



Decreto-Lei n.º 226/2004

de 6 de Dezembro

O Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro, atribuiu à Metro-Mondego, S. A., em exclusivo, a concessão, em regime de serviço público, da exploração de um sistema de metro ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.

Nos termos das bases da concessão, aprovadas por aquele diploma, a Metro-Mondego, S. A., está autorizada a proceder à subconcessão, total ou parcial, das actividades que constituem o objecto da sua concessão.

Tendo em consideração que a Metro-Mondego, S. A., se propõe proceder ao lançamento de um concurso público para adjudicação de duas subconcessões, torna-se necessário proceder a algumas modificações ao citado Decreto-Lei n.º 10/2002, bem como das bases da concessão que aquele diploma aprovou.

Nestas circunstâncias, para além do alargamento do prazo da concessão, adapta-se o regime procedimental previsto para o lançamento do concurso à disciplina do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, admite-se a escolha de soluções tecnológicas diferentes no que concerne aos meios de transporte a utilizar, define-se em que termos podem ser atribuídas compensações financeiras pela obrigação da prestação de serviço público de transporte de passageiros (excluindo-se a possibilidade de serem financiados meros défices de exploração), limita-se a realização pela Metro-Mondego, S. A., de obras de requalificação ou de inserção urbana, modificam-se os critérios que vão presidir à adjudicação das subconcessões, determina-se que os preços a apresentar em áreas de investimento devem ser fixos e não revisíveis

e, por último, alteram-se algumas normas do Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro, e das respectivas bases, com o propósito de as ajustar aos novos princípios agora consagrados ou de lhes dar uma redacção mais adequada em função dos resultados que se pretende alcançar.

Assim:

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

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro

Os artigos 1.º, 2.º, 4.º, 6.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

Concessão de serviço público

1 — O Estado atribui à Metro-Mondego, S. A., em exclusivo, a concessão, em regime de serviço público, da exploração de um sistema de metro ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Revelando-se económica e socialmente mais vantajoso, a concessionária, em parte do troço denominado por ramal da Lousã, entre Coimbra-B e Serpins, pode optar por soluções tecnológicas alternativas àquela que for escolhida para o restante sistema, assegurando o aproveitamento racional do canal ferroviário existente.

3 — (*Anterior n.º 2.*)

4 — A concessão é atribuída pelo prazo de 40 anos, o qual pode ser prorrogado nos termos previstos nas bases de concessão.

Artigo 2.º

Do concedente

O Estado, enquanto concedente, é representado, consoante os casos, pelos ministros que detenham a tutela financeira e a tutela sectorial ou por quem actue ao abrigo de poderes delegados por despacho conjunto dos mesmos ministros.

Artigo 4.º

Contratação e fiscalização

1 — Para a prossecução do objecto da concessão, pode a Metro-Mondego, S. A., proceder à contratação, nomeadamente através da subconcessão total ou parcial, por concurso, das prestações necessárias à concepção e projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema e à sua exploração.

2 — A contratação pela Metro-Mondego, S. A., através de subconcessão, das prestações necessárias à concepção e projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema não pode exceder o prazo de 34 anos a contar da data de assinatura do respectivo contrato de subconcessão.

3 — A contratação pela Metro-Mondego, S. A., através de subconcessão, das prestações necessárias à exploração do sistema não pode exceder, na primeira subconcessão, o prazo de nove anos e, nas seguintes, o prazo de cinco anos, a contar da data da assinatura do respectivo contrato de subconcessão.

4 — À contratação pela Metro-Mondego, S. A., através de subconcessão, das prestações referidas nos números anteriores aplica-se, com as devidas adaptações, o regime jurídico previsto no Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril.

5 — A Metro-Mondego, S. A., não pode, directa ou indirectamente, participar no capital das subconcessionárias.

6 — A Metro-Mondego, S. A., pode, por concurso, contratar empresas para a fiscalização das prestações referidas no n.º 1, sem prejuízo dos deveres de fiscalização das actividades da concessionária cometidas a esta ou a outras entidades nos termos das bases da concessão.

Artigo 6.º

Regime transitório de exploração

1 — A CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., e a Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., mantêm, nos termos definidos nos números seguintes, o regime de serviço público de exploração e de gestão do ramal da Lousã até que as obras de construção do sistema objecto da concessão inviabilizem a exploração ferroviária.

2 — Cabe à Metro-Mondego, S. A., assegurar a realização de transportes alternativos durante a fase de construção e implementação do sistema objecto da concessão, até à entrada em funcionamento deste.

3 — Para assegurar o disposto no n.º 1, a Metro-Mondego, S. A., convencionará, nos termos a fixar por des-

pacho conjunto dos ministros da tutela financeira e da tutela sectorial, as seguintes prestações de serviços:

- a) A realização pela CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., do serviço de transporte ferroviário na área de implantação do sistema de metro;
- b) A realização pela Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., dos serviços de gestão da infra-estrutura ferroviária.

- 4 —
- 5 —
- 6 —

Artigo 8.º

Bens de domínio público

1 — Os bens de domínio público ferroviário sob gestão da Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., a serem afectos ao sistema objecto da concessão devem ser discriminados em autos de entrega subscritos por representantes da Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., e da Metro-Mondego, S. A., e homologados pelo Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

2 —

3 — Os bens de domínio público ferroviário sob gestão da Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., não contemplados nos autos de entrega referidos no n.º 1 e que sejam incluídos no ramal da Lousã transitam por despacho conjunto dos ministros que detenham a tutela financeira e a tutela sectorial para os domínios privativos das empresas referidas nesse número.

4 — É retirado da relação das linhas e ramais mencionada no n.º 1 do artigo 2.º dos estatutos da CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., o troço indicado no n.º 2, podendo esta empresa continuar a utilizar o troço entre Coimbra-A e Coimbra-B até que a implementação do sistema objecto da concessão o inviabilize.

5 — Na estação de Coimbra-B deve a Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., assegurar a necessária intermodalidade com o sistema objecto da concessão.

6 — O Estado assegura à Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., a adequada compensação pelas infra-estruturas transferidas para a Metro-Mondego, S. A., sendo o valor desta compensação fixado por despacho conjunto dos ministros da tutela financeira e da tutela sectorial.»

Artigo 2.º

Alteração ao anexo I do Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro

As bases da concessão I, II, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XIV, XVI, XVII, XIX, XX, XXIII, XXIV, XXVI, XVII e XXVIII constantes do anexo I do Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro, passam a ter a seguinte redacção:

«Base I

Objecto

1 — A concessão tem por objecto a exploração de um sistema de metro ligeiro de superfície nas áreas dos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Revelando-se económica e socialmente mais vantajoso, a concessionária, em parte do troço denominado por ramal da Lousã, entre Coimbra-B e Serpins, pode optar por soluções tecnológicas alternativas àquela que for escolhida para o restante sistema, assegurando o aproveitamento racional do canal ferroviário existente.

3 — A concessão compreende ainda a concepção, projecto, realização das obras de construção, fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema objecto da concessão.

Base II

Actividades da concessionária

1 — A concessionária tem como objecto e actividade principal a realização das prestações inerentes à concessão, ou seja, a concepção, projecto, realização das obras de construção, fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema objecto da concessão e sua exploração.

2 —

3 —

4 — A concessionária pode, para o desenvolvimento das actividades autónomas referidas nesta base, ou outras, criar empresas total ou parcialmente por si detidas, ou tomar participações no capital de outras empresas, mediante autorização prévia dos ministros que detenham a tutela financeira e a tutela sectorial.

Base IV

Prazos da concessão e subconcessão

1 — A concessão tem a duração de 40 anos contados a partir da data da entrada em vigor do diploma que aprova as presentes bases.

2 — A contratação pela concessionária, através de subconcessão, das prestações necessárias à concepção e projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema não pode exceder o prazo de 34 anos a contar da data da assinatura do respectivo contrato de subconcessão.

3 — A contratação pela concessionária, através de subconcessão, das prestações necessárias à exploração do sistema objecto da concessão não pode exceder, na primeira subconcessão, o prazo de nove anos e, nas seguintes, o prazo de cinco anos, a contar da data de assinatura do respectivo contrato de subconcessão.

4 — Quando o interesse público o justifique ou a lei o não impeça:

- a) O prazo da concessão pode ser prorrogado por períodos sucessivos até cinco anos;
- b) O prazo da subconcessão relativa à exploração do sistema pode ser prorrogado por um período adicional de cinco anos desde que a subconcessionária assegure o equilíbrio económico-financeiro da exploração, sem qualquer compensação por parte da Metro-Mondego, S. A., ou de outras entidades públicas.

5 — A prorrogação deve ser requerida pela concessionária ou subconcessionária com a antecedência mínima de 18 meses sobre o termo da concessão ou da subconcessão ou do prazo de prorrogação.

6 — A prorrogação do prazo de concessão depende de despacho conjunto dos ministros que detenham a tutela financeira e a tutela sectorial, devendo ser comunicada à concessionária com uma antecedência mínima de um ano sobre o termo da concessão ou do prazo de prorrogação.

7 — A prorrogação do prazo de subconcessão depende de autorização prévia mediante despacho conjunto dos ministros que detenham a tutela financeira e a tutela sectorial, na sequência de fundamentação adequada quanto à sustentabilidade da exploração sem a ocorrência de apoios financeiros públicos, devendo ser comunicada à subconcessionária com uma antecedência mínima de um ano sobre o termo da subconcessão ou do prazo de prorrogação.

Base V

Características gerais do sistema

Sem prejuízo do disposto no n.º 2 da base I, o sistema de metro concessionado tem as seguintes características gerais, que devem ser asseguradas pela concessionária:

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)

Base VI

Estabelecimento e bens afectos à concessão

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 — A concessionária não pode alienar ou onerar, parcial ou totalmente e sob qualquer forma, os bens e os direitos que estejam afectos à exploração do sistema, salvo mediante autorização prévia do ministro da tutela sectorial ou nos casos em que a lei aplicável aos bens do domínio público o preveja, bem como quando se tratem de bens consumíveis ou da mera substituição de bens perecíveis ou deterioráveis.
- 5 —
- 6 —
- 7 —

Base VII

Servidões e expropriações

- 1 —
- 2 —
- 3 — Compete ao ministro que detenha a tutela sectorial a prática do acto que individualize os bens a expropriar nos termos do n.º 2 do artigo 10.º do Código das Expropriações, o qual deve conter a declaração de utilidade pública com carácter de urgência, no prazo de 45 dias a contar da apresentação pela concessionária da documentação exigida para esse efeito.
- 4 —
- 5 — O ministro que detenha a tutela sectorial pode designar uma entidade que coordene e fiscalize a condução dos processos expropriativos ou relativos à aquisição de bens pela via do direito privado.

Base VIII

Financiamento das actividades da concessionária

1 — Os accionistas da concessionária devem dotá-la dos recursos necessários para a prossecução e funcionamento da sua actividade, bem como para suporte dos custos referidos no n.º 2 da base VII, na proporção das respectivas participações de capital.

2 —

3 — As disposições dos números anteriores não prejudicam o recurso pela concessionária a financiamentos a conceder por terceiras entidades, nomeadamente instituições financeiras nacionais ou internacionais, mediante consulta prévia aos ministros que detenham a tutela financeira e a tutela sectorial, sempre que tal coloque em risco os rácios de solvabilidade da concessionária julgados aceitáveis segundo uma gestão prudente e criteriosa.

4 — O Estado, representado pelos ministros que detenham a tutela financeira e a tutela sectorial, mediante contrato a celebrar com a concessionária, assume os encargos decorrentes da disponibilidade e conservação das infra-estruturas de longa duração e dos equipamentos e material circulante.

5 — O contrato a que se refere o número anterior deve ser celebrado antes de se proceder à adjudicação definitiva da respectiva subconcessão.

6 — A concessionária apenas pode suportar os custos relativos a obras fora do canal afecto ao sistema que:

- a) Visem exclusivamente a reposição de uma situação equivalente àquela que existia antes de se iniciarem as obras;
- b) Sejam susceptíveis de, comprovadamente demonstradas, gerar para a concessionária receitas cujo valor actualizado líquido seja equivalente ou superior ao valor actualizado líquido das respectivas despesas.

7 — Entende-se por canal afecto ao sistema o conjunto formado pela plataforma ferroviária, eventuais ligações rodoviárias em terrenos do domínio público ferroviário, parque de manutenção e operação, estações, interfaces, estacionamentos, subestações de tracção, respectivos acessos e demais órgãos técnicos necessários ao funcionamento do sistema.

Base IX

Regime tarifário

1 —

2 — Para efeitos do número anterior e sempre que a exploração do sistema esteja subconcessionado, a fixação das tarifas obedece ao que fique estabelecido no contrato de subconcessão, não podendo nunca pôr em causa a base tarifária média que naquele seja acordada.

3 — Sem prejuízo dos números anteriores, a entrada em vigor das tarifas depende da autorização do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário e da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres.

Base X

Compensações pela obrigação da prestação de serviço público

1 — No caso de, comprovadamente, se demonstrar que a prestação de serviço público de transporte de passageiros é susceptível de contribuir acentuadamente

para o desequilíbrio económico-financeiro da entidade que tenha a seu cargo a exploração do sistema, a concessionária pode, exclusivamente no período relativo à atribuição da primeira subconcessão, atribuir compensações financeiras pela obrigação da prestação daquele serviço público.

2 — Terminado o prazo relativo à primeira subconcessão, a concessionária não pode, directa ou indirectamente, atribuir compensações financeiras pela prestação do serviço público a que se refere o número anterior, sem prejuízo de tais compensações poderem ser atribuídas pelos municípios servidos pelo sistema objecto da concessão.

3 — Se, depois de terminado o prazo relativo à primeira subconcessão, a concessionária assumir a exploração do sistema e se verificar que aquela apresenta resultados negativos, o Estado, ainda que na qualidade de accionista, não pode contribuir para o financiamento do respectivo défice, sem prejuízo de os referidos municípios atribuírem compensações financeiras pela obrigação da prestação do serviço público de transporte de passageiros.

4 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, não podem ser consideradas eventuais prorrogações do prazo da primeira subconcessão.

5 — Nos critérios a utilizar para efeitos de se determinar o valor das compensações financeiras a atribuir pela obrigação do serviço público de transporte de passageiros deve, necessariamente, considerar-se que o aumento do volume de tráfego de passageiros face às projecções consideradas no âmbito da adjudicação conduz à diminuição ou eliminação do valor daquela compensação.

6 — O disposto nos números anteriores não prejudica a adopção pela concessionária de disposições contratuais com vista à protecção do interesse público subjacente à concessão e à optimização das condições de exploração do serviço de transporte.

Base XI

Obrigações de informação da concessionária

1 — A concessionária deve dar conhecimento imediato ao ministro da tutela sectorial de qualquer evento que possa vir a prejudicar ou impedir o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações emergentes das presentes bases, bem como ao ministro da tutela financeira quando tais eventos tenham implicações de natureza económica e financeira.

2 — A concessionária deve elaborar para todos os anos civis um plano de actividades e um orçamento, contemplando as áreas de gestão e de investimento, cujo projecto deve enviar aos ministros da tutela financeira e da tutela sectorial até ao dia 15 de Dezembro do ano anterior a que respeitem.

3 —

4 — A concessionária deve remeter aos ministros da tutela financeira e da tutela sectorial, até ao dia 31 de Março de cada ano, relatório de gestão e contas, certificação legal de contas e o parecer do fiscal único relativo ao exercício anterior.

5 —

6 —

7 —

8 —

Base XIV**Obrigações respeitantes à sociedade concessionária**

- 1 —
- 2 — As participações sociais no capital da concessionária só podem ser oneradas ou transmitidas a terceiros mediante autorização prévia por parte dos ministros da tutela financeira e da tutela sectorial, sob pena de nulidade.
- 3 — Os estatutos da concessionária, constantes do anexo II do diploma que aprova as presentes bases, só podem ser alterados mediante autorização conjunta dos ministros da tutela financeira e da tutela sectorial, sob pena de nulidade.
- 4 —

Base XVI**Concursos — Regras gerais**

1 — As prestações relativas à concepção, projecto, realização de obras de construção, fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema objecto da concessão e a sua exploração podem ser subconcessionadas, total ou parcialmente, devendo a escolha do subconcessionário ou dos subconcessionários ser realizada mediante concurso.

2 — À contratação pela concessionária, nomeadamente através de subconcessão, das prestações referidas no número anterior aplica-se, com as devidas adaptações, o regime jurídico previsto no Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril.

3 — A concessionária, não pode, directa ou indirectamente, participar no capital das subconcessionárias.

4 — Nos documentos dos concursos deve fixar-se que os concorrentes são obrigados a apresentar preços fixos e não revisíveis para a concepção, projecto, realização de obras de construção, fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos necessários à entrada integral em funcionamento do sistema objecto da concessão.

5 — Os concursos devem seguir os trâmites adequados aos limites previstos na legislação nacional e comunitária e, em qualquer dos casos, podem incluir uma fase de negociação com os concorrentes melhor classificados.

6 — Caso haja fase de negociação, esta deve incluir a negociação do contrato de subconcessão a celebrar e deve terminar com a aceitação, por parte do concorrente, da minuta final deste.

7 — Da fase de negociação não podem resultar:

- a) Alterações às regras do caderno de encargos;
- b) Adopção de soluções mais desvantajosas para a concessionária do que as inicialmente propostas pelos concorrentes;
- c) Aproveitamento por um concorrente de soluções contidas na proposta de outro concorrente.

Base XVII**Natureza e estrutura dos concursos**

1 — Os concursos referidos na base anterior são lançados pela concessionária.

2 — Sem prejuízo da aplicabilidade, com as necessárias adaptações, do regime previsto no Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, compete à concessionária

realizar as operações inerentes à realização dos concursos a que se refere a base anterior, designadamente elaborar os instrumentos relativos ao lançamento dos concursos e decidir sobre os recursos administrativos apresentados no âmbito do concurso e sobre os relatórios de avaliação e hierarquização elaborados pela comissão de avaliação das propostas, bem como decidir sobre a adjudicação das subconcessões depois de obtidos os correspondentes despachos ministeriais.

Base XIX**Conteúdo mínimo obrigatório de regulamentação**

1 — Nos programas de concurso devem constar obrigatoriamente, de forma detalhada, os requisitos respeitantes à experiência, capacidade e aptidão técnica, financeira e empresarial que os concorrentes devem satisfazer de forma a serem admitidos ao concurso ou qualificados.

2 —

3 —

4 — A concessionária, antes de proceder ao lançamento dos concursos a que se referem as bases anteriores, deve diligenciar no sentido de serem celebrados protocolos com os municípios servidos pelo sistema objecto da concessão, definindo e disciplinando os compromissos assumidos por cada um deles e a respectiva partilha de responsabilidades.

Base XX**Critérios de atribuição das subconcessões**

1 — Quer a decisão final de selecção dos subconcessionários quer a escolha dos concorrentes para a fase de negociações, se a ela houver lugar, têm por base a avaliação das propostas segundo os seguintes critérios gerais:

- a) Valor actual líquido dos pagamentos a efectuar pela concessionária ou outras entidades públicas;
- b) Qualidade técnica da proposta;
- c) Solidez da estrutura empresarial, contratual e financeira;
- d) Grau de risco e de compromisso associado à proposta;
- e) Prazos de execução do projecto.

2 —

Base XXIII**Prémios**

A concessionária pode deliberar a atribuição de prémios a um ou mais concorrentes preteridos nos concursos cujas propostas, ainda assim, tenham qualidade manifesta, mas o seu montante deve ser sujeito a aprovação dos ministros da tutela financeira e da tutela sectorial.

Base XXIV**Aprovação e alteração dos contratos de subconcessão**

1 — As minutas dos contratos de subconcessão devem ser aprovadas por despacho conjunto dos ministros que detenham a tutela financeira e a tutela sectorial.

2 — As alterações aos contratos referidos no número anterior estão sujeitas ao regime previsto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril.

Base XXVI

Sequestro

1 — O Estado, através do ministro da tutela sectorial, pode tomar através de sequestro a exploração do serviço quando se der ou estiver iminente a cessação ou interrupção total ou parcial da exploração do serviço ou quando se verifique a gestão danosa da concessão ou graves deficiências na organização e funcionamento do serviço de transporte ou no estado das instalações ou do equipamento susceptíveis de comprometer a regularidade da exploração.

- 2 —
- 3 —
- 4 —

Base XXVII

Extinção da concessão

1 — O Estado, através de despacho conjunto dos ministros da tutela financeira e da tutela sectorial, pode dar a concessão por extinta quando tenha ocorrido qualquer dos factos seguintes:

- a) Desvio do objecto da concessão;
- b) Interrupção prolongada da exploração do serviço por facto imputável à concessionária;
- c) Oposição reiterada ao exercício da fiscalização ou repetida desobediência às determinações do Estado ou, ainda, sistemática inobservância das leis e regulamentos aplicáveis, quando se mostrem ineficazes as sanções aplicadas;
- d) Recusa em proceder à adequada conservação e reparação das infra-estruturas;
- e) Cobrança dolosa de preços com valor superior aos fixados no tarifário;
- f) Falência da concessionária, podendo, nesse caso, o Estado autorizar que os credores assumam os direitos e encargos resultantes da concessão;
- g) Transmissão da concessão não autorizada;
- h) Violação grave das obrigações da concessionária previstas nas presentes bases.

- 2 —

- 3 —
- 4 —

Base XXVIII

Resgate da concessão

1 — O Estado pode resgatar a concessão sempre que motivos de interesse público o justifiquem e decorridos que sejam pelo menos 15 anos a partir da data do seu início, mediante notificação feita à concessionária pelo ministro da tutela sectorial enviada com, pelo menos, seis meses de antecedência.

2 — Decorrido o período de seis meses sobre a notificação do resgate, o Estado assume todos os direitos e deveres contraídos pela concessionária anteriormente à data da notificação, incluindo os tomados com o pessoal contratado para o efeito, ainda aqueles que tenham sido assumidos pela concessionária após a data da notificação, desde que tenham sido autorizados pelo ministro da tutela sectorial.

- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 — O valor final da indemnização do resgate deve ser homologado pelo ministro da tutela financeira.»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de Setembro de 2004. — *Pedro Miguel de Santana Lopes* — *António José de Castro Bagão Félix* — *José Luís Fazenda Arnaut Duarte* — *António Luís Guerra Nunes Mexia*.

Promulgado em 15 de Novembro de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 22 de Novembro de 2004.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Miguel de Santana Lopes*.