

Assembleia da República

Sua Excelência
Senhor Dr. José Durão Barroso
Presidente da Comissão Europeia
Bruxelas

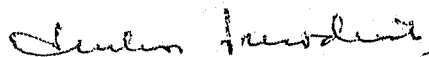
Assunto: Processo de escrutínio parlamentar das iniciativas europeias

Parecer – COM (2010) 311

Parecer – COM (2010) 348

Parecer – COM (2010) 477

Parecer – COM (2010) 546




Junto envio a Vossa Excelência os Pareceres elaborados pela Comissão de Assuntos Europeus da Assembleia da República de Portugal, bem como os Relatórios produzidos pelas Comissões Parlamentares competentes em razão das matérias (Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Energia, Comissão de Educação e Ciência e Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações), no âmbito do processo de escrutínio parlamentar das iniciativas europeias, sobre:

- ***COM (2010) 311 – Proposta de Decisão do Conselho relativa á utilização de scanners de segurança nos aeroportos da UE;***
- ***COM (2010) 348 – Livro Verde sobre as opções estratégicas para avançar no sentido de um direito europeu dos contratos para os consumidores e as empresas;***
- ***COM (2010) 477 - Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, Conselho, Comité Económico e Social Europeu e Comité das Regiões sobre Juventude em Movimento - Uma iniciativa para explorar o potencial dos jovens e garantir um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo na União Europeia;***
- ***COM (2010) 546 - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões sobre Iniciativa emblemática no quadro da Estratégia Europa 2020 «União da Inovação».***

Mais se informa que fica assim concluído, pela Assembleia da República, o processo de escrutínio das iniciativas mencionadas.

Nesta data foi, igualmente, dado conhecimento dos referidos documentos ao Presidente do Parlamento Europeu e ao Presidente do Conselho da União Europeia.

Queira Vossa Excelência aceitar, Senhor Presidente, a expressão do meu respeito e muito apreço. 

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA,



JAIME GAMA

Lisboa, 21 de Janeiro de 2011
Ofício 31/PAR/11/hr



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARECER

No cumprimento do estabelecido na Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, sobre o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, elaborou um relatório sobre a seguinte matéria:

Proposta de Decisão do Conselho relativa à utilização de scanners de segurança nos aeroportos da UE – COM (2010) 311

Examinado o relatório supracitado verifica-se que:

1. O presente parecer foi elaborado nos termos e em conformidade com o disposto na Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, que determina os poderes da Assembleia da República no *acompanhamento, apreciação e pronúncia no âmbito do processo de construção da União Europeia*.
2. A matéria em causa não cabe no âmbito de competência legislativa reservada da Assembleia da República, não se aplicando, como tal, o artigo 2.º da Lei 43/2006, de 25 de Agosto;
3. De acordo com a análise elaborada pela Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, com a qual se concorda, e do disposto no artigo 5.º, n.ºs 1, 2 e 4 do Tratado da União Europeia (TUE) e no artigo 69.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), bem como no Protocolo n.º 2 anexo, não se verifica a violação dos princípios da subsidiariedade nem da proporcionalidade.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

Assim a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que em relação à iniciativa alvo do relatório aqui em análise está concluído o processo de escrutínio.

Palácio de São Bento, 13 de Janeiro de 2011

pel

O DEPUTADO RELATOR

(João Serpa Oliva)

O PRESIDENTE DA COMISSÃO

(Vitalino Canas)

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Relatório/Parecer

“Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à utilização de scâneres de segurança nos aeroportos da UE.

COM (2010) 311 Final

1. Nota Preliminar

A Comissão de Assuntos Europeus, nos termos do disposto da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, relativa ao acompanhamento, apreciação, escrutínio e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, remeteu a proposta de decisão da Comissão - COM (2010) 311 final, à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, com a finalidade desta se pronunciar sobre a matéria constante no referido texto legal.

2. Procedimento adoptado

Em 6 de Outubro de 2010, a supra referida proposta foi distribuída na Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tendo sido nomeado relator o Deputado Paulo Cavaleiro do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata.

3. Da Proposta do Conselho da União Europeia

3.1. Enquadramento

A utilização crescente de scâneres de segurança nos aeroportos da União Europeia, regulamentada a nível nacional e a diversidade das normas actualmente aplicadas aos scâneres na Europa envolve um risco real de limitação dos direitos fundamentais dos cidadãos da UE, impedindo-os de exercer o seu direito de liberdade de circulação e aumentando as suas preocupações sanitárias relacionadas com as novas tecnologias de segurança. Embora os scâneres de segurança constituam ainda uma excepção nos

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

aeroportos europeus, torna-se cada vez mais necessário abordar estas preocupações e encontrar uma solução comum com rapidez.

As normas europeias comuns de segurança da aviação podem oferecer o quadro que garanta uma abordagem harmonizada da utilização de scâneres de segurança nos aeroportos, tomando em consideração as disposições da UE em matéria de direitos fundamentais e de um nível comum de protecção sanitária na referida abordagem harmonizada, para permitir acrescentar esta tecnologia à lista já existente de equipamentos elegíveis para rastreio de pessoas nos aeroportos.

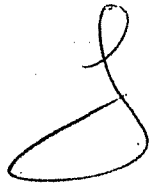
Na sequência dos atentados de 11 de Setembro, foi desenvolvida uma política europeia comum de segurança da aviação. Antes de 2001, a segurança da aviação era da responsabilidade de cada Estado. A partir dessa data, foi desenvolvida uma política comunitária e a cooperação internacional sobre questões de segurança aumentou de forma considerável. A ocorrência de incidentes de segurança graves suscitou um debate e uma reacção a nível internacional.

Já em Dezembro de 2001, o episódio do bombista que tentou esconder explosivos no tacão dos sapatos levou certos Estados a introduzir medidas específicas destinadas a rastrear melhor o calçado. Em 2006, uma tentativa de explosão de diversas aeronaves sobre o Atlântico mediante a utilização de explosivos líquidos levou à proibição de líquidos a bordo das aeronaves na Europa e em diversos outros Estados.

Em 25 de Dezembro de 2009, a tentativa de atentado terrorista com explosivos escondidos no voo 253 da Northwest Airlines, entre Amesterdão e Detroit, veio recordar os limites dos detectores de metais habitualmente utilizados nos aeroportos para detectar a presença, nas pessoas, de objectos não metálicos que representam uma ameaça.

Estes incidentes salientam o facto de que a segurança da aviação enfrenta actualmente novos tipos de ameaças, a que as tradicionais tecnologias de segurança utilizadas nos aeroportos não conseguem dar uma resposta adequada e eficiente, pelo que alguns Estados-Membros da UE começaram a experimentar e a instalar scâneres de segurança nos seus aeroportos, aumentando a diferenciação de procedimentos no conjunto da UE.

A análise da capacidade de desempenho dos scâneres de segurança, bem como do seu potencial impacto na saúde e nos direitos fundamentais, está em curso na UE há já algum tempo. Para pôr termo à actual situação de disparidade, em que os Estados-Membros e os aeroportos decidem arbitrariamente se vão instalar scâneres de segurança nos aeroportos e a forma como o vão fazer, a utilização de scâneres de segurança deve basear-se em regras comuns, que exigem um desempenho básico em matéria de detecção e impõem salvaguardas para dar cumprimento às disposições europeias no domínio dos direitos fundamentais e da saúde.



Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

As preocupações expressas nos últimos anos relativamente à utilização de scâneres de segurança para rastreio nos aeroportos prendem-se essencialmente com duas questões: a criação de imagens corporais e a utilização de raios X. Em primeiro lugar, todos os scâneres de segurança produziam, até há pouco tempo, imagens corporais da pessoa rastreada, permitindo a um observador humano destas imagens avaliar a ausência de objectos proibidos a bordo das aeronaves. Em segundo lugar, parte das tecnologias utilizados nos scâneres de segurança emite baixas doses de radiações, ionizantes (raios X) e não ionizantes, para fins de detecção. O uso de radiações ionizantes, concretamente, suscita questões de ordem sanitária. Existem actualmente tecnologias que não produzem imagens nem emitem radiações; porém, as duas preocupações anteriormente expressas geraram um debate aceso sobre a observância, pelos scâneres de segurança, dos direitos fundamentais e dos princípios e da legislação no domínio da saúde pública, aplicáveis na UE.

No que respeita à saúde e, mais concretamente, ao uso de radiações ionizantes, a legislação europeia nos termos do Tratado Euratom fixa limites para as doses de radiação (ad hoc e anuais), exige uma justificação legítima para a exposição humana às radiações e determina que as medidas de protecção assegurem uma exposição tão baixa quanto possível. Toda a legislação da UE, incluindo a relativa à segurança da aviação, e a sua aplicação devem cumprir integralmente os direitos fundamentais e as normas sanitárias estabelecidos e salvaguardados pelo direito da União Europeia.

A legislação europeia que estabelece normas comuns de segurança da aviação foi adoptada em 2002, e foi concluída uma revisão fundamental do quadro legislativo europeu que substituiu, na íntegra, a partir de 29 de Abril de 2010.

Este quadro regulamentar comum veio permitir o «balcão de segurança único» na União Europeia que constitui o elemento mais importante de facilitação, quer para o sector quer para os passageiros. Significa isto que os passageiros (a bagagem ou a carga) que chegam de outro aeroporto da UE não precisam de ser rastreados de novo quando são transferidos. O «balcão de segurança único» foi alargado, com êxito, a países terceiros com níveis equivalentes de segurança da aviação e está em preparação um novo alargamento.

Existe actualmente um debate sobre o futuro da segurança da aviação, depois de a questão da segurança ter modificado nos últimos anos e de forma considerável, a exploração de aeroportos e voos. Porém, ela não é o único objectivo das operações aeroportuárias já que os aeroportos europeus fazem parte da linha de fronteira da EU e no exercício desta função, executam um grande número de tarefas de interesse público, para além das ligadas à segurança da aviação, e prestam serviços relacionados com a imigração e as alfândegas, para além de assistirem no combate ao crime (contrabando de estupefacientes, tráfico de seres humanos, contrafacção, etc.).

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

O programa de investigação da Comissão em matéria de segurança apoia o desenvolvimento de novas tecnologias no domínio da segurança da aviação e continuará a acompanhar os progressos dos scâneres de segurança.

Com base na votação favorável dos peritos de segurança da aviação dos Estados-Membros, a Comissão propôs ao Conselho e ao Parlamento Europeu, a 5 de Setembro de 2008, um projecto de regulamento relativo a requisitos básicos de rastreio que viriam a ser desenvolvidos em legislação de execução numa fase ulterior. O projecto incluía uma lista de métodos e tecnologias de rastreio de que faziam parte os scâneres de segurança, como um dos meios reconhecidos para rastreio de pessoas.

Em 23 de Outubro de 2008, o Parlamento Europeu adoptou uma resolução sobre o impacto das medidas de segurança da aviação e dos scâneres corporais nos direitos humanos, na vida privada, na dignidade das pessoas e na protecção dos dados, solicitando uma avaliação mais pormenorizada da situação. A Comissão aceitou efectuar uma revisão ulterior destas questões e retirou os scâneres de segurança da sua proposta legislativa original. O projecto de legislação transformou-se no Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão, aplicável a partir de 29 de Abril de 2010, data em que entrou em vigor o novo pacote legislativo sobre segurança da aviação.

Scânere de segurança é o termo genérico utilizado para designar uma tecnologia capaz de detectar objectos transportados no vestuário, recorrendo a diversas formas de radiações, que se distinguem em função do comprimento de onda e da energia emitida, e são utilizadas para identificar objectos distintos da pele humana. Os scâneres de segurança poderiam substituir, na aviação, os pórticos de detecção de metais (capazes de detectar a maioria das facas ou armas) como método de rastreio dos passageiros, na medida em que permitem identificar objectos metálicos e não metálicos, incluindo explosivos plásticos e líquidos.

Quando um scânere de segurança viabiliza a passagem de uma pessoa, em princípio não serão necessárias outras revistas ou rastreios. A incapacidade actual dos pórticos de detecção de metais para identificarem objectos não metálicos exige que os operadores de rastreio procedam a revistas manuais completas para obterem resultados comparáveis.

No domínio da segurança da aviação, os scâneres de segurança podem, por conseguinte, substituir integralmente os pórticos de detecção de metais e, em larga medida, as revistas corporais completas.

Estão a ser desenvolvidos scâneres de segurança que utilizam diversas tecnologias. Até à data, as tecnologias utilizadas ou em estudo para serem aplicadas no mundo inteiro baseiam-se, na sua maioria, em sistemas activos de ondas milimétricas e na retrodifusão de raios X, sendo esta última a principal tecnologia instalada e utilizada nos EUA e no Reino Unido.



Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Os resultados comunicados por alguns Estados-Membros confirmam que os scâneres de segurança constituem uma alternativa válida aos métodos de rastreio existentes em termos de eficácia da detecção de objectos de diferentes materiais, de aumento do fluxo de passageiros, e registam a aceitabilidade geral pelos passageiros e de conforto acrescido para o pessoal.

3.2. Questões fundamentais

Para além do reforço da eficácia de detecção de objectos não metálicos e de líquidos, prevê-se que os scâneres de segurança contribuam para manter o fluxo de passageiros nos pontos de rastreio a um ritmo aceitável.

No que respeita à questão de os scâneres de segurança deverem ou não ser obrigatórios, é conveniente ter em conta que, no âmbito das regras em vigor e face aos métodos de rastreio reconhecidos actualmente (revista manual, pórticos de detecção de metais, etc.), os passageiros não dispõem de nenhuma possibilidade de recusar o método ou procedimento de rastreio seleccionado pelo aeroporto e/ou pelo operador de rastreio responsável.

Para a protecção dos direitos fundamentais (dignidade humana e dados pessoais), as instalações técnicas actualmente disponíveis permitem dissimular o rosto e/ou certas partes do corpo que não são necessários para verificar a ausência de artigos proibidos. De igual modo, em vez de produzir imagens reais do corpo, é tecnicamente possível mostrar apenas um manequim ou um boneco, que não revela as partes reais do corpo da pessoa rastreada, mas identifica somente o local que deve ser objecto de revista ulterior.

No que respeita ao funcionamento concreto dos scâneres de segurança, os protocolos concluídos para fins de ensaio, teste e instalação efectiva de scâneres de segurança revelam as formas possíveis de responder a preocupações relacionadas com o respeito dos direitos fundamentais. Assim, por exemplo:

- O agente que analisa a imagem («o observador») trabalha à distância, sem qualquer possibilidade de ver a pessoa cuja imagem está a ser analisada.
- A análise à distância associada à utilização de equipamento sem capacidade de armazenagem coloca o observador na impossibilidade de associar a imagem analisada a uma pessoa real.

Espera-se que a automatização do processo de detecção de objectos, geralmente designada por detecção automática das ameaças, venha a constituir uma nova solução que permita satisfazer os requisitos de protecção de dados e eliminar gradualmente a análise humana de imagens reduzindo mesmo a intervenção do operador de rastreio na interpretação de imagens ou realizando-a até de forma automática. As tecnologias que permitem a detecção automática das ameaças foram testadas em laboratórios e estão prontas para que os Estados-Membros as testem nos aeroportos.

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Os Sistemas passivos de imagiologia por ondas milimétricas, não emitem radiações, medem a radiação natural (térmica) emitida pelo corpo e a radiação térmica emitida pelo ambiente e reflectida pelo corpo. Estes tipos de scâneres de segurança não estão por conseguinte associados a nenhuma dose de radiação gerada utilizando uma tecnologia passiva. A radiação não ionizante é, geralmente, considerada não nociva, quando comparada com a radiação ionizante, nomeadamente raios X.

Retrodifusão de raios X, é uma tecnologia de equipamento de raios X, como tal sujeita aos requisitos da legislação Euratom em matéria de protecção contra as radiações e, nomeadamente, às disposições relativas à utilização não médica das radiações ionizantes. Embora estes scâneres de segurança a raios X continuem a expor os indivíduos a radiações ionizantes, a sua dose é baixa.

Os Estados-Membros devem avaliar cada instalação individual de scâneres de segurança nos aeroportos com base num exame completo do seu possível impacto nas questões sanitárias e nas salvaguardas disponíveis, e poderão decidir igualmente, com base neste exame, impor requisitos mais estritos do que os requisitos jurídicos da UE.

Os custos relativos ao tempo de vida útil do equipamento e as eventuais vantagens económicas para a política de segurança terão de ser avaliados se os scâneres de segurança vierem a ser comumente utilizados para efeitos de segurança da aviação, porque constituem um mercado ainda relativamente indefinido.

As vantagens da definição de um modelo comum no seio da EU e o contributo para a sua eficácia global comparativa são sublinháveis.

3.3. Análise da Proposta da Comissão Europeia

3.3.1. Base Jurídica (Base jurídica para os equipamentos e os métodos de controlo da segurança da aviação)

No âmbito do quadro jurídico da UE para a segurança da aviação, os Estados-Membros e/ou os aeroportos dispõem de uma lista de métodos e tecnologias de rastreio e controlo a partir da qual devem seleccionar os elementos necessários para executarem, de forma eficaz e eficiente, as suas tarefas de segurança da aviação.

A legislação em vigor não permite que os aeroportos substituam, de forma sistemática, os métodos e as tecnologias de rastreio reconhecidos por scâneres de segurança. Só uma decisão da Comissão apoiada pelos Estados-



Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Membros e pelo Parlamento Europeu que altere o Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão pode servir de base para permitir a utilização de scâneres de segurança como método elegível complementar para efeitos de segurança da aviação.

Porém, os Estados-Membros podem introduzir scâneres de segurança à experiência nos aeroportos, como é já o caso da Finlândia, França, Holanda, Itália e Reino Unido, ou como medida de segurança mais restritiva do que as previstas na legislação da EU, vide art.º 6.º do Regulamento (CE) n. 300/2008.

3.3.2. Princípio da Subsidiariedade

Nos termos do segundo parágrafo do art. 5º do Tratado da União Europeia, *“Nos domínios que não sejam das suas atribuições exclusivas, a Comunidade intervém apenas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, se e na medida em que os objectivos da acção encarada não possam ser suficientemente realizados pelos Estados - Membros, e possam, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção prevista, ser melhor alcançados a nível comunitário”*.

Este princípio tem como objectivo assegurar que as decisões sejam tomadas o mais próximo possível dos cidadãos, ponderando se a acção a realizar à escala comunitária se justifica face às possibilidades oferecidas a nível nacional, regional ou local. Trata-se de um princípio segundo o qual a União só deve actuar quando a sua acção for mais eficaz do que uma acção desenvolvida pelos Estados - Membros, excepto quando se trate de matérias de competência exclusiva da União.

Assim e face aos objectivos da proposta de Decisão do Conselho, conclui-se que esta respeita o Princípio da Subsidiariedade.

3.3.3. Princípio da Proporcionalidade

Este princípio encontra-se consagrado no terceiro parágrafo do art. 5º do Tratado da União Europeia.

“ A acção da Comunidade não deve exceder o necessário para atingir os objectivos do presente Tratado”.

À semelhança do Princípio da Subsidiariedade, o Princípio da Proporcionalidade regula o exercício das competências exercidas pela União Europeia. Visa delimitar e enquadrar a actuação das instituições comunitárias. Por força desta regra, a actuação das instituições deve limitar-se ao estritamente necessário para atingir os objectivos dos tratados, por outras palavras, a intensidade da acção deve estar relacionada com a finalidade

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

prosseguida (proibição de excesso). Isto significa que, quando a União dispuser de vários modos de intervenção de igual eficácia, deve escolher aquele que permita maior liberdade aos Estados - Membros.

Afigura-se-nos que a Proposta em lide está em conformidade com o Princípio da Proporcionalidade, limitando-se ao necessário para atingir o seu objectivo.

CONCLUSÕES

1. O procedimento adoptado pela AR na análise da observância dos Princípios da Subsidiariedade e da Proporcionalidade, no âmbito desta Proposta de Decisão do Conselho, é conforme ao estatuído na Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, relativa ao acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da UE.
2. Somente uma abordagem da UE garantiria, do ponto de vista jurídico, uma aplicação uniforme das regras e normas de segurança no conjunto dos aeroportos da UE. Este quadro parece essencial para assegurar o mais alto nível de segurança da aviação bem como a melhor protecção possível dos direitos fundamentais e da saúde dos cidadãos da EU, entendendo-se que nestes termos foi respeitado, e aplicado, o Princípio da Subsidiariedade.
3. De igual modo, afigura-se-nos que a Proposta de Decisão respeita o Princípio da Proporcionalidade, pois não ultrapassa o necessário para atingir o seu objecto.
4. A instalação da tecnologia dos scâneres de segurança exige uma avaliação científica rigorosa dos seus potenciais riscos para a saúde das populações já que existem provas científicas dos riscos associados à exposição a radiações ionizantes. Tais provas justificam especial precaução ao ponderar a utilização dessas radiações nos scâneres de segurança. A eventual harmonização futura neste domínio, à escala da UE, deve prever controlos de segurança alternativos para grupos vulneráveis, nomeadamente grávidas, bebés, crianças e pessoas com deficiência.
5. Actualmente, existem tecnologias de scâneres de segurança que não produzem imagens corporais completas nem emitem radiações ionizantes e as normas técnicas e condições de exploração a estabelecer por lei poderiam reduzir, de forma significativa, as preocupações relacionadas com a saúde os direitos fundamentais.

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

6. A experiência adquirida por outros parceiros internacionais que estão a instalar actualmente tecnologias de scâneres de segurança deve contribuir para o aprofundamento do debate europeu, e avaliação do seu potencial contributo para melhorar a qualidade dos controlos de segurança nos aeroportos da UE.
7. Os passageiros devem receber informações claras e exaustivas nos aeroportos e antes de viajarem sobre todos os aspectos associados à utilização de scâneres de segurança.
8. Deverá ser ponderada a possibilidade de recusa do rastreio por scâneres de segurança que venham a ser instalados bem como a forma de ultrapassar sem por em causa a segurança e os direitos fundamentais e preocupações sanitárias.

Tendo em consideração as razões expostas e as conclusões deste relatório, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações é do seguinte,

PARECER

Face aos considerandos expostos e às conclusões do relatório que antecede, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações é de parecer que se aplica o Princípio da Subsidiariedade na Proposta em análise, e na medida em que o objectivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma acção comunitária.

Por outro lado, considera esta Comissão que a Proposta analisada também respeita o Princípio da Proporcionalidade, pois tanto o seu conteúdo como o instrumento legislativo a ser utilizado, cingem-se ao necessário para atingir os objectivos propostos.

A questão da gravação de imagens para arquivo que tem suscitado algumas interrogações nos E.U.A. é uma matéria sensível em termos de privacidade, e deve merecer a maior atenção nas decisões a tomar no seio da UE.

Palácio de São Bento, 25 de Novembro de 2010

O Deputado Relator

(Paulo Cavaleiro)

O Presidente da Comissão

(José de Matos Correia)