

- d) Organizar e manter actualizado o inventário do património do Instituto;
- e) Administrar os bens a cargo do Instituto, providenciando para que as instalações, o equipamento e o mobiliário se mantenham em boas condições de utilização;
- f) Organizar os processos de aquisição de bens que se mostrem necessários, providenciando a sua subsequente tramitação, após autorização;
- g) Promover a venda em hasta pública do material considerado inservível ou dispensável.

2 — A Repartição de Administração Financeira e Patrimonial compreende as Secções de Contabilidade, de Económico e de Tesouraria.

### Artigo 23.º

#### Direcção de Serviços da Ajuda Humanitária e de Apoio às Organizações não Governamentais

1 — À Direcção de Serviços da Ajuda Humanitária e de Apoio às Organizações não Governamentais compete assegurar a promoção, coordenação, acompanhamento ou execução da prestação de ajuda de reabilitação, alimentar ou de emergência, no quadro das relações bilaterais, comunitárias ou multilaterais.

2 — A Direcção de Serviços da Ajuda Humanitária e de Apoio às Organizações não Governamentais, no exercício das suas competências, promove e assegura a ligação a organismos nacionais, estrangeiros ou internacionais, bem como a entidades públicas, a organizações não governamentais de cooperação para o desenvolvimento e a outras entidades privadas que prossigam objectivos de ajuda humanitária.

3 — À Direcção de Serviços da Ajuda Humanitária e de Apoio às Organizações não Governamentais compete ainda assegurar a elaboração, coordenação e execução de programas de informação e a prestação de apoio às organizações não governamentais de cooperação para o desenvolvimento, nos termos legalmente definidos.

4 — A Direcção de Serviços da Ajuda Humanitária e de Apoio às Organizações não Governamentais compreende duas divisões.

### Artigo 24.º

#### Delegações locais

Por decreto regulamentar podem ser criadas delegações locais do Instituto na directa dependência da missão diplomática portuguesa respectiva, competindo-lhes:

- a) Recolher e transmitir a informação útil necessária, por forma a garantir maior eficácia à política de cooperação definida;
- b) Assegurar o apoio técnico e a articulação das acções, projectos e programas de cooperação para o desenvolvimento promovidos por entidades privadas ou por quaisquer órgãos do Estado e serviços públicos;
- c) Prospectar a realização de acções de cooperação, obtendo a informação adequada a este efeito;
- d) Acompanhar a execução das acções de cooperação;

- e) Proceder ao estudo comparativo da cooperação estrangeira;
- f) Acompanhar a actividade das empresas portuguesas e mistas sediadas localmente.

### Artigo 26.º

#### Conversão de dívidas

O Instituto assegura, em representação do Ministério dos Negócios Estrangeiros e conjuntamente com o Ministério das Finanças, o acompanhamento do processo conducente à conversão de dívidas externas de países em desenvolvimento e, na generalidade, de todas as questões financeiras relevantes para a política de cooperação.

### Artigo 27.º

#### Receitas

Constituem receitas do Instituto:

- a) As quantias cobradas por actividades ou serviços prestados a entidades públicas ou privadas;
- b) As dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento do Estado;
- c) Os subsídios, subvenções, participações, quotas, doações, heranças, legados e quaisquer liberalidades feitas a seu favor por entidades públicas ou privadas, aceites nos termos legais;
- d) O rendimento dos bens próprios ou de que tenha a fruição;
- e) Quaisquer outras receitas que lhe sejam atribuídas por lei, contrato ou a outro título.»

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Setembro de 1997. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *José Alberto Rebelo dos Reis Lamego* — *António Luciano Pacheco de Sousa Franco* — *Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho*.

Promulgado em 6 de Outubro de 1997.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 9 de Outubro de 1997.

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

## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

### Decreto-Lei n.º 294/97

de 24 de Outubro

A concessão da construção, conservação e exploração de auto-estradas outorgada à BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A., ao abrigo do Decreto n.º 467/72, de 22 de Novembro, cujas bases foram sucessivamente alteradas pelo Decreto Regulamentar n.º 5/81, de 23 de Janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro, e pelo Decreto-Lei n.º 315/91, de 20 de Agosto, carece de nova revisão, não apenas em virtude da necessidade de promover a sua adaptação às novas prioridades em matéria de execução das auto-estradas esta-

belecidas pelo Governo mas também porque importa clarificar e estabilizar as relações da concessionária com o Estado, tendo em vista a privatização da empresa.

A revisão incidiu, sobretudo, nas bases de carácter técnico e nas de índole financeira.

No plano financeiro as principais alterações introduzidas consubstanciam-se: na eliminação das actuais restrições à distribuição de dividendos por parte da concessionária na eliminação da obrigatoriedade de os accionistas efectuarem anualmente aumentos de capital correspondentes a 10% do montante dos investimentos reversíveis realizados pela concessionária, prevendo-se, contudo, um mecanismo de salvaguarda, tendo em vista a manutenção de uma estrutura financeira minimamente equilibrada por parte da empresa concessionária que obriga os accionistas a procederem a aumentos de capital desde que a relação entre os capitais próprios e o passivo, reduzido dos proveitos diferidos, seja inferior a 25%; no reajustamento do valor das participações financeiras do Estado no custo da construção das auto-estradas, e no alargamento do prazo da concessão até ao ano 2030, como garantia indispensável a uma adequada rendibilidade dos investimentos realizados e a realizar. Em matéria de benefícios fiscais optou-se por manter a situação actualmente em vigor, com possibilidade de serem introduzidas algumas alterações, as quais são expressamente identificadas em base própria e dependem de iniciativa legislativa adequada, a tomar em momento oportuno. Refira-se que, no âmbito da avaliação da empresa para efeitos de privatização, foi já ponderada a possibilidade de alterações nesse domínio.

No plano técnico aproveitou-se a oportunidade para aperfeiçoar algumas soluções e introduzir ajustamentos em disposições que ofereciam algumas dificuldades de interpretação.

Finalmente, as bases anexas ao presente diploma consubstanciam o resultado da negociação mantida com a concessionária. O carácter contratual da concessão não é prejudicado pela integração no presente diploma das bases anexas, cuja necessidade resulta da circunstância de algumas dessas bases apresentarem eficácia externa relativamente às partes no contrato.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

São aprovadas as modificações ao contrato de concessão da construção, conservação e exploração de auto-estradas outorgado à BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A., constantes das bases anexas ao presente diploma e que dele fazem parte integrante.

#### Artigo 2.º

Ficam os Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território autorizados, com a faculdade de delegação, a subscrever, em nome e representação do Estado, as alterações ao contrato de concessão decorrentes do disposto no artigo anterior.

#### Artigo 3.º

1 — Em relação aos lanços de auto-estrada constantes da base I anexa ao presente diploma, são fixadas as seguintes zonas de servidão *non aedificandi*:

- a) Desde a aprovação do estudo prévio até à aprovação da planta parcelar do projecto de execução, 200 m para cada lado do eixo da estrada e, centrado em cada nó de ligação, um círculo com 1300 m de diâmetro;
- b) A partir da aprovação da planta parcelar do projecto de execução, os limites fixados pelas alíneas d) e e) do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de Janeiro, passarão a ser os seguintes:
  - i) Edifícios, a menos de 40 m a contar do limite definitivo previsto das plataformas das auto-estradas, dos ramos dos nós e dos ramais de acesso e ainda das praças de portagem e das zonas de serviço, e nunca a menos de 20 m da zona da auto-estrada;
  - ii) Instalações de carácter industrial, nomeadamente fábricas, garagens, armazéns, restaurantes, hotéis e congéneres, e, bem assim, igrejas, recintos de espectáculos, matadouros e quartéis de bombeiros, a menos de 70 m a contar dos limites da plataforma considerados na alínea anterior, e nunca a menos de 50 m da auto-estrada.

2 — As disposições do número anterior ficam, respectivamente, condicionadas à publicação no *Diário da República* da aprovação pelo Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, ou entidades em quem este tenha delegado, dos estudos prévios e das plantas parcelares dos projectos de execução.

3 — A Junta Autónoma de Estradas pode usar do direito de embargo relativamente a obras efectuadas com violação do disposto nos números anteriores, considerando-se nulos e de nenhum efeito os licenciamentos efectuados por quaisquer entidades nessas condições.

#### Artigo 4.º

As remissões constantes do Decreto-Lei n.º 130/93, de 22 de Abril, e da Portaria n.º 762/93, de 27 de Agosto, para a base XVIII anexa ao Decreto-Lei n.º 315/91, de 20 de Agosto, deverão considerar-se efectuadas para as equivalentes disposições da base I e da base XVIII aprovadas pelo presente diploma.

#### Artigo 5.º

É alterado o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 130/93, de 22 de Abril, que passa a ter a seguinte redacção:

«Para os efeitos da aplicação do artigo antecedente a concessionária pode, a partir da matrícula dos veículos, solicitar directamente à Direcção-Geral dos Registos e do Notariado ou à Guarda Nacional Republicana, a identificação do proprietário, do adquirente, do usu-

frutuário ou do locatário em regime de locação financeira, com base no terminal informático da conservatória do registo automóvel.»

#### Artigo 6.º

1 — São revogadas as bases anexas ao Decreto-Lei n.º 315/91, de 20 de Agosto, com excepção da base XXIII anexa ao Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro, mantida em vigor por aquele diploma.

2 — É revogado o Decreto-Lei n.º 330-A/95, de 16 de Dezembro, com excepção dos seus artigos 3.º, 4.º e 7.º, que se mantêm em vigor.

#### Artigo 7.º

O presente diploma entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de Setembro de 1997. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *António Luciano Pacheco de Sousa Franco* — *Luís Filipe Marques Amado* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 10 de Outubro de 1997.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Outubro de 1997.

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

#### ANEXO

#### 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) A 1/IP 1 — Auto-Estrada do Norte — desde Vila Franca de Xira até Carvalhos, com a extensão de 266,8 km;
- b) A 2/IP 1 — Auto-Estrada do Sul — desde Fogueteiro até à via longitudinal do Algarve, com a extensão de 230,5 km;
- c) A 3/IP 1 — auto-estrada Porto-Valença — desde o nó da Maia até Valença, com a extensão de 98,2 km, e a ligação do nó de Braga Sul à circular sul de Braga, com a extensão de 4,5 km;
- d) A 4/IP 4 — auto-estrada Porto-Amarante — desde o nó de Ermesinde até Amarante, com a extensão de 48,3 km;
- e) A 5/IC 15 — Auto-Estrada da Costa do Estoril — desde o nó do Estádio Nacional até Cascais, com a extensão de 16,7 km;
- f) A 6/IP 7 — auto-estrada Marateca (A 2)-Caia — desde a A 2 até Elvas, com a extensão de 138,9 km;
- g) A 7/IC 5 — auto-estrada Famalicão-Guimarães, com a extensão de 20,9 km;
- h) A 8/IC 1 — Auto-Estrada do Oeste — desde Malveira até Torres Vedras, com a extensão de 17,6 km;

- i) A 10/IC 2 — auto-estrada Bucelas (CREL)-Carregado — IC 3, com a extensão de 33,6 km;
- j) A 12/IC 3 — auto-estrada que liga Setúbal ao Montijo, com a extensão de 24,2 km;
- l) A 13/IC 3/IC 11 — auto-estrada entre Almeirim e Marateca, com a extensão de 87 km;
- m) A 14/IP 3 — auto-estrada entre Santa Eulália e Coimbra (Norte), com a extensão de 33 km;
- n) Ligação ao novo aeroporto, cuja extensão dependerá da respectiva localização.

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

- a) Construídas pelo Estado e ficando sujeitas ao regime de portagem, que reverterá para a concessionária:

Auto-Estrada do Norte: lança Alverca-Vila Franca de Xira, com a extensão de 10,9 km;  
Auto-Estrada do Oeste: lança Loures-Malveira, com a extensão de 11,7 km, nos termos do disposto no anexo II ao Decreto-Lei n.º 315/91, de 20 de Agosto, lança Torres Vedras (Sul)-Bombarral, com a extensão de 24 km, nos termos do Decreto-Lei n.º 208/97, de 13 de Agosto;

- b) Construídas pelo Estado e sem ficarem sujeitas a portagens:

Auto-Estrada do Norte: lança Carvalhos-Santo Ovídio, com a extensão de 4,4 km, e lança Lisboa-Alverca, com a extensão de 13 km;  
Auto-Estrada do Sul: lança entre o extremo sul do nó da via rápida para a Costa da Caparica e o nó do Fogueteiro, com 9 km de extensão;  
Auto-Estrada da Costa do Estoril: lança Lisboa-Estádio Nacional, excluindo o Viaduto de Duarte Pacheco, com 8 km de extensão;  
Auto-estrada Figueira da Foz-Coimbra (Norte): lança Figueira da Foz-Santa Eulália, com 12 km de extensão;  
Auto-estrada Marateca-Caia: lança Elvas-Caia, com a extensão de 19,1 km;

- c) Construídas pela concessionária e sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxas de portagens:

Auto-estrada Porto-Valença: sublanço Porto-Maia, na extensão de 8,3 km;  
Auto-estrada Porto (Águas Santas)-Amarante: entre Águas Santas e o nó de Ermesinde, com a extensão de 3 km;  
A 9 — Auto-Estrada do Norte-CREL: desde o Estádio Nacional (A 5) até Alverca, com a extensão de 34,4 km.

3 — As auto-estradas indicadas nos precedentes n.ºs 1 e 2 consideram-se divididas nos lanços e sublanços referidos no quadro constante do n.º 1 da base VII.

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

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

- 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 extremidades entroncar de nível com uma estrada da rede nacional, a sua extensão será determinada pela distância que medeia entre a linha do bordo extremo da berma da estrada que primeiro contacte o eixo da auto-estrada e o eixo da obra de arte da outra extremidade;
- 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 a entrar em serviço e o eixo da obra de arte da outra extremidade.

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

## Base II

### Princípios a que deve obedecer a 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, relativamente às auto-estradas que integram o seu objecto.

## Base III

### Estabelecimento da concessão

1 — 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.

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

## Base IV

### Natureza dos bens que integram a concessão

1 — Os imóveis adquiridos por expropriação pela concessionária para a construção, conservação e exploração da auto-estrada integram-se imediatamente no património do Estado.

2 — A zona da auto-estrada fica a pertencer ao domínio público do Estado a partir da data em que for aberta ao tráfego.

3 — Constitui zona da auto-estrada:

- a) O terreno por ela ocupado, abrangendo a plataforma da auto-estrada (faixas de rodagem, separador central e bermas), as valetas, taludes, banquetas, valas de crista e de pé de talude, os nós e ramais de ligação e os terrenos marginais até à vedação;
- b) As pontes e viadutos nela incorporados e os terrenos para implantação das praças de portagem, das áreas de serviço e de repouso, integrando os imóveis que nela sejam construídos.

## Base V

### Delimitação da concessão

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

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

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

4 — Nos nós de ligação em que seja estabelecido enlace com outra concessão de auto-estradas, o limite entre concessões será estabelecido pelo perfil transversal de entrada (ponto de convergência) dos ramos de ligação com a plena via, excepto para a iluminação, cuja manutenção será assegurada na totalidade, incluindo a zona da via de aceleração, pela concessionária que detenha o ramo de ligação.

5 — As obras de arte integradas nos nós de enlace entre concessões, quer em secção corrente quer em ramos, ficarão afectas à concessão cujo tráfego utilize o tabuleiro da estrutura.

## 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 ou tendo em conta o seu enquadramento viário.

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 cinco anos após a data de abertura ao tráfego do sublanço de auto-estrada onde se localiza.

5 — A concessionária será responsável exclusivamente pela conservação da parte estrutural, juntas de

dilatação e guarda-corpos das passagens superiores às auto-estradas da concessão.

6 — A vigilância dos restabelecimentos e das obras de arte a que se referem os n.ºs 1 e 2 da presente base não são da responsabilidade da concessionária.

### Base VII

#### Programa de execução das auto-estradas

1 — Os lanços e sublanços referidos na base I abriram ou serão abertos ao tráfego o mais tardar nos semestres constantes do quadro seguinte:

Lanços	Sublanços	Extensão (quilómetros)	Em exploração desde	Em programa (semestre)
<b>A 1 — Auto-Estrada do Norte:</b>				
Lisboa-Vila Franca de Xira .....	—	23,9	—	
Vila Franca de Xira-Carregado .....	—	6	1977	
Carregado-Leiria .....	Carregado-Aveiras .....	15,6	1980	
	Aveiras-Santarém .....	19,3	1990	
	Santarém-Torres Novas .....	28,2	1990	
	Torres-Novas-Fátima .....	20,5	1991	
	Fátima-Leiria .....	15,2	1991	
Leiria-Coimbra (Norte) .....	Leiria-Pombal .....	24	1991	
	Pombal-Condeixa .....	27,8	1991	
	Condeixa-Coimbra (Sul) .....	7,7	1982	
	Coimbra (Sul)-Coimbra (Norte) .....	8,3	1982	
Coimbra (Norte)-Aveiro (Sul) .....	Coimbra (Norte)-Mealhada .....	11,7	1982	
	Mealhada-Aveiro (Sul) .....	23,6	1987	
Aveiro (Sul)-Carvalhos .....	Aveiro (Sul)-Albergaria .....	14,7	1987	
	Albergaria-Estarreja .....	10,4	1983	
	Estarreja-Santa Maria da Feira .....	16,8	1983	
	Santa Maria da Feira-Carvalhos .....	17	1980	
Carvalhos-Santo Ovidio .....	—	4,4	—	
<b>A 2 — Auto-Estrada do Sul:</b>				
Almada-Fogueteiro .....	—	9	—	
Fogueteiro-Marateca .....	Fogueteiro-Coima .....	8,9	1978	
	Coima-Palmela .....	11,5	1978	
	Palmela-Marateca .....	19,3	1994	
Marateca-Grândola .....	Marateca-Alcácer do Sal .....	27,1		2.º de 1997
	Alcácer do Sal-Grândola .....	37,9		2.º de 1998
Grândola-VLA .....	Grândola-Ourique .....	56,6		1.º de 2000
	Ourique-VLA .....	69,2		1.º de 2000
<b>A 3 — Auto-estrada Porto-Valença:</b>				
Porto-Braga (Oeste) .....	Porto-Águas Santas .....	3,1	1988	
	Águas Santas-Maia .....	5,2	1988	
	Maia-Santo Tirso .....	12,8	1989	
	Santo Tirso-Famalicão .....	4,5	1989	
	Famalicão-Cruz .....	9,5	1989	
	Cruz-Braga (Oeste) .....	11,8	1994	
Braga (Oeste)-Valença .....	Braga-Ponte de Lima .....	30,7		2.º de 1997
	Ponte de Lima-Valença .....	28,8		1.º de 1998
Braga Sul-circular sul de Braga .....	—	4,5		1.º de 2000
<b>A 4 — Auto-estrada Porto-Amarante:</b>				
Águas Santas-Amarante .....	Águas-Santas-Ermesinde .....	3	1990	
	Ermesinde-Valongo .....	4,3	1990	
	Valongo-Campo .....	5	1990	
	Campo-Paredes .....	12,2	1991	
	Paredes-Penafiel .....	4,8	1991	
	Penafiel-Amarante .....	22	1995	
<b>A 5 — Auto-Estrada da Costa do Estoril:</b>				
Lisboa-Estádio Nacional .....	—	8		
Estádio Nacional-Cascais .....	Estádio Nacional-Carcavelos .....	6,9	1991	
	Carcavelos-Estoril .....	4,7	1991	
	Estoril-Cascais .....	5,3	1991	
<b>A 6 — Auto-estrada Marateca-Caia:</b>				
Marateca-Montemor .....	Marateca-Vendas Novas .....	19,5	1995	
	Vendas Novas-Montemor .....	24,2	1995	

Lanços	Sublanços	Extensão (quilómetros)	Em exploração desde	Em programa (semestre)
Montemor-Caia .....	Montemor-Évora .....	31,2		1.º de 1998
	Évora-Estremoz .....	29,8		1.º de 1998
	Estremoz-Elvas .....	34,2		1.º de 1999
	Elvas-Caia .....	19,1		1.º de 1998
A 7 — Auto-estrada Póvoa de Varzim-Chaves:				
Famalicão-Guimarães .....	Famalicão-Ceide .....	7,2	1994	
	Ceide-EN 310 .....	7,5	1994	
	EN 310-Guimarães .....	6,1	1996	
A 8 — Auto-Estrada do Oeste:				
Loures-Torres Vedras .....	Loures-Malveira .....	11,7	1991	
	Malveira-Torres Vedras .....	17,6	1996	
A 9 — CREL — Auto-Estrada do Norte:				
Estádio Nacional-Alverca .....	Estádio Nacional-Queluz .....	3,4	1994	
	Queluz-Loures .....	16,3	1995	
	Loures-Alverca .....	14,7	1995	
A 10 — Auto-estrada Bucelas-Carregado-IC 3 ....	Bucelas-Carregado .....	17,6		1.º de 2002
	Carregado-IC 3 .....	16		2.º de 2004
A 12 — Auto-estrada Setúbal-Montijo .....	Setúbal-A 2 .....	5,2	1979	
	A 2-Montijo .....	19		1.º de 1998
A 13 — Auto-estrada Almeirim-Marateca:				
Almeirim-IC 11 .....	—	45		1.º de 2001
IC 11-Marateca .....	—	42		1.º de 2001
A 14 — Auto-estrada Figueira da Foz-Coimbra (Norte).	Figueira da Foz-Santa Eulália .....	12	1995	
	Santa Eulália-Coimbra (Norte) .....	33		2.º de 2000
Acesso ao novo aeroporto .....	—	(a)		

(a) A sua extensão definitiva depende da localização do novo aeroporto.

2 — A divisão em lanços ou sublanços ou as datas de abertura ao tráfego que constam do quadro do número anterior poderão ser alteradas por resolução do Conselho de Ministros, mediante pedido devidamente fundamentado da concessionária.

3 — Sem prejuízo do cumprimento de outras disposições relativas a prazos com interferência no lançamento das obras, o calendário previsto no n.º 1 presuppõe que à concessionária seja facultado o acesso às comparticipações financeiras previstas na base XI do presente contrato.

#### Base VIII

##### Integração na concessão de auto-estradas construídas pelo Estado

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

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

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

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

#### Base IX

##### Sociedade concessionária

1 — A concessionária é a sociedade BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A.

2 — A concessionária tem como objecto social a construção, conservação e exploração de auto-estradas e respectivas áreas de serviço, em regime de concessão, bem como o estudo e realização de infra-estruturas de equipamento social.

3 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a concessionária poderá também desenvolver outras actividades conexas com o seu objecto social, mediante autorização do Ministro das Finanças e do ministro da tutela do sector rodoviário.

4 — O capital social mínimo da concessionária será de 60 milhões de contos.

5 — O capital social da concessionária será aumentado sempre que a relação entre os capitais próprios, deduzidos os resultados do exercício a distribuir, e o passivo, deduzidos os proveitos diferidos, com base no último balanço anual aprovado, seja inferior a 25 %, devendo esse aumento de capital ser realizado no prazo máximo de seis meses a contar da data da aprovação do referido balanço.

#### Base X

##### Financiamento da concessão

1 — O financiamento necessário à realização do objecto da concessão será assegurado pela concessio-

nária e pelo Estado de acordo com o estabelecido no presente contrato, tendo aquela o direito de receber dos utentes das auto-estradas as importâncias das portagens nas mesmas cobradas e os rendimentos de exploração das áreas de serviço e, bem assim, quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da concessão.

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

- a) Capital da concessionária;
- b) Comparticipações financeiras do Estado, a efectuar nos termos das bases XI e XXVII do presente contrato;
- c) Empréstimos e créditos bancários, a obter nos mercados interno e externo;
- d) Quaisquer outras fontes de financiamento consideradas adequadas.

#### Base XI

##### Comparticipações financeiras do Estado

1 — O Estado participará financeiramente no custo de construção das auto-estradas e das obras complementares a que a concessionária se encontre obrigada, por forma a garantir a realização integral e tempestiva do objecto da concessão.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se custo de construção o resultado da soma das seguintes parcelas:

- a) Custo dos estudos e projectos relativos à construção em causa;
- b) Valor relativo à aquisição dos terrenos, no qual se incluem as despesas de avaliação, registo, publicitação e notariado, bem como o valor das indemnizações pagas em resultado de processos de expropriação;
- c) Custo de execução das obras, que inclui despesas de publicitação dos concursos públicos, revisão de preços e o valor dos trabalhos a mais;
- d) Custos com os equipamentos directamente afectos à exploração da rede concessionada e com a construção dos centros de assistência e manutenção.

3 — Para efeito do disposto no n.º 1, consideram-se obras complementares a construção de novos nós de ligação e rede viária associada, de novos estabelecimentos ou restabelecimentos e respectivas obras de arte, ou quaisquer outras obras, cuja realização e participação financeira do Estado sejam objecto de acordo prévio do Ministro das Finanças e do ministro da tutela do sector rodoviário.

4 — Os custos mencionados no n.º 2 só serão objecto de participação financeira pelo Estado desde que contabilizados até ao final do 2.º ano civil seguinte à data de abertura ao tráfego, com excepção dos valores relativos à aquisição dos terrenos e a outros montantes de investimento participável que sejam objecto de apuramento, para a sua fixação definitiva, através de processos de arbitragem ou judiciais e desde que não configurem situações enquadráveis no n.º 7 desta base.

5 — Nas obras realizadas sem precedência de concurso público os valores participáveis pelo Estado terão por base os mapas de medições e a listagem de

preços unitários a incluir no projecto e a acordar entre a Junta Autónoma de Estradas e a concessionária, antes do seu início.

6 — Só serão comparticipáveis os trabalhos a mais, devidamente justificados, até ao limite de 15% do valor da adjudicação constante do contrato inicial de obra geral ou até ao limite de 10% do valor da adjudicação de obras de arte, sem prejuízo de, pontualmente, a pedido bem fundamentado da concessionária e ouvida a Junta Autónoma de Estradas e a Inspeção-Geral de Finanças, poderem ser autorizadas percentagens superiores àquelas pelo Ministro das Finanças e pelo ministro da tutela do sector rodoviário.

7 — Não são comparticipáveis pelo Estado os custos inerentes à fiscalização das obras, bem como as verbas pagas pela concessionária a título de multas, indemnizações e prémios de antecipação, excepto nos casos em que esta antecipação tenha sido imposta por motivos de interesse público.

8 — Sem prejuízo das situações que venham a ser objecto de acordo específico, o valor da participação financeira do Estado para os investimentos realizados a partir de 1 de Julho de 1997 é fixado em 20% do custo de construção, apurado de acordo com as regras definidas nos números anteriores.

9 — A título excepcional, a percentagem da participação financeira do Estado no custo de construção referido nos precedentes n.ºs 1 e 2 poderá ser reajustada por despacho conjunto do Ministro das Finanças e do ministro da tutela do sector rodoviário, caso se verifique que, por motivos comprovadamente não imputáveis à concessionária, o custo efectivo se desviou significativamente do custo previsto em virtude de um volume excepcional de trabalhos a mais ou do não cumprimento dos planos de trabalho por caso de força maior.

10 — Ao valor global das participações financeiras devidas pelo Estado nos termos do n.º 1 da presente base serão deduzidas as verbas recebidas pela concessionária de outras entidades, designadamente no quadro de financiamentos da União Europeia, que se destinem a participar no investimento em immobilizado corpóreo reversível.

11 — Os montantes correspondentes as participações financeiras devidas nos termos dos números anteriores serão contabilizados numa conta corrente exclusivamente afecta a esse efeito, procedendo-se à verificação e pagamento do respectivo saldo com regularidade semestral, por referência às datas de 30 de Junho e 31 de Dezembro.

12 — Os movimentos de abertura da conta corrente mencionada no número anterior, com referência a 1 de Julho de 1997, consistirão:

- i) A débito, pelo valor das participações financeiras devidas pelo Estado, não incluindo as participações cobertas por apoios comunitários aprovados até àquela data;
- ii) A crédito, por idêntico montante, correspondente à utilização da parcela dos créditos do Estado a que se refere a alínea a) do n.º 1 da base XII.

13 — A conta corrente mencionada nos números precedentes 11 e 12 será ainda movimentada:

- i) A débito, pelos montantes das participações financeiras devidas pelo Estado em função dos investimentos realizados a partir de 1 de Julho

de 1997, por juros compensatórios e reajustamentos ou correcções a favor da concessionária, tudo nos termos da presente base, e pelos pagamentos efectuados ao Estado para regularização de saldos credores;

- ii)* A crédito, pelas participações financeiras comunitárias concedidas, ainda que não recebidas, pela utilização de créditos do Estado a que se refere a alínea *b)* do n.º 1 da base XII, por juros compensatórios e reajustamentos ou correcções a favor do Estado, nos termos da presente base, e pelas importâncias recebidas do Estado para regularização de saldos devedores.

14 — No prazo de 60 dias contados das datas referidas no n.º 11 da presente base, a concessionária apurará e apresentará à Direcção-Geral do Tesouro o saldo da conta corrente, fundamentado em memória justificativa das despesas efectuadas, das participações que lhe sejam devidas e dos movimentos registados naquela conta, confirmado por parecer do seu conselho fiscal e mediante parecer prévio favorável da Inspeção-Geral de Finanças.

15 — Com periodicidade anual ou semestral, a Inspeção-Geral de Finanças, no âmbito da fiscalização financeira do contrato de concessão, procederá a uma análise substancial dos investimentos efectuados pela concessionária, para efeito do cálculo das participações financeiras devidas pelo Estado, da qual poderão resultar reajustamentos ou correcções a movimentos e ao saldo dessa conta corrente.

16 — Sem prejuízo dos ajustamentos e correcções que decorram da análise referida no número anterior e do disposto no n.º 18 da presente base, o saldo da conta corrente deverá ser regularizado no prazo de 60 dias contados da data da sua apresentação à Direcção-Geral do Tesouro, mas nunca antes de decorridos 120 dias desde a data a que o mesmo se reporta.

17 — Caso não seja cumprido o disposto no número anterior, serão contabilizados juros a débito e a crédito da conta corrente, consoante o caso aplicável, pelo período que medeia entre a data em que o pagamento devesse ter sido efectuado e a data de pagamento ou a data de apuramento do novo saldo.

18 — Os saldos credores vencem juros nos termos do n.º 20 mas não serão regularizados desde que se preveja a sua utilização em investimentos futuros.

19 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, os juros referidos no n.º 17 serão calculados sobre o saldo da conta corrente, com base numa taxa de juro anual efectiva, correspondente à média aritmética das taxas LISBOR a seis meses verificadas nos cinco dias úteis anteriores ao início do período a que respeita o cálculo de juros.

20 — Em caso de apuramento de saldo credor, à base de incidência dos juros compensatórios são deduzidas as participações comunitárias que sejam devidas à concessionária e que esta ainda não tenha recebido.

21 — A concessionária facultará anualmente ao Ministério das Finanças, até 15 de Agosto, os elementos necessários à previsão da evolução do saldo da conta corrente no ano seguinte.

## Base XII

### Utilização dos montantes do Fundo de Equilíbrio e do Fundo de Desenvolvimento

1 — Os créditos do Estado sobre a concessionária registados nas contas do passivo «Fundo de equilíbrio» e «Fundo de desenvolvimento», nos montantes de 50 856 800 e 5 000 000 de contos, respectivamente, serão utilizados pelo seu valor nominal, designadamente como compensação das garantias a pagar à concessionária a título das seguintes situações:

- a)* Saldo em dívida, em 30 de Junho de 1997, referente às participações financeiras devidas pelo Estado, não incluindo as participações cobertas por apoios comunitários aprovados até àquela data;
- b)* Participações financeiras devidas pelo Estado em função dos investimentos realizados a partir de 1 de Julho de 1997, à medida que as mesmas se tornem exigíveis nos termos das bases XI e XXVII;
- c)* Totalidade ou parte do preço de cedência dos lanços já construídos das auto-estradas A 7 — Famalicão-Guimarães e A 8 — Auto-Estrada do Oeste, nos termos da base LII.

2 — Caso os créditos do Estado sobre a concessionária referidos no número anterior não sejam totalmente utilizados até 31 de Dezembro de 2004, será o saldo remanescente reembolsado pela concessionária no prazo de 120 dias.

## Base XIII

### Benefícios fiscais da concessionária

A concessionária aceita a modificação dos benefícios fiscais a que alude a base XXIII constante do anexo I ao Decreto-Lei n.º 458/85, de 30 de Outubro, no sentido seguinte:

- a)* A concessionária mantém a isenção do imposto do selo;
- b)* Poderá ser deduzida, ao montante apurado nos termos da alínea *a)* do n.º 1 do artigo 71.º do Código do IRC, e até à sua concorrência, uma importância correspondente a 50% dos investimentos em imobilizações corpóreas reversíveis, na parte não participável pelo Estado nos termos do presente contrato, realizados pela concessionária entre os anos de 1995 a 2000 inclusive;
- c)* A dedução a que se refere a alínea anterior é feita, nos termos da alínea *d)* do n.º 2 do artigo 71.º do Código do IRC, nas liquidações respeitantes aos exercícios de 1997 a 2005;
- d)* Os acréscimos das amortizações resultantes da reavaliação do imobilizado corpóreo efectuada pela concessionária em 1989 são considerados integralmente como custos para efeitos do IRC;
- e)* São ainda consideradas como custos para efeitos do IRC as seguintes amortizações:

- 1) Amortizações, que poderão ser por um período mínimo de oito anos, dos investimentos na camada de desgaste dos pavimentos betuminosos;
- 2) Amortizações dos custos diferidos constantes do balanço de 31 de Dezembro de 1996, relativos a «Diferenciais de

receitas garantidas» e a «Encargos com empréstimos da cláusula do Acordo de Equilíbrio Financeiro», no valor total de 19 719 073 contos, e que são efectuadas a taxas constantes em função do número de anos de concessão;

- f) A concessionária é isenta de derrama;  
g) Os benefícios fiscais previstos na presente base são concedidos até 31 de Dezembro de 2005.

#### Base XIV

##### Tarifas de portagem

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

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

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

3 — Sob proposta da concessionária e mediante parecer da Junta Autónoma de Estradas, poderão ser autorizadas em determinados lanços, por despacho conjunto do Ministro das Finanças e do ministro da tutela do sector rodoviário:

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

#### Base XV

##### Taxas de portagem

1 — As taxas de portagem para as diferentes classes de veículos definidas nos termos da base XVI são o produto da aplicação das tarifas de portagem à extensão de percurso a efectuar pelos utentes, acrescido do IVA à taxa em vigor.

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

3 — Excepcionalmente, atendendo à especificidade de determinados sublanços, razões de fluidez de tráfego poderão determinar que as extensões dos percursos considerados para a fixação das taxas de portagem sejam baseadas em percursos médios ponderados a aprovar pelo Ministro das Finanças e pelo ministro da tutela do sector rodoviário, sob proposta da concessionária e mediante parecer da Junta Autónoma de Estradas.

4 — As taxas serão arredondadas para o múltiplo de 5\$ mais próximo ou outro que melhor se adequa ao sistema monetário em vigor, ou outro proposto pela concessionária, face à impossibilidade prática de aplicação daquele.

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

6 — Para os lanços e sublanços a abrir ao tráfego, as taxas máximas de portagem que a concessionária está autorizada a praticar terão como base a tarifa da classe 1 calculada de acordo com a fórmula referida no n.º 2 da base XVI.

7 — Para efeitos do número anterior, a tarifa de referência prevista na fórmula indicada no n.º 2 da base XVI, reportada a Dezembro de 1996, é de 10\$27.

#### Base XVI

##### Actualização das taxas de portagem

1 — A concessionária poderá actualizar anualmente as taxas de portagem no 1.º mês de cada ano civil.

2 — A actualização tarifária máxima permitida será calculada de acordo com a expressão seguinte:

$$td(1) = tv(1) \times \left[ \frac{0,90 \text{ IPC}(p)}{\text{IPC}(p-n)} + 0,10 \right]$$

sendo:

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

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

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

$p$  — mês a que se refere o último índice publicado;  
 $n$  — número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária, ou Dezembro de 1996, no caso dos lanços a construir, e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;

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

3 — A concessionária, até ao dia 15 de Novembro de cada ano, deverá comunicar ao Ministro das Finanças, através da Inspeção-Geral de Finanças, com conhecimento ao ministro da tutela do sector rodoviário, as taxas de portagem actualizadas que deverão vigorar no ano seguinte, bem como os cálculos que as justifiquem.

4 — A comunicação a que se refere o número anterior, no caso das taxas de portagem a aplicar inicialmente em novos lanços ou sublanços, deverá ser efectuada até 60 dias antes da data prevista para a sua entrada em vigor.

5 — Caso as taxas de portagem comunicadas nos termos dos números anteriores não traduzam uma correcta aplicação da fórmula referida no precedente n.º 2, o Estado, no prazo de 30 dias a contar da recepção da

comunicação, informará a concessionária desse facto, indicando os valores máximos das taxas de portagem que poderão ser aplicados.

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

7 — Sempre que, em virtude de desajustamentos ocorridos nos factores integrantes do equilíbrio financeiro da concessão ou no sistema geral de preços, ou de outras variáveis imprevisíveis, a concessionária pretenda actualização tarifária que ultrapasse os valores decorrentes da aplicação das regras previstas na presente base deverá apresentar proposta nesse sentido ao Ministro da Finanças e ao ministro da tutela do sector rodoviário, com a antecedência mínima de 60 dias em relação à data pretendida para a entrada em vigor das novas taxas.

8 — Excepcionalmente, poderá igualmente o Estado tomar a iniciativa de propor à concessionária que a alteração das tarifas e das taxas de portagem seja efectuada em obediência a critérios diferenciados dos estabelecidos no contrato de concessão.

9 — As taxas de portagem a aplicar em cada momento devam ser publicitadas.

#### Base XVII

##### Forma de cobrança das portagens

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

#### Base XVIII

##### Do não pagamento das taxas de portagem

1 — A falta de pagamento de qualquer taxa de portagem é punida com multa, cujo montante mínimo será igual a 10 vezes o valor da respectiva taxa de portagem, mas nunca inferior a 5000\$, e o máximo o quádruplo do mínimo.

2 — Para o efeito do disposto no número anterior, sempre que for variável a determinação da taxa de portagem em função do percurso percorrido, e não for possível no caso a sua determinação, deve considerar-se o valor máximo cobrável na respectiva barreira de portagem.

3 — Sempre que um utente se apresente numa barreira de portagem não sendo portador do devido título de trânsito, considerar-se-á o dobro do valor máximo cobrável na respectiva barreira de portagem, não havendo lugar neste caso ao pagamento de qualquer multa.

4 — Sempre que um utente passe uma portagem sem proceder ao pagamento da taxa devida é levantado auto de notícia.

5 — Além das entidades com competência para a fiscalização do trânsito, podem levantar os autos referidos no número anterior os portageiros da entidade concessionária, os quais se consideram, para esse efeito, equiparados a funcionários públicos.

6 — A detecção das infracções previstas no n.º 1 pode ser efectuada através de equipamentos técnicos que registem a imagem do veículo com o qual a infracção foi praticada.

7 — Os aparelhos a utilizar para o fim mencionado no número anterior devem ser previamente aprovados pela Direcção-Geral de Viação, nos termos e para os efeitos previstos no Código da Estrada.

#### Base XIX

##### Isonções de portagem

1 — Estarão isentos de portagem:

a) Veículos afectos às seguintes entidades:

Presidente da República;  
Presidente da Assembleia da República;  
Membros do Governo;  
Presidente do Tribunal Constitucional;  
Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;  
Presidente do Supremo Tribunal Administrativo;  
Presidente do Tribunal de Contas;  
Procurador-geral da República;

b) Veículos afectos ao Comando da GNR ou PSP e veículos da Brigada de Trânsito da GNR;

c) Veículos dos bombeiros, ambulâncias e outros veículos de emergência a estes equiparáveis, quando devidamente identificados;

d) Veículos militares ou das forças de segurança, quando em coluna;

e) Veículos da concessionária, bem como os que possam considerar-se no âmbito da sua actividade ou em serviço;

f) Veículos afectos à Junta Autónoma de Estradas e à Inspeção-Geral de Finanças, no âmbito da sua função de fiscalização.

2 — Os veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos indicados nas alíneas c) e d), deverão circular munidos dos respectivos títulos de isenção, a requerer à concessionária e a emitir por esta.

3 — Os títulos de isenção terão um período de validade de dois anos, renovável.

4 — A concessionária não poderá conceder isenções de portagem para além das estabelecidas no n.º 1, a não ser por motivos inerentes ao serviço próprio das auto-estradas e mediante autorização prévia da Junta Autónoma das Estradas.

#### Base XX

##### Caução

1 — A caução mínima que a concessionária deverá prestar ao Estado, como garantia do exacto e pontual cumprimento das obrigações por si assumidas no presente contrato, será de 3 500 000 000\$.

2 — O montante referido no número anterior será reforçado, anualmente, de acordo com o IPC publicado para o ano anterior, adicionado do valor equivalente a 1% do immobilizado corpóreo reversível correspondente aos lanços ou sublanços entrados em serviço no ano anterior considerado no balanço relativo às contas desse ano.

3 — O reforço de caução previsto no precedente n.º 2 deverá ser efectuído durante o mês seguinte ao da aprovação do balanço ali mencionado.

4 — Enquanto o Estado detiver, directa ou indirectamente, a maioria absoluta do capital social da concessionária, o montante da caução e dos reforços será de 10% dos valores referidos nos precedentes n.ºs 1 e 2.

5 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o concedente, nos dois últimos anos do prazo da concessão, poderá exigir à concessionária que reforce a caução prestada por forma a ficar cabalmente assegurado o cumprimento do disposto na parte final do n.º 1 da base XLI.

6 — O Estado poderá recorrer à caução sempre que a concessionária não proceda ao pagamento das multas contratuais previsto na base XLIII, ou sempre que o recurso à caução se revele necessário em virtude da aplicação do disposto no n.º 6 da mesma base.

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

8 — A caução será prestada a favor da Junta Autónoma de Estradas, por depósito na Caixa Geral de Depósitos, em dinheiro ou em títulos emitidos ou garantidos pelo Estado, ou por garantia bancária ou seguro-caução.

9 — Os termos e condições de substituição da caução, as entidades emittentes ou depositárias, bem como quaisquer modificações subsequentes, designadamente o seu cancelamento ou redução, deverão ser previamente autorizadas por despacho conjunto do Ministro das Finanças e do ministro da tutela do sector rodoviário.

10 — Quando o depósito for efectuado em títulos, estes serão valorizados pelo respectivo valor de mercado, havendo lugar à reposição do valor da caução sempre que a média da cotação daqueles títulos na Bolsa de Lisboa, nos últimos três meses, se reduza mais de 10%.

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

12 — Todas as despesas derivadas da prestação da caução serão da responsabilidade da concessionária.

### Base XXI

#### Elaboração de estudos

1 — Para as obras abrangidas pela concessão, a concessionária promoverá, por sua inteira responsabilidade, a realização dos respectivos estudos e projectos que deverão satisfazer as normas e regulamentos legais em vigor, nomeadamente as normas de projecto da Junta Autónoma de Estradas e, bem assim, as regras gerais respeitantes à qualidade, segurança, comodidade e economia do tráfego.

2 — Nos casos omissos, na falta de acordo entre a concessionária e a Junta Autónoma de Estradas, ter-se-ão em conta as normas em vigor nos países da União Europeia, designadamente as preconizadas pelo Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA).

3 — Os projectos, com parecer de revisão, serão elaborados com base em estudos de viabilidade de traçado a fornecer pela Junta Autónoma de Estradas, quando os houver, e devem ser apresentados sob a forma de estudo prévio, projecto base e projecto de execução, podendo a fase de projecto base ser dispensada sempre que a concessionária entender existirem razões técnicas que justifiquem tal opção.

4 — Os traçados das auto-estradas definidas nos projectos, bem como os ramais e nós de ligação e as áreas de serviço, deverão ser objecto de pormenorizada justificação, ter em conta as acessibilidades às zonas envolventes e os recursos naturais, bem como as questões ambientais que se suscitarem.

5 — Os traçados, ramais e nós de ligação e as áreas de serviço deverão compatibilizar-se com as normas e princípios constantes dos planos regionais de ordenamento do território, planos especiais de ordenamento do território, planos municipais de ordenamento do território, bem como observar o consignado para as áreas abrangidas pelo regime jurídico das reservas agrícola e ecológica nacionais.

6 — Os estudos prévios de traçado deverão ser apresentados, conjuntamente com os estudos de impacte ambiental, à Junta Autónoma de Estradas, que os submeterá ao ministro da tutela do sector rodoviário para aprovação, após a avaliação do estudo de impacte ambiental, a efectuar, nos termos legais, pelo Ministério do Ambiente.

7 — Os estudos prévios das obras de arte especiais, que para efeito se entendem as que tenham uma extensão superior a 100 m, serão apresentados à Junta Autónoma de Estradas para aprovação.

8 — Após a aprovação do estudo prévio, a concessionária deverá requerer à Junta Autónoma de Estradas a fixação de uma zona de servidão *non aedificandi*, com os limites estabelecidos na lei, devendo a declaração da sua constituição ser publicada no *Diário da República*.

9 — Os projectos de execução, divididos em projectos de obra geral, projectos de obras de arte correntes e projectos de obras de arte especiais, devidamente tramitados nos termos da lei em matéria ambiental, serão aprovados pela concessionária e apresentados à Junta Autónoma de Estradas, antes da execução das obras.

10 — Competirá à concessionária, com a colaboração da Junta Autónoma de Estradas, o estabelecimento de contactos com as autarquias e outras entidades públicas, com o objectivo de viabilizar a aprovação de aspectos específicos dos projectos, nomeadamente os que envolvam os recursos naturais, a Reserva Agrícola Nacional e questões ambientais.

### Base XXII

#### Critérios de projectos

1 — As auto-estradas concessionadas serão projectadas para uma velocidade base de 120 km/h a 140 km/h, ou, nos termos do n.º 2 da presente base, devendo ser observadas as características técnicas fundamentais definidas nas normas de projecto da Junta Autónoma de Estradas.

2 — Em zonas particularmente complexas, por motivo de ordem orográfica ou urbanística, poderá ser adoptada a velocidade base dos 100 km/h e características técnicas diferentes das indicadas nos números precedentes, mediante proposta da concessionária, devidamente fundamentada.

3 — O pavimento das auto-estradas será dimensionado de acordo com as normas em vigor e deverá prever uma durabilidade que garanta a circulação rodoviária sem intervenções por um período não inferior a 10 anos, sem prejuízo dos ajustamentos necessários decorrentes da evolução do tráfego e dos resultados apurados nas campanhas de auscultação dos pavimentos.

4 — O restabelecimento ou estabelecimento das vias de comunicação a que se referem os n.ºs 1 e 2 da base VI será efectuado com um perfil transversal que atenda às normas legais e regulamentares em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamento de segurança e separador, quando existam, da via onde se insiram e contemplar de um e outro lado passeios com ou sem continuidade nessas vias, dependendo das características destas.

5 — As auto-estradas deverão ainda ser dotadas com as seguintes obras acessórias:

- a) Vedação em toda a sua extensão, devendo ser as passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante também vedadas lateralmente em toda a extensão;
- b) Sinalização vertical e horizontal;
- c) Equipamentos de segurança, nomeadamente guardas flexíveis ou perfis rígidos;
- d) Tratamento vegetal;
- e) Iluminação dos nós de ligação, das praças de portagem e das áreas de serviço;
- f) Rede de telecomunicações para serviço próprio da concessionária e para assistência aos utentes;
- g) Dispositivos para protecção contra agentes poluentes, designadamente ruídos.

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

7 — Ao longo das auto-estradas, incluindo as suas obras de arte, serão estabelecidos, onde se julgue conveniente, os dispositivos necessários para que o futuro alojamento de cabos, nomeadamente eléctricos e telefónicos, possa ser efectuado sem necessidade de intervenções no pavimento e sem afectar as estruturas.

#### Base XXIII

##### 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 o Estado disponha, incluindo estudos de viabilidade, estudos prévios, projectos base ou de execução, estudos de impacte ambiental, de tráfego e outros que interessem ao objecto da concessão.

2 — Esses elementos não são vinculativos nem para a concessionária nem para o Estado, cabendo àquela apresentar as propostas e realizar as alterações que julgue conveniente introduzir-lhes, nos termos previstos na base XXI, para que melhor possam satisfazer cabalmente o objecto da concessão.

#### Base XXIV

##### Calendário de apresentação e aprovação de estudos

1 — Tendo em vista o cumprimento do programa de entrada em serviço dos sublanços de auto-estradas, referidos na base VII, a concessionária, no prazo de 30 dias contados a partir da data da entrada em vigor do diploma que aprova as presentes bases, submeterá ao ministro

da tutela do sector rodoviário o calendário da apresentação dos estudos prévios e respectivos estudos de impacte ambiental e da aprovação destes pelo Estado.

2 — O cumprimento do programa referido no número anterior pressupõe que as aprovações dos documentos a elas sujeitos ocorram nos seguintes prazos máximos, após a sua apresentação:

- a) Estudo de impacte ambiental, incluindo consulta pública — 150 dias;
- b) Estudo prévio da obra geral — 180 dias;
- c) Estudo prévio de obras de arte especiais — 60 dias.

3 — Apresentados os estudos e findos os prazos mencionados no n.º 2 supra, na ausência de comunicação de decisão, serão aqueles considerados tacitamente aprovados.

4 — Os projectos base, sem prejuízo do disposto no n.º 5 da base XXI, os projectos de execução e o relatório final de impacte ambiental deverão observar as eventuais correcções ou modificações decididas pelo ministro da tutela do sector rodoviário aquando da apreciação e aprovação dos estudos prévios das obras, tendo em consideração as recomendações resultantes da avaliação do estudo de impacte ambiental.

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

6 — Em caso de alteração de circunstâncias, devidamente fundamentado e mediante acordo do ministro da tutela do sector rodoviário, poderão vir a ser introduzidas no calendário e programa referidos no n.º 1 da presente base os ajustamentos julgados convenientes.

#### Base XXV

##### Expropriações

1 — Compete à concessionária, como entidade expropriante actuando em nome do Estado, realizar as expropriações necessárias à construção das auto-estradas que integram o objecto da concessão, em conformidade com as plantas parcelares aprovadas pelo ministro da tutela do sector rodoviário.

2 — São consideradas de utilidade pública urgente as expropriações previstas no número anterior, sendo-lhes aplicável o regime definido na legislação em vigor sobre expropriações, nomeadamente o Código das Expropriações.

3 — Antes da realização das expropriações, a concessionária submeterá à Junta Autónoma de Estradas, para cada sublanço, a tabela dos valores unitários dos terrenos segundo os diversos tipos de utilização ou ocupação, devendo a sua aprovação ocorrer no prazo de 30 dias após aquela apresentação, prazo findo o qual se considerarão tais valores tacitamente aprovados.

4 — A concessionária dará conhecimento à fiscalização do Estado das expropriações realizadas amigavelmente, em relatórios semestrais, contendo a identifi-

cação das parcelas e dos respectivos valores de aquisição, bem como daquelas em que foram accionados os mecanismos de posse administrativa.

5 — A autorização para alienação das áreas sobran-tes, nas condições previstas no Código das Expropriações, é da competência do ministro da tutela do sector rodoviário, revertendo o valor obtido com a alienação para a Fazenda Nacional.

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

### Base XXVI

#### Execução das obras

1 — A realização das obras deverá ser precedida de concurso, cuja tramitação é da competência da concessionária, podendo o ministro da tutela do sector rodoviário dispensá-lo, a pedido daquela, nos termos da legislação aplicável nesta matéria.

2 — O lançamento dos concursos para adjudicação das empreitadas de construção das obras que integram o objecto da concessão é da responsabilidade da concessionária, não podendo, no entanto, ser abertos antes de estarem aprovados os respectivos projectos de execução.

3 — Semestralmente será remetido à Junta Autónoma de Estradas um relatório sobre o desenvolvimento das empreitadas em cada lanço ou sublanço.

4 — As obras deverão ser executadas com o emprego de materiais de boa qualidade e com a devida perfeição, segundo as regras da arte, em harmonia com as disposições legais e regulamentares em vigor e com as características habituais em obras do tipo das que constituem o objecto da concessão.

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

### Base XXVII

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

1 — A concessionária obriga-se a aumentar o número de vias nas auto-estradas constantes dos n.ºs 1 e 2, alínea a), da base I, nos seguintes termos:

- a) Nos troços em que hajam sido construídas quatro vias, mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço até ao final do 2.º ano subsequente àquele em que o tráfego médio diário anual atingir 35 000 veículos;
- b) Nos troços em que hajam sido construídas seis vias, mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço até ao final do 2.º ano subsequente àquele em que o tráfego médio diário anual atingir 60 000 veículos.

2 — A aplicação do estipulado no número anterior ficará suspensa para os seguintes lanços:

- a) Na A 1, Alverca-Vila Franca de Xira e Vila Franca de Xira-Carregado, até à entrada em serviço da auto-estrada constante do n.º 1, alínea i), da base I;
- b) Na A 2, Fogueteiro-Coina, Coina-Palmela e Palmela-nó de Setúbal até à entrada em serviço da auto-estrada constante do n.º 1, alínea j), da base I;
- c) Na A 5, Estádio Nacional-Oeiras e Oeiras-Carcavelos, até à entrada em serviço da totalidade do IC 17-CRIL.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 desta base, a concessionária obriga-se a aumentar o número de vias nas auto-estradas existentes de acordo com a seguinte programação:

Lanço	Entrada em serviço
a) A 1 — Auto-Estrada do Norte: Santa Maria da Feira-IC 24 . . . . .	2.º semestre de 1999.
IC 24-Carvalhos . . . . .	2.º semestre de 1998.
b) A 3 — Porto-Valença: Maia-Santo Tirso . . . . .	2.º semestre de 2000.
c) A 4 — Porto-Amarante: Ermesinde-Valongo . . . . .	2.º semestre de 2001 (¹).
Valongo-Campo . . . . .	2.º semestre de 2002 (¹).
d) A 5 — Auto-Estrada da Costa do Estoril: Carcavelos-Estoril . . . . .	2.º semestre de 1999.

(¹) Dependente do alargamento ou alternativa ao lanço da A 4 — Águas Santas-Ermesinde.

4 — A concessionária obriga-se ainda a aumentar o número de vias em data a acordar com o Ministro das Finanças e o ministro da tutela do sector rodoviário nos seguintes lanços:

- a) A 1 — Carvalhos-Santo Ovídio;
- b) A 2 — Almada-Fogueteiro;
- c) A 3 — Águas Santas-Maia;
- d) A 4 — Águas Santas-Ermesinde;
- e) A 6 — Elvas-Caia;
- f) A 9 — CREL;
- g) A 14 — Figueira da Foz-Santa Eulália.

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

6 — No decreto-lei referido no n.º 5 desta base será fixado, ouvidas a Junta Autónoma de Estradas e a concessionária, o prazo para a entrada em serviço das novas auto-estradas nele previstas.

7 — A execução das obras referidas na presente base não será objecto de comparticipação financeira do Estado, a partir de 1 de Julho de 1997, excepto no que se refere:

- a) Ao aumento do número de vias nas auto-estradas previstas no precedente n.º 4 desta base, que serão comparticipadas pelo Estado a 100% e de acordo com as regras previstas na base XI;
- b) Às novas auto-estradas a que alude o n.º 5 desta base, que serão comparticipadas em condições a acordar entre as partes.

#### Base XXVIII

##### **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, devendo para o efeito apresentar à Junta Autónoma de Estradas, no início dos trabalhos, o mapa de percursos de obra previstos na rede rodoviária nacional e municipal.

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 XXIX

##### **Entrada em serviço das auto-estradas**

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

2 — Consideram-se trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada lanço ou sublanço de auto-estrada os respeitantes a pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, equipamentos previstos no âmbito da protecção do ambiente, bem como todos aqueles que obriguem à permanência de viaturas de trabalho na faixa de rodagem.

3 — A abertura ao tráfego de cada lanço ou sublanço das auto-estradas só se verificará uma vez estabelecidas as condições de acessibilidade à rede existente, previstas no projecto da obra.

4 — No caso de o resultado dessa vistoria ser favorável à entrada em serviço do lanço ou sublanço de auto-estrada em causa, será a sua abertura ao tráfego autorizada por despacho do ministro da tutela do sector rodoviário, 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.

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

#### Base XXX

##### **Poderes especiais do concedente**

1 — O concedente, através do ministério da tutela do sector rodoviário, poderá determinar à concessionária a modificação das características técnicas especificadas na base XXII deste contrato.

2 — O concedente, através do ministério da tutela do sector rodoviário e com o acordo do Ministério das Finanças, poderá determinar à concessionária a alteração das obras por ela realizadas.

3 — Se a concessionária provar que das alterações referidas no número anterior lhe resultou prejuízo, terá direito a uma indemnização, a estabelecer por acordo com o concedente, através do ministro da tutela do sector rodoviário e do Ministro das Finanças.

4 — A Junta Autónoma de Estradas, enquanto entidade fiscalizadora, poderá intervir em qualquer momento do processo evolutivo da obra, desde a fase da sua concepção e projecto até à fase de exploração e conservação, ordenando a verificação quer de anomalias de execução, quer do incumprimento do que for exigido e estiver aprovado, e determinando, consequentemente, alterações e melhorias, nos prazos e condições que considerar mais convenientes.

#### Base XXXI

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

1 — A concessionária poderá, mediante autorização do ministério da tutela do sector rodoviário, 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 XXXII

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

1 — A concessionária procederá, à sua custa, contraditoriamente com os proprietários vizinhos e em presença de um delegado da Junta Autónoma de Estradas, que levantará o respectivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da concessão, procedendo em seguida ao levantamento da respectiva planta, em fundo cadastral e a escala não inferior a 1:2000, que identifique os terrenos que fazem parte integrante da concessão, as áreas sobrantes e os restantes terrenos.

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

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

## Base XXXIII

**Conservação das auto-estradas**

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

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

3 — O estado de conservação e as condições de utilização das auto-estradas, ramais e nós de ligação e áreas de serviço serão verificados pelos agentes de fiscalização da Junta Autónoma de Estradas, competindo à concessionária, dentro dos prazos que lhe forem fixados em notificações dimanadas daquela Junta, proceder às reparações e beneficiações julgadas necessárias para os fins referidos no n.º 1 desta base.

4 — Todas as intervenções realizadas pela concessionária no âmbito do estabelecido nos números anteriores que obriguem a desvios do tráfego ou a alterações da normal circulação de veículos, impostos, nomeadamente, pela redução do número de vias de tráfego em serviço, devem ser comunicadas à Junta Autónoma de Estradas em relatórios semestrais e deverão ser optimizadas quanto ao período de duração e frequência.

## Base XXXIV

**Áreas de serviço**

1 — Consideram-se áreas de serviço as instalações, marginais às auto-estradas, destinadas a apoio dos seus utentes, designadamente postos de abastecimento de combustíveis, unidades de restauração e instalações hoteleiras.

2 — As áreas de serviço a estabelecer ao longo das auto-estradas deverão dar inteira satisfação aos aspectos de segurança, salubridade, bem como à sua integração cuidada na paisagem em que se situam, quer através da volumetria e arquitectura das construções, quer da vegetação utilizada, devendo obedecer à condição de proporcionarem aos utentes daquelas um serviço de qualidade, cómodo, rápido e eficiente.

3 — A localização das áreas de serviço deverá constar dos estudos prévios e a distância entre elas não deverá ser superior a 50 km.

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

5 — Nos projectos das áreas de serviço deverão ser contempladas todas as infra-estruturas e instalações que a integram, segundo programa a apresentar pela concessionária para aprovação do ministro da tutela do sector rodoviário, e a construção deverá ser efectuada por forma que a entrada em funcionamento ocorra, o mais tardar, nove meses após a entrada em serviço do lanço ou sublanço onde se integram.

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

7 — A concessionária, nos contratos que celebrar com terceiros, terá de reservar sempre a possibilidade de poder interferir em todas as situações que se revelem susceptíveis de afectar o cabal cumprimento das obrigações a que está adstrita perante o concedente nos termos do contrato de concessão.

8 — A concessionária deverá dar a conhecer ao Ministro das Finanças e ao ministro da tutela do sector rodoviário o conteúdo de todos os contratos referidos no n.º 6 desta base, enviando-lhes cópia autenticada dos mesmos, no prazo de 30 dias a contar da data da sua celebração.

9 — No caso de rescisão da concessão, o Estado respeitará os direitos emergentes dos contratos que a concessionária tenha celebrado com terceiros para a construção e exploração das áreas de serviço.

## Base XXXV

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

1 — Os direitos e obrigações do público e dos proprietários confinantes com as auto-estradas em relação ao seu policiamento serão os que constam do Estatuto das Estradas Nacionais 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 aplicáveis ao tráfego nas auto-estradas nacionais.

3 — A concessionária tem o dever de colaborar com a Junta Autónoma de Estradas, comunicando-lhe as violações do Estatuto das Estradas Nacionais e outras disposições legais por parte dos proprietários confinantes com as auto-estradas.

4 — A concessionária tem o dever de informar previamente o utente sobre a realização de obras programadas que afectem as normais condições de circulação na auto-estrada, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as obriguem a desvios da faixa de rodagem.

5 — A informação a que se refere o número anterior deve ser difundida e colocada na rede viária, por forma a conferir ao utente opções de itinerário.

6 — Não se incluem no n.º 3 as acções de emergência que afectem as normais condições de circulação, ocasionadas, nomeadamente, pela ocorrência de acidentes ou outros factos fortuitos e imprevisíveis.

## Base XXXVI

**Manutenção e disciplina de tráfego**

1 — A circulação pelas auto-estradas obedecerá ao determinado no Código da Estrada e demais 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 — A concessionária deverá estudar e implementar os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a detecção de acidentes e a consequente e sistemática informação de alerta ao utente, no âmbito da rede concessionada e em articulação com as acções a levar a cabo na restante rede nacional e com particular atenção às áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

4 — Deverá também a concessionária observar, sem direito a qualquer indemnização, 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 XXXVII

#### Assistência aos utentes

1 — A concessionária é obrigada a assegurar a assistência aos utentes das auto-estradas que constituem o objecto da concessão, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação.

2 — A assistência a prestar aos utentes nos termos do número antecedente consiste no auxílio sanitário e mecânico, devendo a concessionária, nos termos da alínea f) do n.º 5 da base XXII, instalar para o efeito uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado das auto-estradas, organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e a promover a prestação de assistência mecânica.

3 — O serviço referido no número antecedente funcionará nos centros de assistência e manutenção, que a concessionária deve criar, e que compreenderão também as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento das auto-estradas.

### Base XXXVIII

#### Reclamações dos utentes

1 — A concessionária terá à disposição dos utentes das auto-estradas, nas instalações das portagens, livros destinados ao registo de reclamações, que deverão ser visados periodicamente pelos agentes de fiscalização da Junta Autónoma de Estradas.

2 — Semestralmente, serão enviadas à Junta Autónoma de Estradas as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações que porventura tenham sido efectuadas.

### Base XXXIX

#### Estatística do tráfego

1 — A concessionária organizará uma rigorosa estatística diária do tráfego nas auto-estradas, incluindo para os lanços sem portagem e áreas de serviço, 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 do Estado, que terá livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controlo.

### Base XL

#### Prazo de concessão

A concessão termina em 31 de Dezembro de 2030.

### Base XLI

#### Entrada na posse do Estado do estabelecimento 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 os bens não se encontrarem nas condições referidas no número anterior, a Junta Autónoma de Estradas promoverá a realização dos trabalhos que sejam necessários para ser atingido aquele objectivo, sendo as respectivas despesas custeadas por conta da caução prestada pela concessionária.

3 — Caso a caução seja insuficiente para cobrir todas as despesas que venham a ser efectuadas pela Junta Autónoma de Estradas nos termos previstos no número anterior, a concessionária reembolsará o Estado pelo excedente.

4 — 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.

5 — No fim do prazo da concessão, o Estado assegurará o cumprimento de todas as obrigações da concessionária eventualmente pendentes perante terceiros, resultantes do objecto da concessão, sem prejuízo do direito de regresso contra a concessionária pelas obrigações por ela assumidas e do disposto nos n.ºs 1 a 3 da presente base.

### Base XLII

#### 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 XLIII

#### 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 da tutela do sector rodoviário, se outra sanção mais grave não se encontrar prevista, aplicar-lhe multas contratuais cujo montante variará, por cada dia de atraso no cumprimento do que haja sido determinado ou por cada falta verificada, entre um mínimo de 1000 e um máximo de 20 000 contos, conforme a gravidade da falta.

2 — Os valores mínimo e máximo das multas estabelecidos na presente base serão actualizados anualmente de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

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

4 — O ministro da tutela do sector rodoviário, no acto da aplicação da multa, fixará à concessionária um prazo razoável para cumprir a obrigação que determinou a sua aplicação.

5 — Se a concessionária, dentre desse prazo, continuar sem cumprir, o ministro da tutela do sector rodoviário poderá aplicar nova multa, nos termos do n.º 1, ou rescindir o contrato, conforme o disposto na base XLV.

6 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, e precedendo despacho do ministro da tutela do sector rodoviário, 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 XLIV

##### Resgate da concessão

1 — Nos últimos cinco anos da concessão poderá o Estado proceder ao respectivo resgate, a todo o tempo, mas nunca antes de decorrido um ano a contar da notificação à concessionária da intenção de resgate.

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

3 — As obrigações assumidas pela concessionária após a notificação do resgate só obrigarão o Estado quando os contratos tenham obtido previamente a autorização do Ministro das Finanças e do ministro da tutela do sector rodoviário.

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

- a) De uma anuidade devida até ao termo do prazo de concessão equivalente ao produto líquido médio da exploração dos sete anos anteriores à notificação para resgate, sendo o produto líquido apurado pela dedução dos encargos de administração, conservação e exploração à receita bruta, para o cômputo da qual não se incluem as obras referidas na alínea seguinte, bem como os encargos que lhe sejam directamente imputáveis;
- b) De importância correspondente ao valor das obras novas implantadas no âmbito da concessão e realizadas com a aprovação do Governo, desde a sua notificação para resgate, deduzindo àquele valor um sétimo por cada ano decorrido desde a sua conclusão.

5 — O valor das indemnizações a que se refere o número anterior será determinado por uma comissão arbitral, da qual farão parte três peritos, um nomeado

pelos Ministros das Finanças e pelo ministro da tutela do sector rodoviário, 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 XLV

##### Rescisão da concessão

1 — No caso de incumprimento grave ou reiterado por parte da concessionária das obrigações que lhe são impostas pelo contrato, o Governo, sob proposta do ministro da tutela do sector rodoviário 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 da falência da concessionária;
- c) O não cumprimento de obrigações assumidas após a aplicação da multa, nos termos do n.º 4 da base XLIII;
- 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 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 pelo Ministro das Finanças e pelo ministro da tutela do sector rodoviário, 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 de Relação de Lisboa.

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

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

5 — Se do concurso a que se refere o número anterior não resultar adjudicação, será aberto novo concurso, sem base de licitação.

No caso de também este concurso não conduzir a qualquer resultado, a concessionária ficará, sem indemnização, privada de todos os seus direitos e o Estado passará então a substituir a concessionária nos seus compromissos e obrigações decorrentes do contrato de concessão.

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

**Base XLVI****Fiscalização**

1 — A fiscalização da concessão é da competência do Ministério das Finanças, para as questões financeiras, e do ministério da tutela do sector rodoviário, para as demais.

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

**Base XLVII****Falta de cumprimento pela concessionária por motivo de força maior**

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

2 — Para os efeitos indicados no número anterior, consideram-se casos de força maior unicamente os que resultam de acontecimentos imprevistos e irresistíveis cujos efeitos se produzem 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 XLVIII****Melhoria ou ampliação da rede viária pelo Estado**

Sem prejuízo do disposto na 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 XLIX****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 L****Relatórios e informações**

1 — A concessionária remeterá ao ministro da tutela do sector rodoviário, no prazo de 30 dias após a aprovação do relatório anual de gestão, um relatório respeitante ao ano anterior, no qual será prestada informação circunstanciada sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração das auto-estradas

que constituem o objecto da concessão, bem como os planos e elementos previsionais relativos aos dois anos seguintes.

2 — A concessionária remeterá ao Ministro das Finanças:

- a) O relatório de gestão e as contas do exercício, no prazo de 30 dias sobre a data da assembleia geral anual de aprovação de contas;
- b) Os orçamentos de investimentos e de exploração, bem como eventuais rectificações aos mesmos, no prazo de 30 dias após a respectiva aprovação;
- c) Estudo económico e financeiro actualizado, abrangendo o horizonte da concessão, com capítulo justificativo dos desvios ocorridos no ano anterior face às previsões, a apresentar no 2.º trimestre de cada ano;
- d) Quaisquer outros elementos ou estudos complementares dos referidos nas alíneas anteriores e necessários à compreensão da evolução da situação económica e financeira da concessionária, os quais deverão ser apresentados no prazo de 30 dias após a respectiva aprovação.

3 — O Estado reserva-se o direito de solicitar à concessionária todas as informações adicionais que considerar necessárias para o seu completo esclarecimento.

4 — Poderá ser nomeado um delegado do Governo junto da concessionária, a quem deverão ser prestadas todas as informações constantes desta e de outras bases.

**Base LI****Resolução de litígios**

1 — Os litígios suscitados quanto à validade, interpretação e aplicação do presente contrato que não possam ser dirimidos pelas partes serão submetidos ao foro competente.

2 — Todavia, sobre as questões referidas no número anterior, podem as partes acordar na respectiva resolução por tribunal arbitral, a constituir nos termos gerais de direito, o qual julgará segundo as normas legais aplicáveis ou, nos casos abrangidos pela base xxx ou quando o contrato expressamente o preveja, segundo a equidade.

**Base LII****Disposições transitórias**

1 — A auto-estrada mencionada na alínea g) do n.º 1 e os lanços da Auto-Estrada do Oeste referidos na alínea h) do n.º 1 e na alínea a) do n.º 2 da base I serão retirados da concessão na data em que os contratos de concessão previstos no Decreto-Lei n.º 9/97 produzirem efeitos.

2 — Pela cedência das auto-estradas referidas no número anterior, a concessionária receberá do Estado uma importância correspondente ao valor contabilístico líquido desses activos, reportado ao final do mês anterior ao da respectiva cedência e confirmado pela Inspeção-Geral de Finanças

3 — Os lanços referidos no número antecedente serão entregues ao Estado, no estado em que se encontrarem.

4 — Ao auto de entrega das auto-estradas referidas na presente base aplica-se o disposto no n.º 3 da base VIII.