Manso Preto Mendes Cruz*.

#### Aviso n.º 129/91

Por ordem superior se torna público que, por nota de 1 de Julho de 1991 e nos termos do artigo 15.º da Convenção de Supressão da Exigência da Legalização dos Actos Públicos Estrangeiros, concluída na Haia em 5 de Outubro de 1961, o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos notificou que, nos termos do artigo 12.º, parágrafo 3.º, a mesma Convenção entra em vigor entre o Panamá e os Estados Contratantes em 4 de Agosto de 1991.

Conforme o aviso n.º 8/91, de 23 de Janeiro, o Panamá depositou o seu instrumento de adesão à mencionada Convenção junto do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos em 30 de Novembro de 1990, nos termos do artigo 12.º, parágrafo 1.º, da Convenção.

Esta adesão foi comunicada pelo depositário aos Estados Contratantes em 14 de Novembro de 1990. Nenhum destes Estados se opôs a esta adesão no prazo de seis meses previsto no artigo 12.º, parágrafo 2.º, o qual expirou em 5 de Junho de 1991.

Nos termos do artigo 6.º da Convenção, o Governo do Panamá, no momento do depósito do seu instrumento de adesão, designou as suas autoridades competentes, conforme constam do citado aviso n.º 8/91.

Portugal é Parte na mesma Convenção, a qual foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 48 450, de 24 de Junho de 1968, tendo depositado o seu instrumento de ratificação em 6 de Dezembro de 1968, conforme aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 50, de 28 de Fevereiro de 1969. A Convenção vigora em Portugal desde 4 de Fevereiro de 1969. As entidades competentes em Portugal são a Procuradoria-Geral da República e as procuradorias da República junto das relações, conforme aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 78, de 2 de Abril de 1969.

Secretaria-Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 31 de Julho de 1991. — O Chefe do Serviço Jurídico e de Tratados, *António Salgado Manso Preto Mendes Cruz*.

### MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

#### Decreto-Lei n.º 315/91

de 20 de Agosto

Data de 1972 a primeira definição por parte do Estado das bases do contrato de concessão para construção, conservação e exploração de auto-estradas, outorgado à então BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A. R. L., bases que foram originariamente aprovadas pelo Decreto n.º 467/72, de 22 de Novembro.

A primeira revisão desta definição verificou-se somente em 1981, através do Decreto Regulamentar n.º 5/81, de 23 de Janeiro, seguida de novas alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro.

Estas alterações, que se projectam no clausulado do contrato de concessão, tiveram como causa, e ao mesmo tempo como objectivo, a adaptação entendida necessária à nova situação económica e a outras condições financeiras geradas por meios comunitários postos à disposição do País, de forma a garantir quer o desejado aumento de capacidade da concessionária quer uma melhor modulação das disposições que garantiam a economia da concessão, alteradas pelo alargamento do seu objecto.

Continua o Governo a postular que o contrato de concessão para a construção, conservação e exploração da rede crescente de auto-estradas é o meio mais adequado para prover ao esforço de investimento neste sector, de modo a aproximar-se o País, também neste domínio, aos seus parceiros europeus, com a consciência de que, sem uma rede viária principal de nível comu-

nitário, dificilmente se cumprirá um dos pressupostos para o êxito da plena integração e no Mercado Único de 1993: a infra-estruturação necessária à circulação de pessoas e bens de forma a diminuir crónicas assimetrias regionais e possibilitar a rápida comunicação interna e externa.

Com o presente diploma dá-se mais um passo nesse sentido, ao visar adaptar-se o quadro geral da concessão às novas condições decorrentes da opção de alargar o âmbito material da concessão, incluindo no seu objecto novos lanços de auto-estradas. Esta alteração, aliada à necessidade de fixar prazos realistas para a entrada em serviço dos mesmos, obriga, por consequência, a ajustar os mecanismos existentes, designadamente os que têm a ver com os aspectos económico e financeiro, mas também no domínio da exploração, para o qual se pretende definir novas regras destinadas à modernização da rede em serviço e da gestão global desta e da que virá a ser constituída, de modo que a circulação se faça em condições da maior comodidade e segurança para os utentes.

Se bem que os aspectos de carácter ambiental constituíssem já um dos condicionamentos orientadores de todos os estudos elaborados no âmbito da concessão, consagraram-se agora as disposições que dão integral satisfação à legislação comunitária do sector, no reconhecimento da importância crescente da protecção do meio ambiente e na implementação de efectivos mecanismos de minimização dos impactes negativos mais significativos que possam ocorrer quer na fase de execução quer na de exploração destas infra-estruturas.

Por outro lado, mantendo-se os fundamentos do contrato originário, e até por força do programa de construção agora considerado, no qual estão previstos os prazos para realização dos novos lanços de auto-estradas que melhor se compatibilizam com as necessidades do País, e o Estado, porque não ignora as suas responsabilidades, garantirá, como sempre o fez, o equilíbrio financeiro da concessão, pelo menos enquanto se mantiver a situação de participação maioritária no capital da sociedade concessionária.

Atendendo ao disposto na base XLVII do anexo I ao Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro:

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

Artigo 1.º A concessão outorgada à BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A., pelo Decreto n.º 467/72, de 22 de Novembro, e pelo Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro, é ampliada pela integração na mesma dos novos lanços de auto-estrada referidos na base I das bases do contrato de concessão, anexas ao presente diploma.

Art. 2.º São aprovadas as bases anexas ao presente diploma, que regularão a concessão referida no artigo anterior e que fazem parte integrante do anexo I, bem como o anexo II do presente diploma, do qual fazem parte integrante.

Art. 3.º — 1 — São revogadas as bases e as cláusulas que constituem os anexos I e II do Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro, com excepção da base XXIII, sem prejuízo do disposto na base XIII constante do anexo I.

2 — O empréstimo a que se refere a cláusula 11.ª do anexo II do decreto-lei referido no número anterior, bem como os respectivos juros, que serão calculados

nos termos estabelecidos nessa mesma cláusula, deverão ser liquidados pela concessionária até 31 de Dezembro do ano 2000.

Art. 4.º Ficam revogadas todas as disposições legais que atribuem isenções de portagem a entidades públicas para além das que constam da base XX do anexo I a este diploma.

Art. 5.º Ficam os Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações autorizados a, por parte do Estado, outorgar os documentos necessários à formalização das alterações ao contrato de concessão, com faculdade de delegação, decorrentes da entrada em vigor do presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de Junho de 1991. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Luís Miguel Couceiro Pizarro Beza* — *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Promulgado em 26 de Julho de 1991.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 30 de Julho de 1991.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

#### Base I

#### Objecto da concessão

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

- a) Auto-Estrada do Norte, desde Vila Franca de Xira ao nó de Carvalhos, com a extensão de 268,8 km;
- b) Auto-Estrada do Sul, desde o Fogueteiro até Grândola, incluindo o ramal de ligação de Palmela a Setúbal, com a extensão de 101,9 km;
- c) Auto-estrada Porto-Valença, com a extensão de 111,7 km;
- d) Auto-estrada Porto-Amarante, desde a estrada nacional n.º 14 até Amarante, com a extensão de 55,8 km;
- e) Auto-Estrada da Costa do Estoril, desde o Estádio Nacional até Cascais, com a extensão de 16,7 km;
- f) Auto-estrada Marateca-Montemor-o-Novo, com a extensão de 42 km;
- g) Auto-estrada Famalicão-Guimarães, entre a estrada nacional n.º 14 e o IP9, com a extensão de 23 km;
- h) Auto-Estrada CREL, desde o Estádio Nacional (A5) até Alverca (A1), com a extensão de 31 km, devendo as condições técnicas e financeiras da sua integração na concessão ser objecto de acordo entre o Estado e a concessionária;
- i) Auto-estrada de acesso ao novo aeroporto internacional de Lisboa, com a extensão aproximada de 10 km, dependente da localização deste.

2 — Integram também o objecto da concessão, para efeitos de conservação e exploração, as seguintes auto-estradas construídas pelo Estado:

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

Auto-Estrada do Norte: lança Lisboa-Vila Franca de Xira, com a extensão de 22,9 km;

Auto-estrada Lisboa-Malveira: lança Loures-Malveira, com a extensão de 12 km, nos termos do disposto no anexo II a este diploma;

- b) Sem ficarem sujeitas a portagem:

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

Auto-Estrada da Costa do Estoril: lança Lisboa-Estádio Nacional, excluindo o Viaduto de Duarte Pacheco, com 8 km de extensão.

3 — As auto-estradas relacionadas nos n.ºs 1 e 2 consideram-se divididas nos seguintes lanços e sublanços:

Auto-estradas	Lanços	Sublanços	Extensão (quilómetros)
A1 — Auto-Estrada do Norte . . . . .	Lisboa-Vila Franca de Xira	—	22,9
	Vila Franca de Xira-Carregado . . . . .	—	7,5
	Carregado-Leiria . . . . .	Carregado-Aveiras de Cima . . . . . Aveiras de Cima-Santarém . . . . . Santarém-Torres Novas . . . . . Torres Novas-Fátima . . . . . Fátima-Leiria . . . . .	15,5 19,3 28,2 20,3 15,2
	Leiria-Coimbra (norte) . . . . .	Leiria-Pombal . . . . . Pombal-Condeixa . . . . . Condeixa-Coimbra (sul) . . . . . Coimbra (sul)-Coimbra (norte) . . . . .	24 27,8 7,7 8,3
	Coimbra (norte)-Aveiro . . . . .	Coimbra (norte)-Mealhada . . . . . Mealhada-Aveiro (sul) . . . . .	11,7 23,6
	Aveiro-Carvalhos . . . . .	Aveiro (sul)-Albergaria . . . . . Albergaria-Estarreja . . . . . Estarreja-Feira . . . . . Feira-Carvalhos . . . . .	14,7 10,4 16,8 17,8
	Carvalhos-Santo Ovídio . . . . .	—	3,6
A2 — Auto-estrada do sul . . . . .	Almada-Fogueteiro . . . . .	Almada-Fogueteiro . . . . .	9
	Fogueteiro-Grândola . . . . .	Fogueteiro-Coina . . . . . Coina-Palmela . . . . . Palmela-Marateca . . . . . Marateca-Alcácer do Sal . . . . . Alcácer do Sal-Grândola . . . . .	8,9 11,1 (* 22 (* 27 (* 26
	Palmela-Setúbal . . . . .	—	6,9
A3 — Porto-Valença . . . . .	Porto-Braga . . . . .	Porto-Águas Santas . . . . . Águas Santas-Maia . . . . . Maia-Santo Tirso . . . . . Santo Tirso-Famalicão . . . . . Famalicão-Cruz . . . . . Cruz-Braga (sul) . . . . .	3,1 5,3 12,8 4,5 9,5 (* 11
	Braga-Valença . . . . .	—	(* 66
A4 — Porto-Amarante . . . . .	Nó da estrada nacional n.º 14-Amarante.	Estrada nacional n.º 14-Águas Santas . . . . . Águas Santas-Ermezinde . . . . . Ermezinde-Valongo . . . . . Valongo-Campo . . . . . Campo-Paredes . . . . . Paredes-Penafiel . . . . . Penafiel-Amarante . . . . .	(* 3,5 3 4,3 5 12 (* 10 (* 18
A5 — Auto-Estrada da Costa do Estoril.	Lisboa-Estádio Nacional . . . . .	—	8
	Estádio Nacional-Cascais . . . . .	Estádio Nacional-Oeiras . . . . . Oeiras-Carcavelos . . . . . Carcavelos-Estoril . . . . . Estoril-Alcabideche . . . . . Alcabideche-Alvide . . . . . Alvide-Cascais . . . . .	3,5 3,4 4,7 3 0,8 1,3
A6 — Marateca-Montemor-o-Novo	Marateca-Montemor-o-Novo . . . . .	Marateca-Vendas Novas . . . . . Vendas Novas-Montemor-o-Novo . . . . .	(* 20 (* 22
A7 — Famalicão-Guimarães . . . . .	Famalicão-Guimarães . . . . .	Estrada Nacional n.º 14-Vermoim (Seide) . . . . . Vermoim (Seide)-Guimarães . . . . .	(* 9 (* 14

Auto-estradas	Lanços	Sublanços	Extensão (quilómetros)
A8 — Lisboa-Malveira .....	Loures-Malveira .....	—	(*) 12
A9 — CREL (Estádio Nacional-Alverca).	Estádio Nacional-Alverca .....	Estádio Nacional-Queluz .....	(*) 4
		Queluz-Loures .....	(*) 12
		Loures-Alverca .....	(*) 15
Acesso ao novo aeroporto de Lisboa	—	—	(a) (*) 10

(\*) Extensão estimada.

(a) Dependente da localização do novo aeroporto internacional de Lisboa.

4 — As extensões dos lanços ou sublanços serão medidas segundo o eixo da auto-estrada e determinadas, consoante os casos, nos termos previstos nos números seguintes.

5 — Se o lanço ou sublanço se situar entre outros já construídos, observar-se-á o seguinte:

- Se estiver compreendido entre dois nós, a sua extensão é determinada pela distância que medeia entre os eixos das obras de arte desses nós;
- Se uma das suas extremidades começar ou determinar contactando em plena via uma auto-estrada construída pelo Estado, a sua extensão será determinada pela distância que medeia entre o perfil de contacto das duas vias e o eixo da obra de arte da outra extremidade.

6 — Se o lanço ou sublanço não tiver continuidade, observar-se-á o seguinte:

- Se uma das extremidades entroncar de nível com uma estrada da rede nacional, a sua extensão será determinada pela distância que medeia entre a linha do bordo extremo da berma da estrada que primeiro contacte o eixo da auto-estrada e o eixo da obra de arte da outra extremidade;
- Enquanto não estiver prevista a construção do lanço ou sublanço que lhe fique contíguo, a sua extensão será provisoriamente determinada pela distância que medeia entre o último perfil transversal de auto-estrada construído e o eixo da obra de arte da outra extremidade.

7 — Os traçados de cada um dos lanços ou sublanços, bem como os respectivos nós e ramais de ligação, serão os que figurarem nos projectos aprovados.

#### Base II

##### Tipo de concessão

1 — A concessão para construção, conservação e exploração das auto-estradas referidas na base I é de obras públicas.

2 — O objecto da concessão poderá ser alterado por acordo entre a concessionária e o Estado.

3 — A concessão a que se referem estas bases é feita em regime de exclusivo.

#### Base III

##### Estabelecimento da concessão

Para além das auto-estradas referidas na base I, integram o estabelecimento da concessão todas as obras, máquinas e aparelhagem e respectivos acessórios utilizados para a exploração e conservação das auto-estradas referidas nos n.ºs 1 e 2 da base I, compreendendo os ramais e nós de ligação e as áreas de serviço ao longo delas, bem como os terrenos, as instalações para a cobrança de portagens, os escritórios e outras dependências de serviço e quaisquer outros bens ligados à referida exploração e conservação que pertençam à concessionária e ainda os que representam ou resultem de provisões para a amortização de outros bens ainda não substituídos ou renovados.

#### Base IV

##### Reversão dos bens do estabelecimento

1 — As auto-estradas ficam a pertencer ao domínio público do Estado na data da sua abertura ao tráfego.

2 — Os imóveis adquiridos por expropriação pela concessionária para a construção, conservação e exploração das auto-estradas integram-se no património do Estado.

3 — Todos os demais bens que integram o estabelecimento da concessão reverterem, no termo desta, para o Estado.

#### Base V

##### Delimitação da concessão

1 — Os limites da concessão são definidos em relação às auto-estradas que a integram pelos perfis transversais extremos das mesmas, em conformidade com os traçados definitivos constantes dos projectos oficialmente aprovados.

2 — Nos nós de ligação, os limites da concessão são determinados pelo primeiro cruzamento dos seus ramos com as estradas da rede nacional com que estabeleçam enlace.

3 — Sem prejuízo do constante do número antecedente, será encargo da concessionária a conservação do sistema de iluminação, da sinalização vertical e das guardas de segurança dos troços das estradas da rede nacional compreendidos, na zona dos nós de ligação, dentro dos limites definidos nos respectivos projectos apresentados pela concessionária e aprovados.

#### Base VI

##### Continuidade das vias existentes

1 — Competirá à concessionária restabelecer as vias de comunicação existentes interrompidas pela construção das auto-estradas.

2 — Competirá ainda à concessionária construir, na auto-estrada, as obras de arte necessárias ao estabelecimento das vias de comunicação constantes de planos ou projectos oficiais aprovados pelas entidades competentes, à data de elaboração dos projectos das auto-estradas da concessão.

3 — O traçado e as características técnicas destes restabelecimentos devem garantir a comodidade e a segurança de circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as mesmas.

4 — A concessionária será responsável pelas deficiências ou vícios de construção que venham a detectar-se nos restabelecimentos referidos no n.º 1 da presente base até três anos após a data de abertura ao tráfego do sublanço de auto-estrada onde se localiza.

#### Base VII

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

1 — Os lanços e sublanços referidos no n.º 1 da base I entram em exploração ou entrarão ao serviço, o mais tardar, nos semestres constantes do quadro seguinte:

Lanços e sublanços	Semestres	
	Em exploração	Em programa
<b>Auto-Estrada do Norte:</b>		
Vila Franca de Xira-Carregado Carregado-Leiria:	2.º de 1977	—
Carregado-Aveiras de Cima Aveiras de Cima-Santarém-Torres Novas .....	2.º de 1980	—
Torres Novas-Fátima-Leiria	2.º de 1990	—
	—	2.º de 1991

Lanços e sublanços	Semestres	
	Em exploração	Em programa
<b>Leiria-Coimbra:</b>		
Leiria-Pombal-Condeixa ...	—	2.º de 1991
Condeixa-Coimbra (norte) ...	2.º de 1982	—
<b>Coimbra-Aveiro (sul):</b>		
Coimbra-Mealhada ...	2.º de 1982	—
Mealhada-Aveiro (sul) ...	2.º de 1987	—
<b>Aveiro (sul)-Carvalhos:</b>		
Aveiro (sul)-Albergaria ...	2.º de 1987	—
Albergaria-Estarreja-Feira ...	2.º de 1983	—
Feira-Carvalhos ...	2.º de 1980	—
<b>Auto-Estrada do Sul:</b>		
Fogueteiro-Coina-Palmela ...	1.º de 1978	—
Palmela-Marateca ...	—	2.º de 1994
Marateca-Grândola ...	—	2.º de 1996
Palmela-Setúbal ...	1.º de 1979	—
<b>Auto-estrada Porto-Valença:</b>		
<b>Porto-Braga:</b>		
Porto-Águas Santas-Maia ...	2.º de 1988	—
Maia-Santo Tirso-Famalicão-Cruz ...	2.º de 1989	—
Cruz-Braga ...	—	2.º de 1994
Braga-Valença ...	—	1.º de 1996
<b>Auto-estrada Porto-Amarante:</b>		
Estrada nacional n.º 14-Águas Santas ...	—	2.º de 1994
Águas Santas-Valongo-Campo ...	2.º de 1990	—
Campo-Paredes-Penafiel ...	—	2.º de 1991
Penafiel-Amarante ...	—	2.º de 1995
<b>Auto-Estrada da Costa do Estoril:</b>		
Estádio Nacional-Estoril ...	1.º de 1991	—
Estoril-Cascais ...	—	2.º de 1991
<b>Auto-estrada Marateca-Montemor-o-Novo:</b>		
Marateca-Vendas Novas-Montemor-o-Novo ...	—	2.º de 1995
<b>Auto-estrada Famalicão-Guimarães:</b>		
Famalicão-Vermoim-Rio Ave ...	—	1.º de 1994
Rio Ave-Guimarães ...	—	2.º de 1994
<b>Auto-estrada Loures-Malveira</b> ...	—	2.º de 1991
<b>Auto-estrada CREL (Estádio Nacional-Alverca):</b>		
Estádio Nacional-Queluz ...	—	2.º de 1994
Queluz-Loures ...	—	1.º de 1996
Loures-Alverca ...	—	2.º de 1997
<b>Auto-estrada para o novo aeroporto de Lisboa</b> ...	—	(a)

## Base VIII

**Integração na concessão das auto-estradas construídas pelo Estado**

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

2 — Essas auto-estradas serão entregues no estado em que se encontrarem, passando a respectiva conservação e exploração, desde essa data, a constituir encargo exclusivamente seu, incluindo, nos lanços ou sublanços com portagem, a realização de quaisquer alterações com o fim de as adaptar às condições julgadas necessárias à sua exploração.

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 — Sem prejuízo do constante do número anterior, para determinação dos limites das áreas integradas na concessão deverão ser seguidos os critérios constantes da base V.

## Base IX

**Sociedade concessionária**

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

2 — Não obstante o disposto no número anterior, a concessionária poderá também comercializar equipamentos por si desenvolvidos no âmbito da actividade concessionada, bem como concorrer a novas concessões no domínio das infra-estruturas rodoviárias, assim como desenvolver outras actividades, mediante autorização governamental.

3 — O capital social mínimo da concessionária é de 15 200 000 contos, valor existente em 31 de Dezembro de 1990.

4 — A partir de 1 de Janeiro de 1991 o capital social da concessionária será aumentado no mínimo em 10% do valor do investimento anual em imobilizado reversível, com excepção do custo das terceiras vias referidas nas alíneas c) e d) do n.º 2 da base XXIX.

5 — Considera-se valor do investimento, para efeitos da presente base, os custos comparticipáveis pelo Estado nos termos do n.º 2 da base XII do presente contrato, adicionado dos trabalhos para a própria empresa que lhe são imputáveis, bem como dos encargos financeiros intercalares ocorridos enquanto esse investimento se encontra em curso.

6 — Para os efeitos da aplicação do n.º 4 proceder-se-á da seguinte forma:

- O aumento de capital a efectuar em cada ano terá por base, no mínimo, 10% do valor do investimento constante do orçamento de investimento aprovado para esse ano;
- A partir do ano de 1992, o valor calculado nos termos da alínea anterior será corrigido, para mais ou para menos, com base em 10% do desvio verificado no ano anterior entre os valores do investimento orçamentado e realizado.

7 — Os aumentos de capital da concessionária relativos a cada exercício serão efectuados da seguinte forma:

- A partir do mês de Janeiro de cada ano e com prioridade relativamente às restantes fontes de financiamento será realizado, no mínimo, o montante correspondente a 10% do valor constante do orçamento de investimento aprovado para esse ano;
- Para além do estabelecido na alínea anterior, no decurso do 1.º semestre e não mais de 60 dias após a aprovação do relatório e contas da concessionária será realizada, no mínimo, a parcela de capital que for necessária para o cumprimento da proporção estabelecida no n.º 4 da presente base.

8 — O reforço do capital social da concessionária por parte do Estado, nos termos da presente base, está sujeito a parecer prévio da entidade fiscalizadora para as questões financeiras da concessão.

9 — Quando se verificar a integração no objecto da concessão de lanços construídos total ou parcialmente pelo Estado, para serem explorados em regime de portagem pela concessionária, o capital social desta será aumentado em 10% do valor do investimento integrado, aumento esse que se considera realizado pelo Estado em espécie.

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

2 — A pedido da concessionária, devidamente fundamentado, poderão, por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ser alteradas a divisão em lanços ou sublanços ou as datas de entrada em serviço que constam do número anterior.

3 — O calendário previsto no n.º 1 pressupõe que à concessionária seja facultado atempadamente o acesso às participações financeiras previstas na base XII do presente contrato.

10 — Sem prejuízo do estabelecido nos n.ºs 4 e 7 antecedentes, a concessionária poderá aumentar o seu capital por uma ou mais vezes no decurso de cada exercício, de tal modo que, no fim dele, esses aumentos se encontrem totalmente realizados.

#### Base X

##### Financiamento da concessão

1 — O financiamento necessário à realização do objecto da concessão será assegurado pela concessionária e pelo Estado de acordo com o estabelecido no presente contrato, tendo aquela o direito de receber dos utentes das auto-estradas as importâncias das portagens nas mesmas cobradas e os rendimentos de exploração das áreas de serviço e, bem assim, quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da concessão.

2 — As fontes de financiamento do investimento a realizar ao abrigo da concessão são as seguintes:

- a) Capital da concessionária;
- b) Participações financeiras do Estado, a efectuar nos termos da base XII deste contrato;
- c) Empréstimos e créditos bancários, a obter nos mercados interno e externo;
- d) Quaisquer outras fontes de financiamento consideradas adequadas.

3 — 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 investidores institucionais.

#### Base XI

##### Equilíbrio financeiro da concessão

1 — O Estado, enquanto accionista maioritário, contribuirá para o equilíbrio financeiro da concessão através das participações e das dotações a que se referem as bases seguintes.

2 — A perda, por parte do Estado, da situação de participação maioritária no capital da concessionária implica a revisão automática das bases relativas ao financiamento da concessão.

#### Base XII

##### Comparticipações financeiras do Estado

1 — O Estado participará financeiramente no custo dos investimentos que a concessionária efectuar para a realização integral e atempada do objecto da concessão.

2 — Consideram-se componentes do custo dos investimentos: estudos e projectos, aquisição de terrenos, obras, incluindo as acessórios, trabalhos complementares, equipamentos e centros de assistência e manutenção, sendo de excluir o valor de indemnizações, com excepção das referentes a expropriações e trabalhos a mais.

3 — A participação financeira do Estado no custo dos investimentos dos lanços ainda em construção em 1 de Janeiro de 1991, ou a iniciar posteriormente a esta data, é de 35% do valor global dos custos respectivos, apurados de acordo com o definido no número anterior.

4 — O Estado procederá à inscrição anual no seu orçamento dos montantes correspondentes às participações devidas nos termos do número anterior.

5 — A concessionária apresentará anualmente ao Ministério das Finanças, com a antecedência devida para o efeito, os elementos necessários para que se proceda às inscrições referidas no número anterior.

6 — Os montantes correspondentes às participações financeiras do Estado serão postos à disposição da concessionária através da Direcção-Geral do Tesouro, a pedido daquela, fundamentado em memória justificativa das despesas efectuadas, confirmadas por parecer do conselho fiscal.

7 — A disponibilização, por parte do Estado, das verbas referidas no número anterior está ainda sujeita a parecer prévio da entidade fiscalizadora para as questões financeiras da concessão.

8 — As verbas referidas nos n.ºs 6 e 7 da presente base serão entregues pelo Ministério das Finanças à concessionária no prazo de 60 dias contados da data em que esta lhe fizer entrega do respectivo pedido.

9 — A percentagem da participação financeira do Estado relativamente ao custo total de cada investimento poderá ser reajustada se, por motivos comprovadamente não imputáveis à concessionária, se verificar que o custo real do investimento se desviou significativamente de valor previsto quando da adjudicação, designadamente pelo volume excepcional de trabalhos a mais ou pelo não cumprimento dos planos de trabalho por caso de força maior.

10 — Sempre que a concessionária receber directamente participações de outras entidades nacionais ou estrangeiras com as mesmas características de participação financeira do Estado, será esta reduzida na medida daquelas, tendo em conta o disposto no n.º 3 da presente base.

11 — Se, nos casos previstos no número anterior, entre as datas da justificação das despesas de investimento e as de percepção das participações ocorrer prazo superior a 60 dias, poderá a Direcção-Geral do Tesouro, a solicitação da concessionária, facultar os montantes correspondentes àquelas, reembolsáveis na data de recebimento das mesmas pela concessionária.

12 — Quando se verificar a integração no objecto da concessão de lanços construídos total ou parcialmente pelo Estado, para serem explorados em regime de portagem pela concessionária, será considerado como participação financeira do Estado uma percentagem do valor do investimento integrado correspondente à prevista no n.º 3 da presente base ou à percentagem de participação que vier a ser acordada entre a concessionária e o Estado.

#### Base XIII

##### Dotações para equilíbrio financeiro

1 — O Estado continuará a assegurar, por conta da concessionária, o serviço da dívida externa referida na cláusula 2.ª do acordo de equilíbrio financeiro constante do anexo II do Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro, bem como dos respectivos refinanciamentos, diploma esse que, para estes precisos efeitos, se mantém em vigor.

2 — Os pagamentos efectuados pelo Estado nos termos do número anterior constituem dotações para equilíbrio financeiro, a contabilizar nos termos da base seguinte.

#### Base XIV

##### Especificações de natureza contabilística

1 — Os montantes liquidados pelo Estado por conta da concessionária, nos termos do disposto na base XIII do presente contrato, serão por esta contabilizados na conta do passivo intitulada «Fundo de equilíbrio» pelos contravalores reais, em escudos, dessas liquidações.

2 — Em 31 de Dezembro de 1990, os valores contabilizados pela concessionária na conta «Fundo de equilíbrio» são os seguintes:

- a) Montantes entregues pelo Estado à BRISA nos termos dos n.ºs 7 e seguintes da base V do Decreto Regulamentar n.º 5/81, de 23 de Janeiro, e da cláusula 9.ª do acordo de equilíbrio financeiro constante do anexo II do Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro;
- b) Liquidações feitas pelo Estado em cumprimento do disposto no acordo de equilíbrio financeiro atrás referido, desde o início da sua vigência e até 31 de Dezembro de 1990, as quais deverão ser recalculadas e contabilizadas pela concessionária pelos contravalores reais, em escudos, dessas liquidações.

3 — Enquanto não for liquidada pelo Estado, de conta da BRISA, a dívida referida na base XIII deste contrato, a BRISA contabilizará todos os capitais daquela dívida ao câmbio da data do balanço.

4 — As participações financeiras entregues pelo Estado à BRISA até 31 de Dezembro de 1990, nos termos do disposto na base XII, são contabilizadas na conta do passivo «Fundo de desenvolvimento».

5 — As participações a entregar pelo Estado à BRISA posteriormente à data referida no número anterior e atribuídas a fundo perdido serão contabilizadas nos termos da normalização contabilística vigente no País.

6 — A concessionária poderá propor, para efeitos de aprovação pelo Ministério das Finanças, critérios específicos de amortização e de reintegração do seu activo imobilizado reversível que considere mais compatíveis com o objecto e actividades da concessão, salvaguardando sempre que os referidos bens se encontrem integralmente amortizados e reintegrados dentro do prazo da concessão.

## Base XV

**Reembolso dos montantes do fundo de equilíbrio e do fundo de desenvolvimento**

1 — Os montantes registados na conta do passivo «Fundo de equilíbrio» serão reembolsáveis pela concessionária em 20 semestralidades iguais, no período de 1 de Janeiro de 2001 a 1 de Julho de 2010.

2 — Atentas as condições financeiras da concessionária, no ano anterior ao do início do reembolso referido no número anterior, o prazo nele previsto poderá ser prorrogado até ao ano 2015, por proposta da concessionária devidamente fundamentada e aprovada pelo Ministério das Finanças.

3 — A dívida registada na conta «Fundo de equilíbrio» não vence juros, salvo no caso do disposto no n.º 5 da presente base.

4 — A concessionária não procederá à distribuição de lucros enquanto não estiver totalmente paga ao Estado a dívida constante da conta «Fundo de equilíbrio».

5 — A concessionária poderá, no entanto, optar por tal distribuição, contrariamente ao disposto no número anterior, considerando-se então que a dívida ao Estado inscrita na conta «Fundo de equilíbrio» começa a vencer juros desde o início do exercício relativamente ao qual tal distribuição tiver ocorrido, calculados à taxa de juro da dívida pública.

6 — Os montantes registados na conta do passivo «Fundo de desenvolvimento» entregues pelo Estado à BRISA até 31 de Dezembro de 1990 serão reembolsáveis no ano seguinte ao que corresponder à liquidação final da dívida do fundo de equilíbrio.

## Base XVI

**Avalos do Estado em financiamentos externos e internos**

O Estado poderá avaliar integralmente os financiamentos externos e internos a contrair pela concessionária com vista à prossecução do objecto da concessão, cobrando a taxa de aval em vigor em cada momento.

## Base XVII

**Tarifas de portagem**

1 — As classes de veículos para efeitos da aplicação das tarifas de portagem por quilómetro de auto-estrada são, por ordem crescente do respectivo valor tarifário, as seguintes:

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

2 — A relação entre as tarifas da classe 1 e da classe 4 será, no máximo, de 1 para 2,5.

3 — Em determinados lanços poderão ser autorizadas, por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, por proposta da concessionária e mediante parecer da Junta Autónoma de Estradas:

- A aplicação de esquemas classificativos diferentes do previsto no n.º 1 desta base, desde que tal seja justificado pela especificidade da estrutura de tráfego desses lanços;
- A aplicação de uma relação tarifária superior à estabelecida no n.º 2 da presente base, devidamente fundamentada em estudo económico.

## Base XVIII

**Taxas de portagem**

1 — As taxas de portagem para as diferentes classes de veículos definidas nos termos da base XVII serão calculadas pela aplicação das tarifas de portagem à extensão de percurso a efectuar pelos utentes.

2 — A extensão referida no número anterior corresponde à da secção corrente medida nos termos dos n.ºs 4 a 6 da base I.

3 — Excepcionalmente, atendendo à especificidade de determinados sublanços, razões de fluidez de tráfego poderão determinar que as extensões dos percursos considerados para fixação das taxas de portagem sejam baseadas em percursos médios ponderados, a aprovar pelos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sob proposta da concessionária, mediante parecer da Junta Autónoma de Estradas.

4 — Todas as taxas serão arredondadas para o múltiplo mais próximo de 5\$ ou outro que, por acordo entre as partes, melhor se adeque ao sistema monetário em vigor.

5 — As taxas poderão variar consoante a hora do dia ou adaptar-se, em zonas especiais, a passagens regulares e frequentes ou a outras circunstâncias, tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público.

6 — Sempre que um utente se apresente numa barreira de portagem não sendo portador do necessário título de trânsito ficará sujeito ao pagamento de um valor igual ao triplo da taxa correspondente ao percurso mais longo que, presumivelmente, possa ter efectuado.

7 — As taxas de portagem a praticar inicialmente nos lanços e sublanços que entrem em serviço posteriormente à presente data serão aprovados por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, mediante proposta da concessionária, a qual será apresentada com a antecedência mínima de 60 dias em relação à data prevista para a sua entrada em vigor, prazo findo o qual as referidas taxas se consideram tacitamente aprovadas.

## Base XIX

**Fixação e actualização de tarifas de portagem**

1 — A actualização das tarifas de portagem processar-se-á anualmente e por iniciativa da concessionária, em princípio, desde que a variação não exceda 75 % da verificada no índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, no período contado até à data do último valor publicado do referido índice e para um período igual ao que resulta do prazo decorrido entre a fixação ou a última actualização tarifária e a data pretendida para a entrada efectiva em vigor da nova tarifa, salvo o disposto no número seguinte.

2 — A percentagem referida no número anterior será de 90 % até à conclusão da construção dos lanços que integram o objecto da concessão, com excepção do previsto na linha *i*) do n.º 1 da base I.

3 — A concessionária apresentará, através da Inspeção-Geral de Finanças, para homologação do Ministro das Finanças, e com conhecimento ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, as novas tarifas actualizadas, bem como as taxas de portagem e os cálculos que as justifiquem.

4 — A apresentação referida no número anterior será feita com a antecedência mínima de 45 dias em relação à data pretendida para a entrada em vigor das novas tarifas, sendo estas consideradas tacitamente homologadas no prazo de 40 dias após essa apresentação, desde que a actualização se contenha nos limites referidos nos n.ºs 1 e 2 da presente base.

5 — A entrada efectiva em vigor da nova tarifa dependerá da homologação expressa pelo Ministro das Finanças, o qual, em caso de não homologação, a justificará em termos de permitir a apresentação da nova proposta.

6 — Para efeitos da actualização tarifária utilizar-se-á a expressão seguinte:

$$t_d(1) = t_v(1) \times \left(0,75 \frac{IPC(p)}{IPC(p-n)} + 0,25\right)$$

em que os símbolos têm os seguintes significados:

$t_d(1)$  — valor máximo admissível para a data *d* da tarifa actualizada por sublanço e para classe de veículos 1;

$t_v(1)$  — valor da tarifa em vigor por sublanço, ou da tarifa de referência no caso dos lanços a construir, para a classe de veículos 1;

$IPC(p)$  — valor do último índice de preços no consumidor, sem habitação, publicado para o continente;

*p* — mês a que se refere o último índice publicado;

*n* — número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária, ou Dezembro de 1990 no caso dos lanços a construir, e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;

$IPC(p-n)$  — valor do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, relativo ao mês (*p* - *n*).

Os coeficientes 0,75 e 0,25 serão substituídos, respectivamente, por 0,9 e 0,1 durante o período a que se refere o n.º 2 da presente base.

7 — A tarifa da classe 1 para os lanços a construir deverá estar compreendida entre a tarifa média praticada para aquela classe nos sublanços em exploração à data da fixação e o valor correspondente à actualização, nos termos do número anterior, da tarifa da referência de 7558 reportada a Dezembro de 1990.

8 — As taxas de portagem a que a concessionária se encontra autorizada a praticar mantêm-se em vigor até à primeira actualização a efectuar em conformidade com o presente contrato.

9 — Sempre que, em razão de desajustamentos ocorridos ao nível dos factores integrantes do equilíbrio financeiro da concessão, do sistema geral de preços ou de variáveis imprevisíveis, esta pretenda actualização tarifária em excesso das permitidas pela presente base, deverá a mesma ser submetida, com antecedência mínima de 60 dias, a aprovação dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

#### Base XX

##### Isonções de portagem

- 1 — Não serão concedidas isenções de pagamento das taxas de portagem estabelecidas, excepto nos casos referidos no número seguinte.
- 2 — São isentos do pagamento de portagem:

- a) Veículos oficiais afectos às seguintes entidades: Presidente da República, Presidente da Assembleia da República, Primeiro-Ministro, Presidente do Supremo Tribunal de Justiça, Presidente do Tribunal Constitucional, Membros do Governo, Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, Chefes dos Estados-Maiores do Exército, da Armada e da Força Aérea, provedor de Justiça, governadores civis, procurador-geral da República, Presidente do Supremo Tribunal Administrativo, Presidente do Supremo Tribunal Militar, Presidente do Tribunal de Contas, presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, director-geral de Transportes Terrestres, director-geral do Tesouro, director-geral de Viação, presidente do Conselho Nacional do Planeamento Civil de Emergência, presidente do Serviço Nacional de Protecção Civil, presidente do Instituto Nacional de Emergência Médica;
- b) Veículos das Forças Armadas e de Segurança, quando em coluna;
- c) Veículos afectos ao comando da GNR e da PSP, e veículos da Brigada de Trânsito da GNR;
- d) Veículos dos bombeiros e ambulâncias;
- e) Veículos da Junta Autónoma de Estradas, no âmbito da sua função de fiscalização ou em serviço;
- f) Veículos do inspector-geral e demais dirigentes da Inspeção-Geral de Finanças, bem como os dos inspectores de finanças que prestem serviço naquela Inspeção-Geral, no exercício de funções;
- g) Veículos da concessionária, bem como os que possam considerar-se no âmbito da sua actividade ou em serviço.

3 — Os veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos indicados nas alíneas b) e d), deverão circular munidos dos respectivos títulos de isenção, passados pela concessionária, com acordo prévio da Junta Autónoma de Estradas.

4 — Os títulos de isenção terão um período de validade de dois anos.

5 — Das contas a apresentar para cumprimento do n.º 2 da base LIV constarão os custos associados às isenções de portagem.

#### Base XXI

##### Caução

1 — A caução mínima que a concessionária deverá prestar ao Estado, como garantia do exacto e pontual cumprimento das obrigações por si assumidas no presente contrato, será de 500 000 contos.

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

- a) Após a entrada em serviço de cada um dos lanços ou sublanços, o montante de caução será acrescido do valor correspondente a 1% do immobilizado corpóreo reversível, correspondente ao respectivo lanço ou sublanço, apurado no primeiro balanço aprovado depois daquela data;
- b) O reforço na alínea a) deverá ser regularizado durante o mês seguinte ao da aprovação do balanço ali mencionado.

3 — Enquanto o Estado detiver, directa ou indirectamente, a maioria absoluta do capital social da concessionária, o valor da caução inicial e dos seus reforços será 10% dos referidos nos números anteriores.

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

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

6 — A caução poderá ser prestada por depósito, na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, em dinheiro ou em títulos emitidos ou garantidos pelo Estado, ou por garantia bancária ou seguro-caução, aceite pelo Governo e prestada(o) a favor da Junta Autónoma de Estradas.

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

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

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

#### Base XXII

##### Elaboração de estudos

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

2 — Estes estudos e projectos deverão satisfazer as normas de projectos e demais legislação em vigor e as regras relativas à segurança, comodidade e economia dos utentes.

3 — Os projectos, com parecer de revisão, serão apresentados sob a forma de estudo prévio, projecto base e projecto de execução, podendo alguma das correspondentes fases ser dispensada com o acordo prévio da Junta Autónoma de Estradas.

4 — Na fase de estudo prévio, as várias hipóteses a considerar quanto aos pontos principais de passagem serão estabelecidos por acordo entre a concessionária e a Junta Autónoma de Estradas.

5 — Se o Estado à data de assinatura deste contrato de concessão tiver em execução estudos prévios de traçado e preliminares de impacte ambiental de alguns sublanços das auto-estradas concessionárias, fará a sua entrega à concessionária, se se encontrarem concluídos e aprovados, tendo em atenção o cumprimento dos prazos constantes da base VII do presente anexo.

6 — A concessionária acompanhará os estudos mencionados no número anterior com vista à sua compatibilização com o projecto da concessão.

7 — Os traçados de auto-estradas, bem como ramais e nós de ligação, e as áreas de serviço deverão ser objecto de pormenorizada justificação e deverão ter em conta os projectos de urbanização aprovados ou em fase de aprovação relativos a localidades ou regiões onde os traçados se desenvolverão.

8 — Os estudos de impacte ambiental a nível de relatório preliminar deverão ser apresentados conjuntamente com os estudos prévios do traçado.

9 — Os projectos base do traçado rodoviário serão desenvolvidos numa faixa de 200 m para cada lado do eixo do traçado aprovado no estudo prévio, sendo que se por razões de estudo de pormenor os projectos base tiverem que afastar-se nalguma zona dessa faixa, deverá a concessionária justificar a opção tomada.

10 — Os projectos base referidos no número anterior respeitarão os eventuais condicionamentos acordados com a Junta Autónoma de Estradas durante a sua elaboração e ser-lhes-ão enviados para conhecimento quando concluídos, podendo a concessionária, desde logo, passar à fase de projecto de execução.

11 — Os projectos das obras de arte correntes serão apresentados à Junta Autónoma de Estradas, para efeitos de aprovação nas fases de projecto base e projecto de execução.

12 — Os projectos das obras de arte especiais serão apresentados à Junta Autónoma de Estradas para efeitos de aprovação nos termos do n.º 3 da presente base.

13 — O projecto de execução elaborado pela concessionária poderá ser apresentado à Junta Autónoma de Estradas dividido em projecto de obra geral, acompanhado do relatório do estudo de impacte ambiental, projecto de obras de arte correntes (passagens superiores

e inferiores), projecto de obras de arte especiais, quando as houver, considerando-se obras de arte especiais aquelas que tenham uma extensão superior a 100 m.

14 — As normas a considerar que não estejam taxativamente indicadas neste contrato deverão ser as constantes das disposições legais e regulamentares em vigor e, em casos omissos e por falta de acordo entre a concessionária e a Junta Autónoma de Estradas, deverão ser as que estiverem em vigor nos países da CEE, designadamente as do Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA).

#### Base XXIII

##### Critérios de projecto

1 — As auto-estradas concessionadas serão projectadas para uma velocidade base de 120 km, podendo, nos termos do n.º 9 da presente base, ser projectadas para a velocidade de 100 km/h.

2 — Nestas condições serão observadas as seguintes características técnicas fundamentais:

	V100	V120
Raio normal em planta .....	600 m	900 m
Raio mínimo absoluto em planta .....	450 m	650 m
Raio mínimo em concordância vertical convexa .....	9 000 m	14 000 m
Raio mínimo em concordância vertical côncava .....	4 500 m	6 000 m
Desenvolvimento mínimo das curvas verticais .....	100 m	120 m
Largura das vias .....	3,50 m	3,75 m
Largura da berma direita .....	3 m	3,5 m
Largura da berma esquerda .....	1 m	1 m
Largura mínima do separador .....	3 m	4 m
Inclinação máxima dos trainéis:		
Rampa .....	4 %	3 %
Pendente .....	6 %	5 %
Altura mínima sob as passagens superiores	5 m	5 m
Largura de passadiços de serviço nas obras de arte das auto-estradas .....	0,50 m	0,50 m

3 — O pavimento das auto-estradas será dimensionado para um período de previsão de tráfego de 20 anos, para as licitações do eixo padrão, em vigor, em conformidade com a capacidade de suporte do leito do pavimento. O pavimento poderá ser, no entanto, executado por fases, sendo a primeira para um período mínimo de 10 anos e prevendo-se, desde logo, o reforço da camada de betão betuminoso, prevendo-se esta a ajustar em função da evolução real do tráfego e dos resultados apurados nas campanhas de audição do pavimento.

4 — A estrutura do pavimento será constituída por camadas de pavimentação branca e por camadas de pavimentação betuminosa. Na pavimentação branca será sempre prevista uma camada de sub-base em solos seleccionados e outra de base em *tout-venant* de granulometria contínua. Na pavimentação betuminosa serão previstas camadas de macadame betuminoso, de mistura betuminosa densa e de betão betuminoso. A camada de macadame betuminoso será dimensionada em face do volume de tráfego previsível e a camada de desgaste betuminoso não poderá ter uma espessura inferior a 0,06 m.

5 — A concessionária poderá propor outro tipo de pavimento de acordo com as tecnologias existentes ou outras que venham a desenvolver-se, durante a vigência do presente contrato, desde que não haja diminuição de garantia de qualidade nem da capacidade de carga necessária.

6 — O restabelecimento das vias de comunicação a que se refere a base VI será efectuado com um perfil transversal que atenda às normas legalmente em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamento de segurança e separador, quando existam, da via onde se inserem e apresentar exteriormente, de um e outro lado, passeios de largura dependente das características dessas vias.

7 — O critério definido no número anterior aplica-se também às obras de arte necessárias ao estabelecimento das vias de comunicação a que se refere o n.º 2 da base VI.

8 — As passagens superiores às auto-estradas não deverão ter pilar central no separador, desde que a largura definitiva deste seja inferior a 9 m. Exceptuam-se os casos de passagens superiores localizadas em nós ou que apresentem raio de curvatura em planta acentuado ou com viés maior que 75 graus.

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

10 — No caso de trainéis com inclinação superior à definida no n.º 2 da presente base, será construída uma via suplementar para veículos lentos, tendo em consideração, designadamente, a extensão, o volume e a composição do tráfego e o nível de serviço legalmente requerido.

11 — Relativamente às obras acessórias, aos auto-estradas deverão ainda ser dotadas com o seguinte:

- Vedação em toda a sua extensão;
- Sinalização vertical e horizontal;
- Equipamento de segurança, nomeadamente guardas flexíveis ou perfis rígidos;
- Tratamento vegetal;
- Iluminação dos nós de ligação, das praças de portagem e das áreas de serviço;
- Rede de telecomunicações para serviço próprio da concessionária e para assistência aos utentes;
- Dispositivos de protecção contra agentes poluentes, designadamente ruidos.

12 — O sistema de portagem e o dimensionamento das suas praças deverão ser tais que causem o mínimo de incomodidade e perdas de tempo aos utentes das auto-estradas.

13 — 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, nomeadamente eléctricos e telefónicos, possa ser efectuado sem afectar a estrutura e sem necessidade de levantar o pavimento.

#### Base XXIV

##### Áreas de serviço

1 — Consideram-se áreas de serviço as zonas confinantes com as auto-estradas destinadas a apoio aos 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 das auto-estradas locais de descanso agradáveis e com boas condições de higiene e salubridade.

4 — Os projectos das áreas de serviço deverão contemplar todas as infra-estruturas que integram a área respectiva.

5 — A construção das áreas de serviço poderá ser efectuada por fases, tendo em conta os volumes de tráfego reais do sublanço em que se situam, devendo, na primeira fase, ser dotadas do equipamento correspondente aos seguintes serviços mínimos a assegurar: venda de gasolina e de outros combustíveis e lubrificantes, venda de acessórios e sobressalentes para automóveis, instalações sanitárias e *snack-bar*.

6 — A localização exacta das áreas de serviço será estabelecida com o acordo da Junta Autónoma de Estradas, em função do volume e das características do tráfego, do traçado final das auto-estradas e de outros factores atendíveis, devendo, em princípio, a distância entre duas áreas de serviço, em cada auto-estrada, não exceder 50 km.

7 — A entrada em exploração das áreas de serviço previstas em novos sublanços a construir processar-se-á, sempre que possível, com a do sublanço onde se situarem e, obrigatoriamente, até um ano após a abertura ao trânsito dos mesmos sublanços.

8 — Em casos excepcionais devidamente fundamentados, poderá o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, mediante pedido da concessionária e parecer da Junta Autónoma das Estradas, autorizar alterações ao disposto na presente base.

#### Base XXV

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

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

2 — Estes elementos não constituem obrigação para a concessionária nem compromisso para o Ministério, competindo àquela propor e realizar as alterações que julgue conveniente introduzir-lhes e que pelo Estado sejam aceites, para que as obras a realizar melhor possam corresponder ao objecto da concessão.

#### Base XXVI

##### Programa de estudos e projectos

1 — As datas em que a concessionária se compromete a apresentar as três fases dos projectos que lhe compete elaborar, bem como os prazos de aprovação, tendo em vista o cumprimento do calendário constante da base VII, constarão de um programa a apresentar pela concessionária à Junta Autónoma de Estradas até 30 dias depois da entrada em vigor deste diploma.

2 — Por alteração de circunstâncias, devidamente fundamentada, com acordo da Junta Autónoma de Estradas, poderão vir a ser introduzidos naquele programa, no início de cada semestre, os ajustamentos julgados convenientes.

3 — A aprovação dos estudos prévios dos traçados e dos relatórios preliminares dos estudos de impacte ambiental, bem como os estudos prévios das obras de arte especiais, será decidida pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, mediante proposta da Junta Autónoma de Estradas, dentro do prazo de 60 dias após a sua apresentação pela concessionária.

4 — Os projectos base dos traçados, sem prejuízo do n.º 9 da base XXII, serão remetidos à Junta Autónoma de Estradas para conhecimento do desenvolvimento do processo, podendo aquele organismo fazer sugestões ou recomendações no prazo de 30 dias contados da data da sua apresentação. A aprovação dos projectos base das obras de arte correntes será decidida nos mesmos termos do n.º 3 antecedente, no prazo de 45 dias após a apresentação pela concessionária.

5 — Os projectos de execução, nos termos do n.º 13 da base XXII serão apresentados à Junta Autónoma de Estradas, para aprovação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o que será decidido no prazo de 30 dias após a sua apresentação.

6 — Eventuais alterações pontuais aos projectos de execução serão objecto de justificação da concessionária, que se obriga a apresentar os respectivos estudo prévio e projecto de execução. Os prazos de aprovação previstos no número anterior serão naqueles casos reduzidos a metade dos previstos nos n.ºs 3 e 4 desta base.

7 — O programa mencionado no n.º 1 desta base pressupõe que a publicação no *Diário da República* da declaração de utilidade pública das expropriações ocorra no prazo de 60 dias após a apresentação pela concessionária à Junta Autónoma de Estradas das respectivas plantas parcelares, elaboradas em conformidade com o projecto de execução.

8 — Apresentados os estudos e projectos e findos os prazos acima mencionados, na ausência de comunicação de decisão, serão aqueles considerados tacitamente aprovados.

9 — Os prazos referidos nos números anteriores pressupõem o cumprimento do programa a que respeita o n.º 1 da presente base. Se houver alterações daqueles prazos oficialmente comunicados, será o programa referido ajustado automaticamente em conformidade.

10 — A aprovação ou não aprovação dos projectos pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações não acarretará a responsabilidade do Estado nem libertará a concessionária dos compromissos emergentes deste contrato, sendo sua a responsabilidade que porventura lhe advenha da imperfeição das concepções previstas ou do funcionamento das obras.

#### Base XXVII

##### 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 das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

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 IV, 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 — A concessionária antes da realização das expropriações submeterá à Junta Autónoma de Estradas, para a cada sublanço, a ta-

bela dos valores unitários dos terrenos segundo os diversos tipos de utilização ou ocupação. A decisão sobre a sua aprovação deverá ocorrer no prazo de 15 dias após a sua apresentação.

4 — A concessionária dará conhecimento à Junta Autónoma de Estradas das expropriações realizadas amigavelmente, em relatórios semestrais, contendo a identificação das parcelas e dos respectivos valores de aquisição, bem como daquelas em que foram actuados os mecanismos de posse administrativa.

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

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

#### Base XXVIII

##### Execução das obras

1 — A realização das obras deverá ser precedida de concurso, da competência da concessionária, podendo o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações dispensá-lo a pedido desta, mediante parecer da Junta Autónoma de Estradas.

2 — Os concursos das empreitadas de construção dos sublanços não poderão ser abertos antes de estarem aprovados os respectivos projectos de execução.

3 — As obras da concessionária são subordinadas às estipulações de um caderno de encargos, competindo à concessionária submeter à Junta Autónoma de Estradas as respectivas condições especiais, previamente ao lançamento do concurso, devendo aquela entidade pronunciar-se sobre a sua aprovação no prazo de 15 dias, findo o qual as mesmas serão consideradas como tacitamente aprovadas.

4 — Os planos de trabalhos das empreitadas de construção serão remetidos à Junta Autónoma de Estradas, após a sua aprovação pela concessionária. Mensalmente será remetido à Junta Autónoma de Estradas um relatório sobre o desenvolvimento das empreitadas de cada sublanço.

5 — 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.

6 — Junto das instalações das fiscalizações da concessionária serão disponibilizadas por estas instalações para utilização da Junta Autónoma de Estradas, constituídas por uma sala/gabinete devidamente apetrechada.

#### Base XXIX

##### Aumento do número de vias das auto-estradas

1 — A concessionária obriga-se a aumentar o número de vias das auto-estradas constantes do n.º 1 da base I de acordo com os seguintes parâmetros:

- Nos troços em que hajam sido construídas quatro vias: mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço até ao final do 2.º ano depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 30 000 veículos;
- Nos troços em que hajam sido construídas seis vias: mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço até ao final do 2.º ano depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 52 000 veículos.

2 — A concessionária obriga-se ainda a construir uma terceira via em cada sentido nos seguintes lanços:

- Lisboa-Vila Franca de Xira, por forma que essa ampliação entre em serviço no 1.º semestre de 1993;
- Lisboa-Estádio Nacional, por forma que essa ampliação entre em serviço no 2.º semestre de 1992;
- Almada-Fogueteiro, em data a acordar com o Governo, tendo em atenção o aumento da capacidade global do atravessamento do rio Tejo na Região de Lisboa;
- Carvalhos-Santo Ovídio, nos termos da alínea a) do número anterior.

3 — Sempre que razões de ordem técnica e económica desaconselhem a aplicação da alínea b) do n.º 1 da presente base a algum dos sublanços das auto-estradas concessionadas, poderá o Governo, mediante proposta da concessionária, devidamente fundamentada, autorizar, por despacho conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que em substituição das quartas vias sejam construídas, no âmbito da concessão, novas auto-estradas com portagem que constituam alternativas de escoamento de tráfego para aqueles sublanços.

4 — A disposição constante do número anterior será aplicada ao lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, relativamente ao disposto na alínea b) do n.º 1 da presente base.

5 — No despacho conjunto referido no n.º 3 desta base será fixado, ouvidas a Junta Autónoma de Estradas e a concessionária, o prazo para a entrada ao serviço das novas auto-estradas nele autorizadas.

6 — A comparticipação financeira do Estado para a execução das obras referidas na presente base será assegurada nos termos previstos na base XII deste contrato, excepto:

- a) No que se refere às terceiras vias previstas nas alíneas b), c) e d) do n.º 2 desta base, que serão comparticipadas pelo Estado a 100 %;
- b) As auto-estradas referidas no n.º 3 desta base, às quais se aplicará o disposto na parte final da base XIV do presente contrato.

#### Base XXX

##### Estragos causados em vias de comunicação

1 — A concessionária é responsável pela reparação de todos os estragos que, justificadamente, se verifique terem sido causados em quaisquer vias de comunicação em consequência das obras a seu cargo.

2 — A concessionária poderá, no entanto, por força de contrato, imputar a responsabilidade referida no número anterior aos empreiteiros a quem venha a adjudicar as obras, sem que tal implique qualquer alteração da sua posição perante a entidade concedente.

#### Base XXXI

##### 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.

2 — Consideram-se trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada lanço ou sublanço de auto-estrada os respeitantes a pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança e de protecção contra o ruído, bem como todos aqueles que obriguem à permanência de viaturas de trabalho na faixa de rodagem.

3 — 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 das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, 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.

4 — Compete à concessionária, no prazo máximo de um ano a contar da data do auto de vistoria relativo à entrada em serviço de cada lanço ou sublanço de auto-estrada, fornecer à Junta Autónoma de Estradas um exemplar de peças escritas e desenhadas (em material reproduzível) definitivas do projecto das obras executadas.

#### Base XXXII

##### Poderes especiais do concedente

1 — O concedente, através do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, poderá determinar à concessionária a modificação das características técnicas especificadas na base XXIII deste contrato, bem como alterações nas obras por ela realizadas.

2 — Se a concessionária provar que das alterações referidas no número anterior lhe resultou prejuízo, terá direito a uma indemnização, a estabelecer por acordo com a Junta Autónoma de Estradas.

#### Base XXXIII

##### Alterações nas obras realizadas e entrada em funcionamento de instalações suplementares a pedido da concessionária

1 — A concessionária poderá, mediante autorização do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, 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 — Consideram-se instalações suplementares aquelas que, embora não referidas expressamente neste contrato, permitam melhorar o nível do serviço e sejam do interesse dos utentes ou da exploração da auto-estrada.

#### Base XXXIV

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

1 — A concessionária procederá à sua custa, contraditoriamente 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 a escala não inferior a 1:2000, que identifique os terrenos que fazem parte integrante da concessão, as áreas sobrantes e os restantes terrenos.

2 — 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.

3 — 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.

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

#### Base XXXV

##### 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 — As disposições constantes do número anterior aplicam-se igualmente aos ramais e nós de ligação e às áreas de serviço, com observância do n.º 3 da base v.

3 — O estado de conservação e as condições de exploração das auto-estradas, ramais e nós de ligação e áreas de serviço serão verificados pelos agentes de 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 XXXVI

##### 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 XXXVII

##### Financiamento, construção e exploração das áreas de serviço

1 — A concessionária poderá celebrar com terceiros contratos para o financiamento, construção e exploração das áreas de serviço.

2 — O Estado poderá comparticipar financeiramente, nos termos da base XII deste contrato, nos custos de investimento em infra-estruturas relativos às áreas de serviço.

3 — Carecem de autorização prévia dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações os contratos que a concessionária celebrar para a exploração de quaisquer instalações nas áreas de serviço.

4 — No caso de rescisão da concessão, o Estado respeitará os direitos emergentes dos contratos que, para os efeitos do n.º 1 da presente base, a concessionária tiver celebrado.

## Base XXXVIII

**Obrigações e direitos do público e dos proprietários confinantes das auto-estradas**

1 — 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.

2 — Compete à Junta Autónoma de Estradas a aplicação do disposto no Estatuto das Estradas Nacionais e nas demais disposições legais e regulamentares que tenham a sua razão de ser na protecção das auto-estradas nacionais.

3 — A concessionária tem o dever de colaborar com a Junta Autónoma de Estradas, comunicando-lhe as situações em contravenção ao disposto no Estatuto das Estradas Nacionais e outras disposições dos proprietários confinantes das auto-estradas.

## Base XXXIX

**Manutenção e disciplina de tráfego**

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 XL

**Assistência aos utentes**

1 — A concessionária é obrigada a assegurar a assistência aos utentes das auto-estradas que constituem o objecto da concessão através de serviços de vigilância e socorro.

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, organizar um serviço dedicado à prestação da assistência aos utentes e criar centros de assistência e manutenção, compreendendo as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento das auto-estradas.

3 — O funcionamento dos serviços de socorro obedecerá a regulamento a aprovar pela Junta Autónoma de Estradas.

## Base XLI

**Reclamações de utentes**

1 — A concessionária terá 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 — Mensalmente serão enviadas à Junta Autónoma de Estradas as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes, bem como o resultado da investigação efectuada, quando necessária.

## Base XLII

**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 XLIII

**Prazo de concessão**

O prazo de concessão termina em 31 de Dezembro do ano 2020.

## Base XLIV

**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.

3 — 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 estes dois anos até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos tidos por convenientes.

4 — O Estado goza do direito de preferência na aquisição de bens móveis que não façam parte do estabelecimento da concessão e que interessam ao funcionamento das instalações anexas.

5 — No fim do prazo da concessão o Estado tomará a seu cargo todas as obrigações eventualmente pendentes entre a concessionária e terceiros resultantes do objecto da concessão, sem prejuízo da responsabilidade da concessionária pelas obrigações assumidas e do disposto nos n.ºs 1 a 3 da presente base.

## Base XLV

**Ampliação da concessão**

No decurso do período da concessão poderá o Governo autorizar a ampliação da rede de auto-estradas concessionadas estabelecida na base I, nas condições que, após parecer das entidades fiscalizadoras referidas na base I. do presente contrato, venham a ser acordadas com a concessionária.

## Base XLVI

**Trespasse e subconcessão**

1 — A concessionária não poderá, sem prévia autorização do Governo, subconceder ou trespassar 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 trespasse, 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 trespasse.

## Base XLVII

**Sanções**

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 das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, se outra sanção mais grave não se encontrar prevista, aplicar-lhe multas contratuais 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 500 contos e um máximo de 15 000 contos, conforme a gravidade da falta.

2 — Pelo pagamento das multas responderá a caução prestada, ficando a concessionária obrigada à sua reposição integral no prazo de 90 dias.

3 — No caso de o montante da caução ser insuficiente para o cumprimento das multas, deverá responder por estas a parte necessária das receitas de exploração.

4 — O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, no acto da aplicação da multa, fixará à concessionária um prazo razoável para cumprir a obrigação que determinou a sua aplicação.

5 — Se a concessionária, dentro desse prazo, continuar sem cumprir, o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações poderá aplicar nova multa, nos termos do n.º 1, ou rescindir o contrato, conforme o disposto na base XLIX.

6 — Sem prejuízo do disposto dos 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 XLVIII

##### Resgate da concessão

1 — Após 1 de Janeiro de 2010 pode o Estado proceder ao resgate da concessão, a todo o tempo mas nunca antes de decorrido um ano a contar da notificação à concessionária da intenção de resgate.

2 — Pelo resgate o Estado assume todos os direitos e obrigações da concessionária emergentes dos contratos efectuados anteriormente à notificação referida no n.º 1 e que tenham por objecto a conservação e exploração de auto-estradas.

3 — Após a notificação do resgate, as obrigações assumidas pela concessionária só obrigarão o Estado quando os contratos tenham obtido previamente a autorização dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

4 — Em caso de resgate, a concessionária terá direito à prestação pelo Estado, a título de indemnização:

a) De uma anuidade devida até ao termo do prazo de concessão equivalente ao produto líquido médio da exploração dos sete anos anteriores à notificação para resgate, sendo o produto líquido apurado pela dedução dos encargos de administração, conservação e exploração à receita bruta, para cômputo da qual se não incluem as obras que lhe sejam referidas na alínea seguinte, bem como os encargos que lhe sejam directamente imputáveis;

b) De importância correspondente ao valor das obras novas implantadas no âmbito da concessão e realizadas com a aprovação do Governo, desde a sua notificação para resgate, deduzindo àquele valor um sétimo por cada ano decorrido desde a sua conclusão.

5 — O valor das indemnizações a que se refere o número anterior será determinado por uma comissão arbitral, da qual farão parte três peritos, um nomeado pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, outro pela concessionária e outro por acordo de ambas as partes ou, na sua falta, por escolha do presidente do Tribunal da Relação de Lisboa.

#### Base XLIX

##### Rescisão da concessão

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

2 — Podem, designadamente, constituir motivo de rescisão:

- O abandono da construção, conservação ou exploração da concessão;
- A declaração judicial de falência da concessionária;
- O não cumprimento de obrigações assumidas após a aplicação da multa, nos termos do n.º 4 da base XLVII;
- A falta de prestação ou reposição das cauções nos termos e nos prazos estabelecidos;
- A cedência ou trespassa da concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;
- A falta de cumprimento de decisões emanadas de tribunais arbitrais ou administrativos;
- A desobediência reiterada às determinações da fiscalização, com prejuízo para a execução das obras ou exploração das auto-estradas que constituem objecto de 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 das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, outro pela concessionária e um terceiro, de desempate, por acordo entre ambas as partes ou, em caso de desacordo, por escolha do presidente do Tribunal da Relação de Lisboa.

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.

5 — Se do concurso a que se refere o número anterior 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.

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

#### Base L

##### Fiscalização

1 — A fiscalização da concessão é da competência do Ministério das Finanças, para as questões financeiras, e do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, para as demais.

2 — A primeira daquelas fiscalizações será exercida pela Inspecção-Geral de Finanças e a segunda pela Junta Autónoma de Estradas.

#### Base LI

##### 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 resultam 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 LII

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

Sem prejuízo do disposto no n.º 3 da base II, o Estado 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 LIII

##### Indemnizações a terceiros

1 — Serão da inteira responsabilidade da concessionária todas as indemnizações que, nos termos da lei, sejam devidas a terceiros em consequência de qualquer actividade decorrente da concessão.

2 — Se, por força dos contratos de empreitada que a concessionária celebrar com empreiteiros, a responsabilidade consignada no número antecedente for por estes assumida, sobre eles poderá a concessionária repercutir a obrigação de indemnizar.

#### Base LIV

##### Relatórios e informações

1 — A concessionária apresentará ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, através da Junta Autónoma de Estradas, no prazo de 30 dias após aprovação do relatório anual de gestão, 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 objecto da concessão e os planos e elementos previsionais relativos aos dois anos seguintes.

2 — A concessionária apresentará ao Ministério das Finanças, através da Inspeção-Geral de Finanças, os seguintes elementos:

- a) Relatório de gestão e as contas do exercício, pelo menos 30 dias antes da data da assembleia geral anual de aprovação de contas;
- b) Orçamentos de investimentos e de exploração, bem como as suas eventuais rectificações, no prazo de 30 dias após a sua aprovação;
- c) Estudo económico e financeiro actualizado, abarcando o horizonte da concessão, com capítulo justificativo dos desvios ocorridos no ano anterior face às previsões, a apresentar no 2.º trimestre de cada ano;
- d) Quaisquer outros elementos ou estudos que sejam complementares dos referidos nas alíneas anteriores e que sejam necessários à compreensão da evolução global da situação económica e financeira da concessionária, os quais serão apresentados no prazo de 30 dias após a sua aprovação.

3 — A assembleia geral anual referida na alínea a) do número anterior terá em consideração a opinião a emitir previamente pela Inspeção-Geral de Finanças sobre aqueles documentos.

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

5 — No caso de existir um delegado do Governo nomeado junto da concessionária, a prestação dos relatórios e informações constantes desta e de outras bases em que se preveja a correspondência escrita entre a concessionária e as entidades oficiais será efectuada por seu intermédio.

#### ANEXO II

##### Integração da auto-estrada Loures-Malveira no objecto da concessão

1 — Pela aquisição do direito à concessão de exploração e conservação da auto-estrada Loures-Malveira, a concessionária ressarcirá, no presente ano económico, a Junta Autónoma de Estradas dos custos suportados com a sua construção, no montante de 4 800 000 contos.

2 — Decorrente da integração no objecto da concessão da auto-estrada referida no número anterior, a concessionária sucede à Junta Autónoma de Estradas nas obrigações por esta contraídas perante terceiros, designadamente no que respeita a processos de expropriação.



## DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

IMPRESA NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

### AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.



PORTE  
PAGO

1 — Preço de página para venda avulso, 5\$50; preço por linha de anúncio, 154\$.

2 — Os prazos de reclamação de faltas do *Diário da República* para o continente e regiões autónomas e estrangeiro são, respectivamente, de 30 e 90 dias à data da sua publicação.

---

**PREÇO DESTE NÚMERO 264\$00**

---