

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL

Decreto-Lei n.º 458/85

de 30 de Outubro

Pelo Decreto Regulamentar n.º 5/81, de 23 de Janeiro, foram alteradas as bases anexas ao Decreto n.º 467/72, de 22 de Novembro, que outorgou à BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A. R. L., a construção, conservação e exploração das auto-estradas ali referidas.

Todavia, as alterações introduzidas, porque mantiveram as filosofias inerentes às bases iniciais, não produziram os efeitos então desejados, tornando-se, assim, imperioso proceder a nova revisão.

Com efeito, mostrou-se necessário adaptar o contrato de concessão às perspectivas actuais quer através da optimização dos investimentos a fazer quer pela redefinição das cláusulas financeiras e, ainda, pelo ajustamento do planeamento dos lanços a construir.

Por outro lado, tendo sido adjudicada à mesma empresa a construção, conservação e exploração dos lanços Porto-Cruz, da auto-estrada Porto-Braga, e Águas Santas-Campo, da auto-estrada Porto-Amarante, havia que outorgar, com urgência, dado o interesse público inerente, a sua concessão em termos ajustados à realidade económica e financeira actual, no âmbito da qual cumpre salientar a oportunidade de se maximizar o aproveitamento dos fundos comunitários, designadamente o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER).

Na verdade, com tal aproveitamento, o esforço do Estado na realização das infra-estruturas em causa centrar-se-á, essencialmente, na cobertura, por capitais próprios, de um mínimo do investimento.

Finalmente, considerando que os dois objectivos em vista, ou seja, a revisão do contrato de concessão existente e outorga dos lanços adjudicados pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 27-B/75, de 20 de Junho, se orientam pelos mesmos princípios já referidos e tendo em conta a curta extensão dos novos lanços e o facto de serem confinantes com a Auto-Estrada do Norte, é vantajoso que as bases sejam aplicáveis à totalidade dos lanços concessionados.

Assim:

Atendendo ao disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 49 319, de 25 de Outubro de 1969:

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

Artigo 1.º É outorgada à BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A. R. L., a concessão da construção, conservação e exploração dos lanços Porto (via de cintura interna)-Cruz (proximidades de Braga), da auto-estrada Porto-Braga, e Porto (nó de Águas Santas)-Campo (proximidades de Valongo), da auto-estrada Porto-Amarante, nos termos das bases a que se refere o artigo 2.º do presente diploma.

Art. 2.º São aprovadas as bases anexas ao presente diploma, que regularão a concessão a que se refere o artigo 1.º, bem como a concessão outorgada pelo Decreto n.º 467/72, de 22 de Novembro, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto Regulamentar n.º 5/81, de 23 de Janeiro, cujas bases anexas são substituídas em conformidade.

Art. 3.º São aprovadas as cláusulas do acordo de equilíbrio financeiro constantes do anexo II a este diploma.

Art. 4.º São revogados o Decreto n.º 183/77 e o Decreto Regulamentar n.º 91/77, ambos de 31 de Dezembro.

Art. 5.º Ficam os Ministros das Finanças e do Plano e do Equipamento Social autorizados a outorgar, por parte do Estado, os documentos necessários à formalização das alterações aprovadas pelo presente diploma.

Art. 6.º Este diploma produz efeitos desde o dia 1 de Outubro de 1985.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 20 de Setembro de 1985. — *Mário Soares* — *Rui Manuel Parente Chancelle de Machete* — *Alípio Barrosa Pereira Dias* — *Carlos Montez Melancia*.

Promulgado em 17 de Outubro de 1985.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

Referendado em 21 de Outubro de 1985.

O Primeiro-Ministro, *Mário Soares*.

ANEXO I

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 aos Carvalhos, com a extensão de 273,2 km;
- b) Auto-Estrada do Sul, desde o Fogueteiro até Setúbal, com a extensão de 26,9 km;
- c) Auto-Estrada da Costa do Estoril, desde o Estádio Nacional até Cascais, com a extensão de 16,9 km;
- d) Auto-estrada de acesso ao novo aeroporto internacional de Lisboa, com a extensão aproximada de 10 km, dependente da localização deste;
- e) Auto-estrada Porto-Braga, entre o Porto (via de cintura interna) e as proximidades de Braga, com a extensão de 34,7 km;
- f) Auto-estrada Porto-Amarante, entre o nó de Águas Santas (auto-estrada Porto-Braga) e Campo, com a extensão de 11,9 km.

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

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

Auto-Estrada do Norte: lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, com 22,9 km de extensão.

- b) Sem ficarem sujeitas a portagem:

Auto-Estrada do Norte: lanço Carvalhos-Vila Nova de Gaia (Santo Ovídeo), até ao extremo sul do nó existente, com 3,5 km de extensão;

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

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

3 — As auto-estradas relacionadas no n.º 1 consideram-se

divididas nos seguintes lanços e sublanços:

Auto-estradas	Lanços	Sublanços	Extensão Quilómetros
	Vila Franca de Xira-Carregado	—	7,5
	Carregado-Leiria	Carregado-Aveiras de Cima	15,5
		Aveiras de Cima-Santarém	* 19,3
		Santarém-Torres Novas	* 28,4
		Torres Novas-Fátima	* 21,6
		Fátima-Leiria	* 14,8
A1 — Norte	Leiria-Coimbra	Leiria-Pombal	* 25,9
		Pombal-Condeixa	* 29,3
		Condeixa-Coimbra	15,9
	Coimbra-Aveiro	Coimbra-Mealhada	11,7
		Mealhada-Aveiro (sul)	23,6
	Aveiro-Carvalhos	Aveiro (sul)-Albergaria	14,7
		Albergaria-Estarreja	10,4
		Estarreja-Feira	16,8
		Feira-Carvalhos	17,8
A2 — Sul	Fogueteiro-Setúbal	Fogueteiro-Coima	8,9
		Coima-Palmela	11,1
		Palmela-Setúbal	6,9
Acesso ao novo aeroporto de Lisboa	—	—	(a) * 10,0
A5 — Cesta do Estoril	Estádio Nacional-Cascais	Estádio-Oeiras	* 3,5
		Oeiras-Carcavelos	* 2,9
		Carcavelos-Estoril	* 5,1
		Estoril-Alvide	* 4,2
		Alvide-Cascais	* 1,2
A3 — Porto-Braga	Porto-Cruz	Porto-Águas Santas	* 2,8
		Águas Santas-Maia	* 5,6
		Maia-Santo Tirso	* 12,8
		Santo Tirso-Famalicão	* 4,5
		Famalicão-Cruz	* 9,0
A4 — Porto-Amarante	Porto-Campo	Águas Santas-Palmilheira	* 3,1
		Palmilheira-Valongo	* 4,0
		Valongo-Campo	* 4,8
<i>Total</i>			373,6

* Extensões estimadas.

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

4 — As extensões dos lanços ou sublanços serão medidas segundo o eixo de 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:

- a) Se estiver compreendido entre dois nós, a sua extensão é determinada pela distância que medeia entre os eixos das obras de arte desses nós;
- b) Se uma das suas extremidades começar ou terminar 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:

- a) Se uma das suas extremidades entroncar de nível com uma estrada nacional, a sua extensão será determinada

pela distância que medeia entre a linha do bordo extremo da berma da estrada que primeiro contacta o eixo da auto-estrada e o eixo da obra de arte da outra extremidade;

- b) 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 serão os que figurarem nos projectos aprovados.

8 — No desenho anexo a estas bases são identificados os nós da auto-estrada que fazem ligação à restante rede nacional de estradas e no quadro, também anexo, as coordenadas desses nós.

9 — A directriz prevista naquele desenho para a auto-estrada apenas obriga a concessionária quanto à zona de localização dos nós, podendo ser propostas alterações do traçado entre os

referidos nós desde que fiquem contidos numa faixa de terreno com a largura de 5 km em geral, medida para cada lado daquela directriz, ou de 10 km em zonas particularmente difíceis, nomeadamente no troço Alcanena-Pombal.

BASE II

Tipo da 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 seu termo, 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 nacionais 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 nacionais 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 3 anos após a data de abertura ao tráfego do sublanço de auto-estrada onde se localizam.

BASE VII

Programa de execução das auto-estradas

1 — Os lanços e sublanços referidos no n.º 3 da base I entrarão em serviço o mais tardar nos semestres seguintes:

Lanços e sublanços	Semestres
Auto-Estrada do Norte:	
Vila Franca de Xira-Carregado	2.º de 1977
Carregado-Leiria:	
Carregado-Aveiras de Cima	2.º de 1980
Aveiras de Cima-Santarém-Torres Novas	2.º de 1990
Torres Novas-Fátima-Leiria	2.º de 1992
Leiria-Coimbra:	
Leiria-Pombal-Condeixa	2.º de 1994
Condeixa-Coimbra	2.º de 1982
Coimbra-Aveiro (sul):	
Coimbra-Mealhada	2.º de 1982
Mealhada-Aveiro (sul)	2.º de 1987
Aveiro (sul)-Carvalhos:	
Aveiro (sul)-Albergaria	2.º de 1987
Albergaria-Feira	2.º de 1983
Feira-Carvalhos	2.º de 1980
Auto-Estrada do Sul:	
Fogueteiro-Palmela	1.º de 1978
Palmela-Setúbal	1.º de 1979
Auto-Estrada da Costa do Estoril:	
Estádio Nacional-Cascais	(a)
Auto-estrada de acesso ao novo aeroporto internacional de Lisboa	
(b)	
Auto-estrada Porto-Braga:	
Porto-Maia	2.º de 1988
Maia-Cruz	2.º de 1989
Auto-estrada Porto-Amarante:	
Águas Santas-Campo	1.º de 1989

(a) A fixar pelo Ministério do Equipamento Social por forma a entrar em serviço o mais tardar no 2.º semestre de 1994.

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

2 — A pedido da concessionária, devidamente fundamentado, poderão, por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e do Plano e do Equipamento Social, ser alteradas a divisão em lanços ou sublanços ou as datas de entrada em serviço que constam do n.º 1 desta base.

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.

BASE VIII

Integração na concessão das auto-estradas já construídas

1 — As auto-estradas já construídas pelo Estado e a integrar na concessão serão entregues à concessionária, com todos os seus pertences, na data de entrada em serviço dos lanços ou

sublancos de auto-estrada por ela construídos e que lhes fiquem contíguos.

2 — Essas auto-estradas serão entregues no estado em que se encontrarem na data referida no número anterior, passando a respectiva conservação e exploração, desde essa data, a constituir encargo exclusivamente seu.

3 — O acto de entrega das auto-estradas referidas nesta base constará de auto, a que se anexarão as peças escritas e desenhadas julgadas necessárias para definir com precisão os limites dos terrenos e as obras entregues à concessionária.

4 — 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.

6 — Sob nenhuma razão poderá reduzir-se o montante de capital da concessionária, nem mesmo pelo facto de, por qualquer circunstância, o orçamento de investimento não haver sido realizado.

BASE IX

Sociedade concessionária

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

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

3 — O capital da concessionária não poderá ser, em qualquer altura, inferior a 1 000 000 000\$ e deverá sempre corresponder, no mínimo, a 10 % da soma do valor do activo imobilizado constante do último balanço aprovado com o valor previsto no orçamento de investimento para o exercício económico que esteja em curso.

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

- a) 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;
- b) 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 3 da presente base.

5 — Sem prejuízo do estabelecido nos n.ºs 3 e 4 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 da 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 investimentos institucionais.

BASE XI

Equilíbrio financeiro da concessão

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

BASE XII

Participações financeiras do Estado

1 — O Estado participará financeiramente no custo dos investimentos que a concessionária, para realização integral e atempada do objecto da concessão, vier a concluir ou iniciar posteriormente à data deste contrato.

2 — Consideram-se componentes do custo dos investimentos: estudos e projectos, aquisição de terrenos, obras, incluindo as acessórias, trabalhos complementares, equipamentos e centros de assistência e manutenção.

3 — Excepto em casos devidamente justificados, as participações financeiras do Estado não deverão ser superiores a 40 % do valor das componentes que integram o custo do respectivo investimento, salvo no que se refere a estudos e projectos, caso em que tal proporção poderá ser alargada para abranger a totalidade do custo não coberto pelo capital da concessionária.

4 — Para efeitos da determinação da percentagem referida no número anterior, os custos de investimento ocorridos anteriormente à data da aprovação da participação serão actualizados através de critério aceite pelo Ministério das Finanças e do Plano.

5 — Os custos de investimento ocorridos posteriormente à data da aprovação da participação serão os que, em cumprimento dos planos de trabalho, resultem dos preços contratados, devidamente actualizados em conformidade com as respectivas fórmulas de revisão.

6 — As participações financeiras do Estado serão fixadas pelo Ministério das Finanças e do Plano, caso a caso, em percentagem do custo do respectivo investimento e em função dos resultados previsionais — avaliados em horizonte temporal razoável — emergentes da análise de rentabilidade económica e do estudo de viabilidade financeira de cada projecto, após conhecidos os preços base a adjudicar, quando for este o caso.

7 — O Ministério das Finanças e do Plano promoverá a integração do investimento participado nos programas respeitantes ao sector empresarial do Estado, determinará o esquema global de financiamento e procederá à inscrição anual no seu orçamento dos montantes correspondentes à participação aprovada nos termos do número anterior.

8 — Enquanto não forem conhecidos os valores que basearão a adjudicação e com vista a permitir a abertura de concursos e a tomada de uma decisão quanto aos investimentos a iniciar em determinado exercício, por forma a não prejudicar a inscrição orçamental dos montantes das participações financeiras a que haja lugar, a concessionária, com a antecedência mínima necessária, apresentará ao Ministério das Finanças e do Plano os elementos prévios dos estudos referidos no n.º 6 da presente base e dará conhecimento ao Ministério do Equipamento Social da respectiva previsão de investimentos.

9 — Os montantes anualmente devidos pelo Estado serão os que resultarem da aplicação da percentagem da participação financeira determinada nos termos do n.º 6 aos custos de investimento aprovados conforme estipulado nos n.ºs 4 e 5, todos da presente base.

10 — Os montantes recebidos do Orçamento do Estado a título de participação financeira serão sucessivamente reajustados aos valores definidos, de modo que até ao fecho da conta de investimentos seja respeitada a proporção financeira global referida no n.º 6 da presente base.

11 — A percentagem da participação financeira do Estado relativamente ao custo total de cada investimento será reajustada se, por motivos comprovadamente não imputáveis à concessionária, se verificar que o custo real do investimento se desviou significativamente do 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.

12 — 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.

13 — As verbas referidas no número anterior serão entregues pelo Ministério das Finanças e do Plano à concessionária no prazo de 30 dias contados da data em que esta lhe fizer entrega do respectivo pedido.

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

15 — 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 30 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.

BASE XIII

Dotações para o equilíbrio financeiro

1 — Considerando a situação resultante dos investimentos realizados até à data da publicação deste contrato, o Estado entregará à concessionária as dotações necessárias emergentes da aplicação do acordo anexo, que, para todos os efeitos, dele faz parte integrante.

2 — O Ministério das Finanças e do Plano procederá à inscrição orçamental dos montantes que em cada ano resultem da aplicação do acordo referido no número anterior.

3 — As dotações que nos termos da presente base o Estado entregar em cada ano à concessionária serão regularizadas nas datas previstas no acordo referido no n.º 1 desta base.

BASE XIV

Regularização final das receitas garantidas

Os montantes devidos pelo Estado até ao final do mês da publicação deste contrato, nos termos dos n.ºs 7 e seguintes da base v do Decreto Regulamentar n.º 5/81, de 23 de Janeiro, que não tenham ainda sido objecto de adiantamentos sem juros até àquela data serão regularizados nos termos do acordo anexo.

BASE XV

Especificações de natureza contabilística

1 — Os montantes entregues pelo Estado à concessionária, nos termos do disposto nas bases XII e XIII do presente contrato, serão por esta contabilizados na conta do passivo intitulada «Fundo de Equilíbrio e Desenvolvimento», em sub-contas distintas, consoante se trate de participações financeiras ou de dotações para equilíbrio financeiro.

2 — Sem prejuízo do constante no número seguinte da presente base, as participações financeiras serão contabilizadas na subconta «Fundo de Desenvolvimento» e as dotações para equilíbrio financeiro sê-lo-ão na subconta «Fundo de Equilíbrio».

3 — Sempre que as participações financeiras do Estado sejam, elas próprias, objecto de participações de outras entidades, só será contabilizada na subconta «Fundo de Desenvolvimento» a parcela das primeiras não coberta pelas segundas.

4 — Os valores contabilizados pela concessionária no âmbito dos adiantamentos sem juros referidos nos n.ºs 7 e seguintes da base v do Decreto Regulamentar n.º 5/81, de 23 de Janeiro, serão transferidos à data da publicação deste contrato para as correspondentes subcontas «Sector Público Estatal» e «Fundo de Equilíbrio e Desenvolvimento».

5 — A concessionária poderá adoptar relativamente aos elementos do seu activo imobilizado os critérios de amortização e reintegração que considere mais compatíveis com o objecto e actividades da concessão, desde que os referidos elementos se encontrem integralmente amortizados e reintegrados dentro do prazo da concessão.

BASE XVI

Reembolso dos montantes lançados no fundo de equilíbrio e desenvolvimento

1 — Os montantes lançados na conta do passivo «Fundo de Equilíbrio e Desenvolvimento» serão anual e gradualmente reembolsáveis pela concessionária, após a total liquidação da

sua dívida e na medida da existência de excedentes financeiros, com prioridade dos lançados na subconta «Fundo de Equilíbrio».

2 — Reembolsadas as importâncias referidas no número anterior e antes de ser efectuada qualquer amortização do capital da concessionária sobre os montantes historicamente contabilizados na subconta «Desenvolvimento», o Estado poderá reclamar a aplicação de uma taxa de compensação monetária, reportada às taxas de desconto entretanto praticadas pelo Banco de Portugal, cujo produto será regularizável por acordo entre a concessionária e o Ministério das Finanças e do Plano.

BASE XVII

Avales do Estado em financiamentos externos e internos

O Estado poderá analisar integralmente os financiamentos internos e externos a contrair pela concessionária à prossecução do objecto da concessão.

BASE XVIII

Tarifas de portagem

1 — As classes de veículos para efeitos de 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 e sem reboque.
2	Veículos com 2 eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, superior a 1,10 m.
3	Veículos com 3 eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, superior a 1,10 m.
4	Veículos com mais de 3 eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, 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 casos especiais, devidamente justificados por estudo económico, a relação referida no número anterior poderá ser superior, mediante despacho conjunto dos Ministros das Finanças e do Plano e do Equipamento Social.

4 — 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 da tarifa de referência de 4\$, reportada a Dezembro de 1984, nos termos do n.º 6 da base xx.

5 — As taxas de portagem fixadas pelo Decreto Regulamentar n.º 24/85, de 18 de Abril, mantêm-se em vigor até à sua primeira actualização, a efectuar em conformidade com este contrato.

BASE XIX

Taxas de portagem

1 — As taxas de portagem para as diferentes classes de veículos definidas na base XVIII 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 — Qualquer que seja a extensão do percurso a efectuar, a taxa mínima a cobrar nunca poderá ser inferior ao triplo do valor da tarifa relativa a cada classe.

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

6 — As taxas de portagem a praticar inicialmente nos lanços e sublanços que entrem em serviço posteriormente à presente data serão aprovadas por despacho conjunto dos Mi-

nistros das Finanças e do Plano e do Equipamento Social, 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 XX

Actualização de tarifas de portagem

1 — A actualização de tarifas de portagem processar-se-á por iniciativa da concessionária, em princípio, desde que a variação, quando se trate de elevação, 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 que define o limite máximo de variação referido no número antecedente será de 90 %, até à conclusão da construção da totalidade dos lanços que integram o objecto da concessão.

3 — A concessionária apresentará, para homologação do Ministro das Finanças e do Plano, com conhecimento ao Ministro do Equipamento Social, as novas tarifas actualizadas, bem como as taxas de portagem delas decorrentes e os cálculos que as justifiquem.

4 — A apresentação referida no número anterior será feita com a antecedência mínima de 30 dias em relação à data pretendida para a entrada em vigor das taxas de portagem actualizadas, prazo findo o qual serão estas consideradas tacitamente homologadas, 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 ou tácita pelo Ministro das Finanças e do Plano, o qual, em caso de não homologação, a justificará em termos de permitir a apresentação de nova proposta.

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

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

em que os símbolos têm o seguinte significado:

$t_{(n)}$ — valor máximo admissível para a data d da tarifa actualizada por sublanço e para a classe de veículos 1.

$t_{(n-1)}$ — valor da tarifa em vigor por sublanço, ou da tarifa de referência no caso dos lanços a construir, para a classe de veículos 1.

$IPC_{(n)}$ — 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 1984 no caso dos lanços a construir, e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa.

$IPC_{(p)}$ — 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 — 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 manifestamente fora do controle da concessionária, esta pretenda actualização tarifária em excesso das permitidas pelos n.ºs 1 e 2 desta base, deverá a mesma ser submetida, com a antecedência mínima de 60 dias, a aprovação dos Ministros das Finanças e do Plano e do Equipamento Social.

BASE XXI

Isenções 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:

- 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 do Estado-Maior do Exército, da Armada e da Força Aérea, Provedor de Justiça, governadores civis, procurador-geral da República, presidente do Supremo Tribunal Administrativo, presidente do Tribunal de Contas, presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, director-geral dos Transportes Terrestres, director-geral de Viação, presidente do Serviço Nacional de Protecção Civil, presidente do Instituto Nacional de Emergência Médica;
- Veículos das Forças Armadas e de segurança, quando em coluna;
- Veículos da Brigada de Trânsito da GNR;
- Veículos dos bombeiros e ambulâncias;
- Veículos da Junta Autónoma de Estradas ou que possam considerar-se no âmbito da sua função de fiscalização;
- Veículos da Inspeção-Geral de Finanças ou que possam considerar-se no âmbito da sua fiscalização financeira;
- Veículos da concessionária e os que possam considerar-se no âmbito da sua actividade.

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 2 anos.

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

BASE XXII

Caução

1 — Dentro do prazo de 30 dias, a contar da data da assinatura do contrato de concessão, deverá a concessionária depositar, como caução, na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, em dinheiro ou em títulos emitidos ou garantidos pelo Estado, a importância de 500 000 contos.

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

- Após a entrada em serviço de cada um dos lanços ou sublanços, o montante da caução será acrescido do valor correspondente a 1 % do imobilizado corpóreo reversível, correspondente ao respectivo lanço ou sublanço, apurado no primeiro balanço aprovado depois daquela data;
- O reforço referido 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 — A caução servirá de garantia ao exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária e ao pagamento das coimas que lhe forem impostas.

Nos casos em que a concessionária não pague as coimas aplicadas ou não cumpra as obrigações contratuais líquidas e certas, haverá recurso à caução, independentemente da decisão judicial, mediante despacho do Ministro do Equipamento Social, sobre 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 substituída por garantia bancária aceite pelo Governo. Quando o depósito for efectuado em títulos, estes serão avaliados pelo respectivo valor nominal, salvo se, nos últimos 3 meses, a média da cotação da Bolsa de Lisboa ficar abaixo do par, pois nesse caso a avaliação far-se-á em 90 % dessa média.

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

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

BASE XXIII

Isenções de que beneficiam a concessionária e os seus empreiteiros

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

- a) De taxas de licença;
- b) De impostos, contribuições e outros encargos fiscais devidos ao Estado e às autarquias locais;
- c) De direitos de importação para as máquinas a utilizar na construção e na conservação das auto-estradas, mediante informação favorável da Junta Autónoma de Estradas, nos termos do artigo 169.º do Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pela Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949.

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

3 — As isenções da alínea b) do n.º 1 não abrangem o imposto de transacções, nem os que em sua substituição venham a vigorar, nomeadamente o imposto sobre o valor acrescentado.

4 — As isenções previstas no n.º 1 não abrangem actividades tais como a construção, conservação e exploração de postos de abastecimento de combustíveis, restaurantes e motéis.

BASE XXIV

Elaboração de estudos

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

2 — Estes estudos e projectos deverão satisfazer as normas de projecto da Junta Autónoma de Estradas e as regras relativas à segurança, comodidade e economia dos utentes, sem descuidar os aspectos de integração paisagística, e deverão ser apresentados sob as formas de estudo prévio, projecto base e projecto de execução, podendo algumas destas fases ser dispensadas com o acordo prévio da Junta Autónoma de Estradas.

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

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

5 — 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 Serviço d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA).

6 — A nomenclatura técnica a adoptar nos diversos estudos deverá estar de acordo com o vocabulário de *Estradas e Aeródromos*, editado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

BASE XXV

Crítérios de projectos

1 — Para a elaboração dos estudos e projectos das auto-estradas deverão ser observadas as seguintes características técnicas:

- Velocidade base — 120 km/hora;
- Raio mínimo normal, em planta — 900 m;

- Raio mínimo absoluto, em planta — 650 m;
- Raio mínimo em concordâncias verticais convexas — 14 000 m;
- Raio mínimo em concordâncias verticais côncavas — 6000 m;
- Desenvolvimento mínimo das curvas verticais — 120 m;
- Largura das vias — 3,75 m;
- Largura da berma direita — 3,50 m;
- Largura da berma esquerda — 1,00 m;
- Largura mínima do separador — 4,00 m;
- Inclinação máxima dos trainéis:

- Rampa — 3 %;
- Pendente — 5 %;

Altura mínima útil sob as passagens superiores — 5,00 m;

Largura dos passadiços de serviço nas obras de arte da auto-estrada — 0,50 m.

2 — O pavimento das auto-estradas será dimensionado para as solicitações do eixo padrão em vigor, em conformidade com a previsão de tráfego para um período de 20 anos e com a capacidade de suporte do leito.

3 — A estrutura do pavimento deverá ser constituída, em regra, pelas seguintes camadas:

- Camada de desgaste em betão betuminoso — 0,06 m;
- Camada de regularização em mistura betuminosa densa — 0,08 m;
- Camada de base em *tout-venant* de granulometria estensa — 0,30 m;
- Camada de sub-base em solos seleccionados com uma espessura variável, função da capacidade de suporte do leito — 0,15 m a 0,30 m.

4 — 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 das garantias de qualidade nem da capacidade de carga necessária.

5 — O restabelecimento das vias de comunicação a que se refere a base VI será efectuado com um perfil transversal que atenda às normas de projectos na Junta Autónoma de Estradas, 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.

6 — 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.

7 — As passagens superiores à auto-estrada não deverão ter pilar central no separador, desde que a largura definitiva deste seja inferior a 9,00 m, salvo casos excepcionais devidamente justificados.

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

9 — No caso de trainéis com inclinação superior à definida no n.º 1 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.

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

- a) As auto-estradas serão vedadas em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito vedações metálicas ou de outra natureza, conforme tipos a aprovar pela Junta Autónoma de Estradas;
- b) Será estabelecida a sinalização vertical e horizontal indispensável para conveniente orientação e segurança da circulação. A sinalização vertical deve ser reflectorizada ou, quando julgado conveniente, iluminada; a sinalização de orientação será, em princípio, iluminada. A sinalização horizontal, compreendendo, designadamente, flechas orientadoras e a delimitação das vias em toda a extensão das auto-estradas, deverá ser estabelecida com material reflector;

- c) Serão instaladas guardas de segurança, metálicas ou de outra natureza, devidamente resistentes, nomeadamente no limite da plataforma de auto-estrada, junto dos aterros com altura superior a 3,00 m e, bem assim, no separador, exceptuando-se o caso de este ter largura superior a 9,00 m, ou de outros locais que, atentos os volumes de tráfego, por razões de segurança, venham a ser expressamente indicados no projecto;
- d) Será efectuada a arborização das auto-estradas em toda a sua extensão, considerando-se como tal a arborização propriamente dita e demais revestimento vegetal das suas margens, separador, taludes e áreas de serviço, em conformidade com o respectivo projecto de integração ou valorização paisagísticas;
- e) As praças de portagem e as áreas de serviço deverão ser iluminadas, bem como os nós de ligação;
- f) Serão estabelecidas ao longo das auto-estradas adequadas redes de telecomunicações para serviço próprio da concessionária e para assistência aos utentes;
- g) Quando justificado, serão instalados dispositivos de protecção contra agentes poluentes, designadamente ruídos e gases de escape.

11 — 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.

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

BASE XXVI

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 — As áreas de serviço são classificadas em função dos tipos de serviço oferecido aos utentes, distinguindo-se, fundamentalmente, as seguintes classes:

- a) Áreas completas — as que incluam, designadamente, venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes, venda de acessórios e sobresselentes de automóveis, estação de serviço, instalações sanitárias, restaurante, lojas para venda de livros e revistas, lembranças, comestíveis e bebidas;
- b) Áreas semicompletas — as que incluam venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes, venda de acessórios e sobresselentes para automóveis, estação de serviço, instalações sanitárias e *snack-bar*;
- c) Áreas simples — as que incluam venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes, venda de acessórios e sobresselentes para automóveis, instalações sanitárias e *snack-bar*.

5 — As áreas de serviço distribuir-se-ão, ao longo das auto-estradas, da seguinte forma:

- a) As áreas de serviço completas serão, no mínimo, em número de 7 e deverão ficar localizadas nos seguintes lanços e sublanços: Coima-Palmela, Estádio Nacional-Oeiras, Carregado-Aveiras de Cima, Coimbra-Mealhada, Albergaria-Estarreja, Maia-Santo Tirso e Águas Santas-Campo;
- b) Uma área de serviço semicompleta deverá ficar localizada aproximadamente a meia distância entre Lisboa e Porto;

- c) As áreas de serviço simples ficarão localizadas na Auto-Estrada do Norte, separadas entre si ou relativamente às de outro tipo por distâncias não inferiores a 30 km.

6 — Serão prioritariamente construídas as seguintes áreas de serviço:

- a) Auto-Estrada do Sul — área de serviço completa no sublanço Coima-Palmela;
- b) Auto-Estrada do Norte — áreas de serviço completas nos sublanços Carregado-Aveiras de Cima, Coimbra-Mealhada e Albergaria-Estarreja;
- c) Auto-Estrada Porto-Braga — área de serviço completa no sublanço Maia-Santo Tirso.

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

8 — A construção das áreas de serviço completas e semicompletas poderá, no entanto, ser efectuada por fases, tendo em conta os volumes de tráfego reais do sublanço em que se situam, mas, em primeira fase, aquelas áreas de serviço deverão estar dotadas do equipamento correspondente a área de serviço simples.

9 — 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.

10 — Se as condições o justificarem, mediante acordo da Junta Autónoma de Estradas, as áreas de serviço poderão ser elevadas de classe, com vista a melhor e mais amplo apoio aos utentes.

11 — 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.

12 — Em casos excepcionais, devidamente fundamentados, poderá o Ministro do Equipamento Social, mediante pedido da concessionária e parecer da Junta Autónoma de Estradas, autorizar alterações ao disposto nos n.ºs 4 e 5 desta base.

BASE XXVII

Elementos de estudo a facultar à concessionária

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

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

BASE XXVIII

Programa de estudos e projectos

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

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

3 — Apresentados os estudos e projectos referidos no n.º 1 desta base dentro do prazo de 90 dias, o Ministério do Equipamento Social, mediante proposta da Junta Autónoma de Estradas, decidirá sobre a sua aprovação. Findo aquele prazo, na ausência de comunicação de decisão, serão aqueles considerados tacitamente aprovados para desenvolvimento da fase ulterior.

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

5 — Não poderá ser dada execução às obras sem aprovação prévia dos respectivos projectos, nos termos do n.º 3 desta base.

BASE XXIX

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 do Equipamento Social.

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

4 — 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 de concessão.

Os respectivos imóveis podem não ser integrados necessariamente no património do Estado.

5 — A alienação das áreas sobrantes será da competência do Ministério do Equipamento Social, 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 XXX

Execução das obras

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

2 — A fiscalização deverá pronunciar-se sobre os cadernos de encargos ou normas de construção e sobre os programas de trabalhos no prazo de 60 dias contados da data em que lhe forem entregues.

3 — Se a fiscalização não se pronunciar no prazo referido no número antecedente, consideram-se tacitamente aprovados aqueles cadernos de encargos ou normas de construção e os programas de trabalhos.

4 — 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.

5 — A realização das obras deverá ser precedida de concurso, da competência da concessionária, podendo o Ministério do Equipamento Social dispensá-lo a pedido desta, mediante parecer da Junta Autónoma de Estradas.

BASE XXXI

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

1 — A concessionária obriga-se a construir nas auto-estradas referidas no n.º 1 da base I, além das terceiras vias já consideradas na sua proposta para os lanços Lisboa-Vila Franca

de Xira, Vila Franca de Xira-Carregado e Estádio Nacional-Cascais, mais as seguintes outras vias:

- a) Nos troços em que hajam sido construídas 4 vias: mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço 2 anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 30 000 veículos;
- b) Nos troços em que hajam sido construídas 6 vias: mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço 2 anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 52 000 veículos.

2 — A comparticipação financeira do Estado para a execução das obras referidas na presente base será assegurada nos termos previstos na base XII deste contrato.

BASE XXXII

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 XXXIII

Entrada em serviço das auto-estradas

1 — Imediatamente após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada lança 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 lança ou sublanço de auto-estrada os respeitantes à pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, 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 lança ou sublanço de auto-estrada em causa, será a sua abertura ao tráfego autorizada por despacho do Ministro do Equipamento Social, 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 — Antes da realização das vistorias referidas no número anterior, compete à concessionária o fornecimento das peças escritas e desenhadas necessárias à perfeita identificação e descrição das obras levadas a efeito, abrangendo, designadamente, as características geométricas das auto-estradas, a constituição dos pavimentos, as redes de esgotos, as obras de arte e as instalações anexas.

BASE XXXIV

Poderes especiais do concedente

1 — O concedente, através do Ministério do Equipamento Social, aprovará os traçados que considere mais convenientes aos interesses do Estado.

2 — O concedente, através do mesmo órgão, poderá determinar à concessionária a alteração da localização dos nós referidos no desenho e quadro anexos a estas bases, bem como a modificação das características técnicas especificadas na base xxv deste contrato.

3 — O concedente poderá, também através do Ministério do Equipamento Social, determinar alterações nas obras realizadas pela concessionária.

4 — Se a concessionária provar que das alterações referidas nos números anteriores lhe resultou prejuízo, terá direito a uma indemnização, a estabelecer por acordo com a Junta Autónoma de Estradas.

BASE XXXV

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

1 — A concessionária poderá, mediante autorização do Ministério do Equipamento Social, 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 XXXVI

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 sobranes 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 XXXVII

Conservação das auto-estradas

1 — A concessionária deverá manter as auto-estradas que constituem o objecto da concessão em bom estado de conservação e perfectas 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 da fiscalização da Junta Autónoma de Estradas, competindo à concessionária, dentro dos prazos que lhe forem fixados em notificações dimanadas daquela Junta, proceder às reparações e beneficiações julgadas necessárias.

BASE XXXVIII

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 XXXIX

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 participar 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 Ministérios das Finanças e do Plano e do Equipamento Social 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 XL

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 do disposto no Estatuto das Estradas Nacionais e outras disposições legais e regulamentares que regulem as obrigações e direitos dos proprietários confinantes das auto-estradas.

BASE XLI

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 XLII

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, com centrais localizadas nos centros de assistência e manutenção, e organizar e manter agentes exclusivamente dedicados à prestação dessa assistência.

3 — Os centros de existência e manutenção compreendem instalações para serviços de apoio técnico-administrativo e central de telecomunicações, oficinas de mecânica automóvel, de electricidade e electrónica e de apoio à obra civil e armazéns, bem como instalações para o destacamento local da Guarda Nacional Republicana (Brigada de Trânsito).

4 — O funcionamento dos serviços de socorro obedecerá a regulamentos a aprovar pela Junta Autónoma de Estradas.

BASE XLIII

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

BASE XLIV

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 XLV

Prazo da concessão

O prazo da concessão termina em 31 de Dezembro de 2015.

BASE XLVI

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

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

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

Se no decurso dos 2 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 2 anos até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos tidos por convenientes.

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

4— 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 e 2 da presente base.

BASE XLVII

Ampliação da concessão

No decurso do período da concessão poderá o Governo autorizar a ampliação da concessão com a construção de novas auto-estradas, nas condições que venham a ser acordadas com a concessionária.

BASE XLVIII

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 XLIX

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 do Equipamento Social, se outra sanção mais grave não se encontrar prevista, aplicar-lhe coimas, 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 100 contos e um máximo de 10 000 contos, conforme a gravidade da falta.

2— Da aplicação da coima referida no número anterior haverá recurso, no prazo de 30 dias a contar da notificação, para o Ministro do Equipamento Social e, da decisão deste, impugnação judicial nos termos dos artigos 59.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro.

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

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

5— O Ministro do Equipamento Social, no acto da aplicação da coima, fixará à concessionária um prazo razoável para cumprir a obrigação que determinou a sua aplicação.

6— Se a concessionária, dentro desse prazo, continuar sem cumprir, o Ministro do Equipamento Social poderá aplicar nova coima, nos termos do n.º 1, ou rescindir o contrato, conforme o disposto na base LI.

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

BASE L

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 das 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 do Plano e do Equipamento Social.

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

- De uma anuidade devida até ao termo do prazo da concessão equivalente ao produto líquido médio de exploração dos 7 anos anteriores à notificação para resgate, sendo o produto líquido apurado pela dedução dos encargos de administração, conservação e exploração à receita bruta, para o cômputo da qual se não incluem as obras referidas na alínea seguinte, bem como os encargos que lhe sejam directamente imputáveis;
- 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 pelo Ministro do Equipamento Social, 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 LI

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 do Equipamento Social e ouvida a Junta Autónoma de Estradas, poderá rescindir a concessão.

2 — Podem, designadamente, constituir motivo de rescisão:

- a) O abandono da construção, conservação ou exploração da concessão;
- b) A declaração judicial de falência da concessionária;
- c) O não cumprimento de obrigações assumidas após a aplicação de coima, nos termos do n.º 5 da base XLIX;
- d) A falta de prestação ou reposição das cauções nos termos e nos prazos estabelecidos;
- e) A cedência ou trespasse da concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;
- f) A falta de cumprimento de decisões emanadas de tribunais arbitrais ou administrativos;
- g) A desobediência reiterada às determinações da fiscalização, com prejuízo para a execução das obras ou exploração das auto-estradas que constituem o objecto da concessão.

3 — Em caso de rescisão, proceder-se-á à avaliação de todos os valores existentes abrangidos pela concessão por uma comissão constituída por três peritos, sendo um nomeado pelos Ministros das Finanças e do Plano e do Equipamento Social, 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.

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

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

BASE LII

Fiscalização

1 — A fiscalização da concessão é da competência do Ministério das Finanças e do Plano, para as questões financeiras, e do Ministério do Equipamento Social, para as demais.

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

BASE LIII

Falta de cumprimento pela concessionária por motivo de força maior

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

2 — Para os efeitos indicados no número anterior consideram-se casos de força maior unicamente os que resultem de acontecimentos imprevistos 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 LIV

Divergências entre a concessionária e o Estado

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

BASE LV

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 LVI

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 LVII

Relatório anual

1 — A concessionária, no 1.º trimestre de cada ano, apresentará à Junta Autónoma de Estradas um relatório respeitante ao ano anterior, no qual será prestada circunstanciada informação sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração das auto-estradas que constituem o objecto da concessão e os planos e elementos previsionais relativos aos 2 anos seguintes.

2 — A concessionária, no mês seguinte ao da aprovação do seu relatório e contas, apresentará os mesmos ao Ministério das Finanças e do Plano, assim como pormenorizado esclarecimento sobre as suas condições económicas e financeiras.

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

BASE LVIII

Alterações de legislação

1 — O contrato de concessão actualizado segundo as bases precedentes rege-se pelas normas legais e regulamentares em vigor nesta data.

2 — No caso de qualquer alteração das referidas normas afectar as condições de construção das auto-estradas ou a sua exploração nos termos desse contrato, o Estado, mediante pedido escrito da concessionária, acordará com ela um justo acerto dessas condições.

Proposta de revisão e actualização de concessão

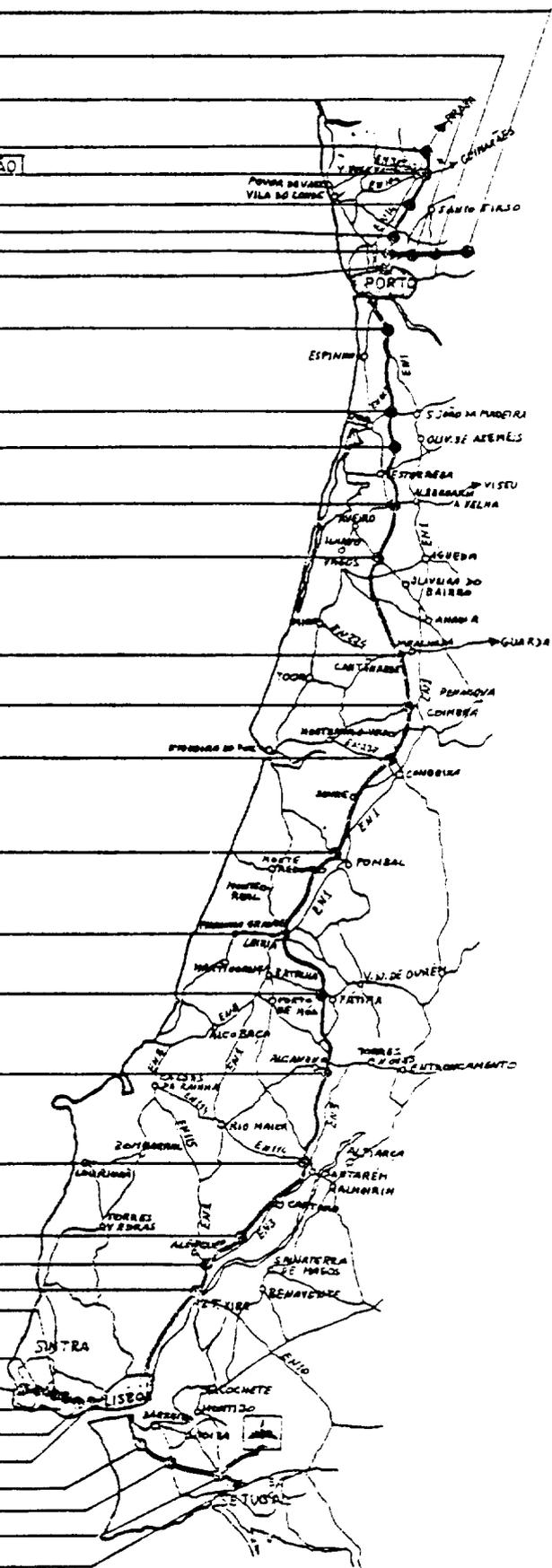
Relação das bases

- I — Objecto da concessão.
- II — Tipo de concessão.
- III — Estabelecimento da concessão.
- IV — Reversão dos bens do estabelecimento.
- V — Delimitação da concessão.
- VI — Continuidade das vias existentes.
- VII — Programa de execução das auto-estradas.
- VIII — Integração na concessão das auto-estradas já construídas.
- IX — Sociedade concessionária.
- X — Financiamento da concessão.
- XI — Equilíbrio financeiro da concessão.
- XII — Comparticipações financeiras do Estado.
- XIII — Dotações para equilíbrio financeiro.
- XIV — Regularização final das receitas garantidas.
- XV — Especificações de natureza contabilística.
- XVI — Reembolso dos montantes lançados no FED.
- XVII — Avals do Estado em financiamentos externos e internos.
- XVIII — Tarifas de portagem.
- XIX — Taxas de portagem.
- XX — Revisão das tarifas de portagem.

- XXI — Isenções de portagem.
- XXII — Caução.
- XXIII — Isenções de que beneficiam a concessionária e os seus empreiteiros.
- XXIV — Elaborações de estudos e projectos.
- XXV — Critérios de projectos.
- XXVI — Áreas de serviço.
- XXVII — Elementos de estudo a facultar à concessionária.
- XXVIII — Programa de estudos e projectos.
- XXIX — Expropriações.
- XXX — Execução das obras.
- XXXI — Alteração do número de vias das auto-estradas construídas pela concessionária.
- XXXII — Estragos causados em vias de comunicação.
- XXXIII — Entrada em serviço das auto-estradas.
- XXXIV — Poderes especiais do concedente.
- XXXV — Alterações nas obras realizadas e entrada em funcionamento de instalações suplementares a pedido da concessionária.
- XXXVI — Demarcação dos terrenos e respectiva planta cadastral.
- XXXVII — Conservação das auto-estradas.
- XXXVIII — Forma de cobrança da portagem.
- XXXIX — Financiamento, construção e exploração das áreas de serviço.
- XL — Obrigações e direitos do público e dos proprietários confinantes das auto-estradas.
- XLI — Manutenção e disciplina de tráfego.
- XLII — Assistência aos utentes.
- XLIII — Reclamação dos utentes.
- XLIV — Estatística do tráfego.
- XLV — Prazo da concessão.
- XLVI — Entrada na posse do Estado das auto-estradas que constituem o objecto da concessão.
- XLVII — Ampliação da concessão.
- XLVIII — Trespasse e subconcessão.
- XLIX — Penalidades.
 - L — Resgate da concessão.
 - LI — Rescisão da concessão.
 - LII — Fiscalização.
 - LIII — Falta de cumprimento pela concessionária por motivo de força maior.
 - LIV — Divergências entre a concessionária e o Estado.
 - LV — Melhoria ou ampliação da rede viária pelo Estado.
 - LVI — Indemnizações a terceiros.
 - LVII — Relatório anual.
 - LVIII — Alterações de legislação.

LOCALIZAÇÃO E COORDENADAS DOS NÓS DE LIGAÇÃO

M (Km)	P (Km)	
-26,928	168,512	CAMPO
-31,259	169,838	VALONGO
-35,124	170,299	PALMILHEIRA
-30,230	197,300	CRUZ
-30,960	189,390	V.NOVA DE FAMILIÇÃO
-33,560	185,310	S. TIRSO
-36,140	174,735	MAIA (ERMESINDE)
-38,030	170,000	AGUAS SANTAS
-38,795	167,065	PORTO
-37,568	155,988	CARVALHOS
-36,728	140,106	VILA DA FEIRA
-34,743	123,759	ESTARREJA
-32,893	113,754	ALBERGARIA
-36,184	100,298	AVEIRO (SUL)
-30,600	78,445	MEALHADA
-29,687	67,186	COIMBRA
-30,937	51,632	CONDEIXA
-46,000	31,000	POMBAL
-52,167	8,237	LEIRIA
-48,252	4,732	FATIMA
-42,855	-21,133	TORRES NOVAS
-51,852	-45,219	SANTARÉM
-55,280	-58,274	AVEIRAS DE CIMA
-71,884	-71,136	CARREGADO
-73,966	-78,159	V.FRANCA DE XIRA
-109,118	-104,810	ESTORIL
-112,749	-103,914	ALVITE
-113,820	-104,275	CASCAIS
-104,395	-105,928	CARCAVELOS
-101,619	-105,351	OEIRAS
-98,192	-105,378	ESTADIO NAC.
-84,358	-117,372	FOGUETEIRO
-76,980	-120,590	COINHA
-65,997	-119,925	PALMEIRA
-54,659	-125,445	SETUBAL



COORDENADAS, MEDIDAS NA CARTA DE PORTUGAL NA ESCALA 1:50 000 DO I.G.C.

ANEXO II

Acordo de equilíbrio financeiro

Para que a revisão agora ocorrida do contrato de concessão entre o Estado e a BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A. R. L., venha a revelar-se eficaz não bastará o ajustamento à realidade de hoje das condições económicas e financeiras de realização do seu objecto futuro. Torna-se, além disso, indispensável prevenir a correcção dos desequilíbrios financeiros que resultaram desse desajustamento no período já decorrido.

Com efeito, e em primeiro lugar, o contrato celebrado em 1972 pressupunha princípios que a inflação posteriormente verificada acabou por desfigurar. Citem-se desde o processo lento de actualização tarifária, pensado para os níveis de inflação herdados da década de sessenta, ao facto de o elemento de flexibilização financeira, traduzido no sistema de adiantamentos sem juro concedidos pelo Tesouro, apenas funcionar após a abertura ao tráfego dos lanços construídos, ou seja, quando os elevados montantes de juro entretanto imobilizados empolam já, desmesuradamente, o passivo da empresa.

Em segundo lugar, a crise financeira global, traduzida internamente em *plafonds* restritivos de crédito e externamente em ónus cambiais, que encarecem o crédito que não teria cabimento nos limites internos, do mesmo modo e por várias vias agiu negativamente sobre as contas da concessionária. De anotar, neste âmbito, o atraso, por escassez de crédito, nas decisões de lançamento de investimento e o encarecimento dos meios de financiamento, além do mais inadequados à natureza do investimento em causa — de maturação extremamente lenta —, determinando, por isso, refinanciamentos avultados e em condições cada vez mais gravosas.

Por fim, o contrato de concessão previa um sistema de grande complexidade para a determinação dos adiantamentos sem juro, facultados pelo Estado de modo a garantir à concessionária um nível mínimo de receita anual, actualizada a partir da realidade de 1972, que a inflação distorceu. Mas o efeito mais gravoso residiu no não recebimento dos meios em causa, ou em entregas meramente parciais por conta deles com atraso de vários anos, substituindo-os, entretanto, por empréstimos especialmente onerosos obtidos na ordem externa face às limitações decorrentes do regime interno de enquadramento do crédito.

Tudo concorreu, pois, para acumular um passivo avultado, que, contudo, é perfeitamente solvível no horizonte agora alargado da concessão, uma vez introduzido, por intermédio do Estado, um elemento de flexibilização do reembolso da dívida externa avalizada pelo Estado.

Será, por outro lado, e a partir de agora, possível redefinir com maior rigor as metas de gestão financeira da concessionária e instituir um sistema de acompanhamento do cumprimento das obrigações que, de uma parte e de outra, se assumem.

As soluções são encontradas no quadro de duas fases distintas do período da concessão. Na primeira, que se considera encerrada no ano 2000, a concessionária assume o compromisso de solver a parcela do passivo acumulado até à presente data correspondente à totalidade da dívida interna e à dívida externa que beneficia de garantia de bancos portugueses, contragarantidos por aval do Estado.

Nessa primeira fase, o Estado regularizará, ao longo dos quatro primeiros anos, os adiantamentos sem juro em atraso e emergentes do contrato com a redacção anterior à actual revisão e potenciará a flexibilização da restante dívida externa através das dotações para equilíbrio financeiro necessárias ao serviço dessa dívida.

A segunda fase do acordo corresponde ao período posterior ao ano 2000 e durante ela a concessionária liquidará ao Estado — a avaliação produzida no quadro IV anexo dá consistência a este compromisso — as dotações recebidas.

É, pois, considerando, em horizonte realista de concessão, a viabilidade financeira dos lanços já construídos, bem como o esclarecimento do quadro económico-financeiro da sua concretização e ainda o sistema formal de acompanhamento do cumprimento das metas a que a concessionária se compromete, que são estipuladas as cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª

Para os efeitos da nova base XIII da concessão, o Estado entregará à BRISA as dotações para equilíbrio financeiro que resultarem da aplicação das cláusulas seguintes.

Cláusula 2.ª

O Estado pagará, de conta da BRISA, em aplicação de dotações para equilíbrio financeiro, nas datas dos respectivos vencimentos, as prestações de capital e juros relativos aos empréstimos avalizados pelo Estado, cujas condições constam dos diplomas legais a seguir identificados:

- a) Portaria n.º 8/74, de 5 de Janeiro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, de 5 de Janeiro de 1974 — capital em dívida: 6 milhões de unidades de conta europeias;
- b) Resolução do Conselho de Ministros n.º 87/81, de 14 de Abril, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, de 6 de Maio de 1981 — capital em dívida: 50 milhões de dólares;
- c) Resolução de Conselho de Ministros n.º 49/82, de 16 de Março, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, de 25 de Março de 1982 — capital em dívida: 80 milhões de dólares;
- d) Resolução de Conselho de Ministros de 25 de Maio de 1984, publicada no *Diário da República*, 2.ª série, da mesma data — capital em dívida: 20 milhões de dólares.

Cláusula 3.ª

A data da aprovação das novas bases da concessão a BRISA contabilizará todos os capitais em dívida, respeitantes aos empréstimos avalizados pelo Estado e identificados na cláusula antecedente, em escudos e ao câmbio médio de venda relativo ao mês anterior àquela data.

Cláusula 4.ª

Sem prejuízo do constante da cláusula antecedente, os pagamentos a efectuar pelo Estado, no âmbito da cláusula 2.ª, processar-se-ão aos câmbios e nas demais condições previstos nos respectivos contratos de mútuo ali identificados.

Cláusula 5.ª

1 — As prestações de capital respeitantes aos empréstimos referidos na cláusula 2.ª pagas em cada exercício pelo Estado de conta da BRISA, bem como os juros incidentes sobre as mesmas, que serão calculados, para os efeitos do presente acordo, à taxa de juro equivalente, em cada momento, à taxa de desconto do Banco de Portugal, serão contabilizados, nos termos das novas bases XV e XVI da concessão, sob a designação de dotações para equilíbrio financeiro, na subconta «Equilíbrio», do Fundo de Equilíbrio e Desenvolvimento.

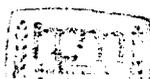
2 — As dotações a que se refere o número antecedente serão reembolsáveis, sem juro, em contrapartida de excedentes futuros, nos termos do n.º 2 da cláusula 13.ª

Cláusula 6.ª

1 — A BRISA deverá proceder às diligências necessárias ao refinanciamento na ordem externa ou na ordem interna da totalidade ou de parte das prestações de capital vencidas ou vincendas respeitantes a qualquer dos empréstimos identificados na cláusula 2.ª sempre que, nesse sentido, receba indicação do Secretário de Estado do Tesouro.

2 — Sem prejuízo do constante no número antecedente, a totalidade dos capitais em dívida relativos aos empréstimos identificados na cláusula 2.ª, não incluindo os capitais resultantes do procedimento referido no n.º 2 da cláusula 8.ª, não poderá, em caso algum, no final de cada exercício, exceder os montantes, em escudos, calculados nos termos da cláusula 3.ª e a seguir indicados:

	Milhares de contos
1985	25 765
1986	25 565
1987	25 365
1988	25 165
1989	24 965
1990	24 965
1991	24 965
1992	24 133
1993	22 469



	Milhares de contos
1994	19 973
1995	17 477
1996	14 148
1997	10 819
1998	7 490
1999	4 161
2000	0

Cláusula 7.ª

Sempre que, nos termos do n.º 1 da cláusula 6.ª, forem efectuados refinanciamentos, estes não implicarão nas contas da BRISA alteração do câmbio de registo das operações, determinado nos termos da cláusula 3.ª, nem envolverão quaisquer responsabilidades desta empresa relativamente aos empréstimos identificados na cláusula 2.ª posteriores ao ano 2000, data em que os referidos empréstimos deverão estar integralmente liquidados.

Cláusula 8.ª

1 — As prestações de juros que se vençam, respeitantes aos empréstimos referidos na cláusula 2.ª, com os refinanciamentos que, nos termos da cláusula 6.ª, possam eventualmente ocorrer, não poderão ser, elas próprias, objecto de novas operações promovidas pela BRISA e, nessa medida, dar lugar à constituição de novas responsabilidades desta perante o Estado.

2 — Exceptuam-se do número antecedente as prestações de juros respeitantes ao período de 1986 a 1989, que poderão ser refinanciáveis, nos termos do quadro anexo III, na proporção máxima de 50 %.

Cláusula 9.ª

1 — Para os efeitos da nova base XIV da concessão e sem prejuízo do constante no número seguinte é fixado em 10 084 milhares de contos o montante devido pelo Estado à BRISA, a quem será entregue sob a forma de dotações para equilíbrio financeiro, obedecendo a todas as condições das demais, do seguinte modo:

- a) 5016 milhares de contos em 1986;
- b) 3083 milhares de contos em 1987;
- c) 2985 milhares de contos em 1988;
- d) 1000 milhares de contos em 1989.

2 — A parcela do montante global referido no número antecedente relativa ao período decorrido até 30 de Setembro de 1985, calculada com base em índices provisórios, deverá ser corrigida logo que se encontrem publicados os índices oficiais respectivos e a diferença assim apurada será deduzida ou acrescentada, conforme o caso, ao montante a entregar à BRISA em 1989.

Cláusula 10.ª

1 — As dotações para equilíbrio financeiro serão determinadas em definitivo, nos termos das cláusulas antecedentes, e a sua necessidade deverá ser comprovada através dos orçamentos e contas previsionais da BRISA, que, para o efeito, os deverá apresentar à Secretaria de Estado do Tesouro até 30 de Setembro do exercício anterior àquele em que lhe deverão ser entregues.

2 — Face aos elementos apresentados pela BRISA, nos termos e para os efeitos do número antecedente, o Secretário de Estado do Tesouro deverá indicar até 31 de Outubro de cada ano quais os empréstimos que, de acordo com o estipulado no n.º 1 da cláusula 6.ª, devam ser objecto de refinanciamento parcial ou total na ordem interna ou externa.

3 — Exceptuam-se dos números anteriores as dotações para equilíbrio referidas na cláusula 9.ª, que, com a ressalva constante do seu n.º 2, se consideram desde já fixadas.

Cláusula 11.ª

1 — Os montantes por regularizar de que, à data da aprovação das novas bases da concessão, a BRISA é devedora

perante o Tesouro, ascendendo a 2822 milhares de contos, serão objecto de um empréstimo, que vencerá juros, contados dia a dia, à taxa de desconto do Banco de Portugal.

2 — O empréstimo referido no número antecedente será liquidado, de acordo com a prioridade estabelecida na cláusula 13.ª, à medida que se formem excedentes, sendo os respectivos juros liquidados antes do capital.

Cláusula 12.ª

No que respeita à dívida bancária constituída para financiamento dos lanços construídos até à presente data, incluindo o das despesas de conservação plurianual, e não relacionada na cláusula 2.ª, que ascende a um montante global de 17 592 milhares de contos e de cerca de 10,7 milhões de dólares na ordem externa, quando necessário e em função da insuficiência dos proveitos financeiros, a BRISA, por sua iniciativa, procederá às reformulações ou refinanciamentos que se revelem necessários, sem prejuízo da total regularização das operações em causa até 31 de Dezembro do ano 2000.

Cláusula 13.ª

1 — Após liquidada a dívida a que se refere a cláusula anterior, a BRISA procederá à regularização do empréstimo a que se refere a cláusula 11.ª nas condições aí estabelecidas.

2 — Depois de satisfeito o serviço da dívida referida no número antecedente, a BRISA compromete-se a, anualmente, destinar à regularização da subconta «Equilíbrio» do Fundo de Equilíbrio e Desenvolvimento, onde se encontram contabilizadas as dotações para equilíbrio financeiro a que se referem as cláusulas 5.ª e 9.ª e, bem assim, as dotações a que se refere o n.º 4 da nova base XV da concessão, os excedentes de tesouraria, ajustados nos termos da cláusula 14.ª, devendo, em qualquer caso, a regularização iniciar-se antes do termo do exercício de 2001.

Cláusula 14.ª

Uma vez regularizado, pela BRISA, o montante registado na subconta «Equilíbrio» do Fundo de Equilíbrio e Desenvolvimento, o Estado, na medida em que se verifiquem excedentes relativos aos lanços já construídos até esta data, solicitará, a título de compensação cambial, a entrega pela concessionária de um montante global correspondente à diferença entre o contravalor em escudos do serviço da dívida dos empréstimos identificados na cláusula 2.ª, aos câmbios efectuados, e o valor do mesmo serviço de dívida registado naquela subconta, ao câmbio e condições constantes, respectivamente, das cláusulas 3.ª e 5.ª.

Cláusula 15.ª

Enquanto permanecer por regularizar a subconta «Equilíbrio» do Fundo de Equilíbrio e Desenvolvimento, bem como a compensação cambial referida na cláusula 14.ª, a BRISA procederá, anualmente, à actualização dos quadros de referência anexos às bases I a III do presente acordo, que basearão as decisões anuais quanto a dotações para equilíbrio financeiro, bem como do balanço financeiro global correspondente ao quadro IV, demonstrativo da capacidade de regularização da aludida subconta «Equilíbrio».

A Primeira Comissão: *Vitor Domingos Seabra Franco — António Rebelo da Costa Franco e Abreu — Alberto Dias Ferreira do Nascimento — Alberto José Pereira Luís — Maria Manuela Matos Morgado Santiago Batista.*

A Segunda Comissão: *António Rebelo da Costa Franco e Abreu — Alberto Dias Ferreira do Nascimento — Luís de Carvalho Machado — Vitor Domingos Seabra Franco — Mário Alberto Alves Rodrigues Pinto.*



QUADRO III

Flexibilidade da dívida constante da cláusula 2.ª do acordo e dotações para o equilíbrio financeiro — 1986-2000 (Em milhares de contos)

Rubricas	Anos														
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1 — Serviço da dívida constante da cláusula 2.ª do Acordo decorrente dos contratos em vigor:															
Da dívida em dólares:															
Capital	—	5 314	7 216	6 550	5 885	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juros	7 223	6 005	3 798	2 133	839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Da dívida em unidades de conta europeias:															
Capital	200	200	200	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juros	70	53	35	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	7 493	11 572	11 249	8 901	6 724	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 — Dotações para equilíbrio financeiro por flexibilização da dívida constante da cláusula 2.ª do Acordo (após refinanciamentos previstos nos termos das cláusulas:															
Da dívida em dólares:															
Capital	2 804	3 313	3 267	5 111	6 679	—	832	1 664	2 496	2 496	3 329	3 329	3 329	3 329	4 161
Juros	—	—	—	—	—	6 852	5 638	4 259	2 666	2 097	1 573	1 273	974	674	374
Da dívida em unidades de conta europeias:															
Capital	200	200	200	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juros	70	53	35	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	3 074	3 566	3 502	5 329	6 679	6 852	6 470	5 923	5 162	4 593	4 902	4 602	4 303	4 003	4 535
3 — Dotações para equilíbrio financeiro por regularização de diferenciais de receita garantida:															
Regularizações anuais (cláusula 9.ª)	3 016	3 083	2 985	1 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 — Total das dotações para equilíbrio financeiro (2+3):															
Do exercício	6 090	6 649	6 487	6 329	6 679	6 852	6 470	5 923	5 162	4 593	4 902	4 602	4 303	4 003	4 535
Acumuladas no final do exercício — Posição da subconta «Equilíbrio» do FED	14 992	21 641	28 128	34 457	41 991	48 843	55 313	61 236	66 398	70 991	75 893	80 495	84 798	88 801	93 336

* Inclui 8902 milhares de contos de adiantamentos sem juros concedidos até 30 de Setembro de 1985, nos termos do n.º 4 da base XV do contrato de concessão.

Notas explicativas

Quadro I

1—O quadro I contempla o orçamento de exploração referente ao primeiro período do acordo e, tal como os restantes quadros, diz respeito exclusivamente aos lanços actualmente já em exploração.

2—Os acréscimos dos tráfegos médios diários subentendidos na evolução da receita de exploração são os seguintes:

	Percentagem
1986	+ 1,2
1987	+ 2,0
1988	+ 6,5
1989	+ 5,4
1990	+ 3,7
1991	+ 3,2
1992	+ 3,1
1993	+ 3,0
1994	+ 3,0
1995	+ 2,5
1996	+ 2,5
1997	+ 2,0
1998	+ 2,0
1999	+ 1,5
2000	+ 1,5

3—As actualizações das portagens subentendem os seguintes ajustamentos à inflação anual: a 90 % da respectiva taxa até 1994, ano em que se prevê completar o investimento, a 70 % de 1995 a 1997 e a 60 % de 1998 a 2000.

4—As taxas de inflação admitidas são as indicadas pelo Departamento Central de Planeamento:

	Percentagem
1986	19
1987	18
1988	17
1989	16
1990	15
1991	14
1992	13
1993	12
1994	11
1995	10
1996	10
1997	10
1998	10
1999	10
2000	10

5—As receitas de assistência a utentes, que com as receitas de portagem constituem as receitas de exploração, representam cerca de 0,5 % daquelas.

6—O saldo de exploração de 518 000 contos transitado de 1985 está previsto no orçamento da empresa deste último ano e decorre, designadamente, de aplicações anteriores a 1986 na cobertura de despesas do lanço Mealhada-Albergaria, em construção, montantes que serão repostos através da utilização dos financiamentos específicos deste lanço.

7—As despesas de exploração são ajustadas, por via de regra, de acordo com as taxas de inflação anuais.

Quadro II

1—Os investimentos em conservação respeitam às reparações plurianuais que periodicamente, e em termos médios de 8 em 8 anos, são comuns neste tipo de infra-estruturas, estando naturalmente o seu custo relacionado com as taxas de inflação adoptadas. Está previsto o seu financiamento por empréstimos internos a 5 anos com 2 anos de carência.

2—O serviço da dívida bancária não incluída na cláusula 2.ª, relacionada no quadro II, deverá ser satisfeito até ao ano 2000 pelo exclusivo recurso aos excedentes de exploração da BRISA, que para o efeito deverá proceder às reformulações e refinanciamentos necessários.

3—O cálculo do serviço da dívida dos empréstimos bancários internos foi baseado nos seguintes pressupostos:

a) As taxas de juro internas adoptadas estão relacionadas com os níveis de inflação previstos e serão as máximas previsíveis para operações da duração em causa:

	Percentagem
1986	28
1987	22

	Percentagem
1988	20,5
1989	19,5
1990	18
1991	17
1992	16
1993	14,5
1994	13,5
1995	12
1996	12
1997	12
1998	12
1999	12
2000	12

- b) Os empréstimos bancários internos encontram-se reestruturados no início da primeira fase, beneficiando de um prazo útil de 10 ou 7 anos, consoante os casos;
c) Nos refinanciamentos previstos adoptou-se um prazo de 5 anos, incluindo 2 anos de carência.

4—Para os empréstimos externos a liquidar pela BRISA na primeira fase da concessão referenciados na cláusula 12.ª está previsto o serviço da respectiva dívida, admitindo uma desvalorização do escudo relativamente ao dólar em *crawling-peg* de 1 % ao mês. Para essa liquidação está prevista a obtenção de crédito interno obedecendo genericamente às condições de juro supra e com prazos de 6 a 7 anos.

5—O montante do empréstimo do Tesouro considerado resulta da junção de empréstimos anteriormente concedidos, bem como da integração de saldos pendentes com o Tesouro, equivalendo, no seu conjunto, em 31 de Setembro de 1985 a cerca de 2406 milhares de contos de capital e a 416 milhares de contos, correspondentes a 50 % dos juros vencidos e agora integrados em capital.

As suas condições de prazo e de juro são as referidas na cláusula 11.ª do acordo. A taxa de juro adoptada na contagem dos juros — a taxa de desconto do Banco de Portugal — relaciona-se com os níveis de inflação projectada, variando do seguinte modo ao longo dos anos:

	Percentagem
1986	22
1987	18,5
1988	16
1989	15
1990	14
1991	13
1992	12,5
1993	11
1994	10,5
1995	9
1996	9
1997	9
1998	9
1999	9
2000	9

6—Os valores dos aumentos de capital de cada ano representam cerca de 10 % do acréscimo do imobilizado verificado no ano anterior, de acordo com o estipulado na base IX do contrato de concessão.

7—As dotações para equilíbrio financeiro previstas representam a utilização do saldo dos diferenciais de receitas garantidas em dívida à BRISA em 30 de Setembro de 1985, o qual ascende a 10 084 milhares de contos, o qual resulta da seguinte composição:

Diferenciais de receita garantida devidos até 30 de Setembro de 1985:

18 985 milhares de contos.

Valores já recebidos:

8901 milhares de contos.

(Este último valor compreende 8561 milhares de contos de adiantamentos sem juros recebidos por conta daqueles diferenciais e 340 milhares de contos de comissões de aval em atraso liquidadas ao Estado por contrapartida dos mesmos diferenciais.)

A utilização do saldo de diferenciais de receitas garantidas foi programada de maneira a não provocar um esforço financeiro anual demasiado elevado para o Estado.

Quadro III

1 — O quadro III refere-se ao serviço da dívida externa que o Estado honrará de conta da BRISA durante a primeira fase da concessão (como estipulado na cláusula 2.ª), em contrapartida de entregas por dotações para equilíbrio financeiro.

2 — O n.º 1 do quadro III tem uma função meramente indicativa do esforço financeiro relativo à dívida externa a que se refere a cláusula 2.ª, antes de qualquer reformulação ou refinanciamento. Na impossibilidade de, com o mínimo de segurança, prever os ónus cambiais inerentes, admite-se que, adoptando os câmbios médios de venda do mês de Agosto de 1985 (166\$432 para o dólar e 133\$571 para a unidade de conta), a consideração das taxas de juro máximas internas (referidas na nota 3 do quadro anterior) traduzirá os diferentes comportamentos do escudo e das divisas em causa.

3 — No n.º 2 do quadro III utilizaram-se os câmbios referidos no número anterior e, para o cálculo dos juros, as taxas de desconto do Banco de Portugal constantes da nota 5 ao quadro anterior.

4 — Os refinanciamentos correspondentes a 50 % dos juros vencidos no período de 1986-1988, tal como previsto no n.º 2 da cláusula 8.ª, estão contemplados a um prazo total de 5 anos, incluindo 2 anos de carência, assim como 25 % dos juros vencidos de 1989.

Quadro IV

1 — O quadro IV corresponde à avaliação do equilíbrio financeiro dos lanços actualmente em exploração na segunda fase da concessão. A distância temporal a que se encontra esta fase conduz a que essa avaliação esteja feita a preços constantes do ano 2000. O saldo de exploração traduz, assim, o feito de acréscimos reais de tráfego, à taxa de 1,5 % ao ano.

2 — Regularizada na primeira fase a dívida directamente liquidada pela BRISA, o investimento relativo à conservação plurianual é financiado por autofinanciamento, enquanto, por outro lado, a empresa gera os excedentes necessários a ressarcir o Estado das dotações para equilíbrio financeiro recebidas na primeira fase, gerando ainda, após isso, excedentes considerados suficientes para ressarcir o Estado das diferenças cambiais referentes às liquidações dos empréstimos referidas na cláusula 2.ª do texto do Acordo.