

- 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-

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 Foguetiro 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: lanço Alverca-Vila Franca de Xira, com a extensão de 10,9 km;
Auto-Estrada do Oeste: lanço 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, lanço Torres Vedras (Sul)-Bombaral, 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: lanço Carvalhos-Santo Ovídio, com a extensão de 4,4 km, e lanço Lisboa-Alverca, com a extensão de 13 km;
Auto-Estrada do Sul: lanço entre o extremo sul do nó da via rápida para a Costa da Caparica e o nó do Foguetiro, com 9 km de extensão;
Auto-Estrada da Costa do Estoril: lanço Lisboa-Estádio Nacional, excluindo o Viaduto de Duarte Pacheco, com 8 km de extensão;
Auto-estrada Figueira da Foz-Coimbra (Norte): lanço Figueira da Foz-Santa Eulália, com 12 km de extensão;
Auto-estrada Marateca-Caia: lanço 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.

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)
A 1 — Auto-Estrada do Norte:				
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 Ovídio	—	4,4	—	
A 2 — Auto-Estrada do Sul:				
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
A 3 — Auto-estrada Porto-Valença:				
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
A 4 — Auto-estrada Porto-Amarante:				
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	
A 5 — Auto-Estrada da Costa do Estoril:				
Lisboa-Estádio Nacional	—	8		
Estádio Nacional-Cascais	Estádio Nacional-Carcavelos	6,9	1991	
	Carcavelos-Estoril	4,7	1991	
	Estoril-Cascais	5,3	1991	
A 6 — Auto-estrada Marateca-Caia:				
Marateca-Montemor	Marateca-Vendas Novas	19,5	1995	
	Vendas Novas-Montemor	24,2	1995	

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, publicação 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 publicação 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 participáveis 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 participáveis 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 imobilizado 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:

- a) 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:

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

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 adeque 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 passageiros 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 I 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

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 emitentes 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.

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 integradados 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 *h*), 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 IC 24-Carvalhos	2.º semestre de 1999. 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 Valongo-Campo	2.º semestre de 2001 ⁽¹⁾ . 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.

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

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 da Relação de Lisboa.

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

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

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

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

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