

De: Comissão 6ª - CEOP XII
Para: Iniciativa legislativa
Cc: DAC Correio; DRAA 2ª Série Publicação
Assunto: PPL 128/XII/2ª - Parecer

Enviada: sex 01-03-2013 18:22

Mensagem

PPL 128 - Parecer.pdf (110 KB)

PPL 128 - Nota Técnica.pdf (360 KB)

PPL 128-XII (CEOP) FINAL.doc (147 KB)

PPL 128 - Ana Paula Vitorino VS Final.doc (97 KB)

Colegas,

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas, Senhor Deputado Luís Campos Ferreira, de enviar o Parecer em epígrafe, aprovado na reunião desta Comissão de 27 fevereiro, por unanimidade.

Cumprimentos

Arminda Grave
Comissão de Economia e Obras Públicas
Assembleia da República
Tel. 21 391 94 51 Fax 21 391 74 38
Email: arminda.grave@ar.parlamento.pt



Comissão de Economia e Obras Públicas

Parecer

Proposta de Lei n.º 128/XII (2ª) –
(GOV)

Autora: Deputada
Ana Paula Vitorino (PS)

Estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo a Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte.



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV- ANEXOS

PARTE I – CONSIDERANDOS

1. NOTA PRELIMINAR

O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República a Proposta de Lei n.º 128/XII/2.^a, que estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo a Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte.

A presente iniciativa é apresentada pelo Governo, no âmbito da sua competência política [alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa].

A proposta de lei é subscrita pelo Primeiro-Ministro e pelo Ministro-Adjunto e dos Assuntos Parlamentares e menciona que foi aprovada em Conselho de Ministros, em 31 janeiro de 2013, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 123.º do Regimento da Assembleia da República.

A mesma está redigida sob a forma de artigos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, sendo precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo assim os requisitos formais dos n.ºs 1 e 2 do artigo 124.º do respetivo Regimento da Assembleia da República.

A iniciativa obedece ao formulário correspondente a uma proposta de lei do Governo e contém, após o texto, sucessivamente, a data de aprovação em Conselho de Ministros e a assinatura do Primeiro-Ministro e dos ministros competentes, de acordo com os n.ºs 1 e 2 do artigo 13.º da Lei sobre a



Comissão de Economia e Obras Públicas

publicação, a identificação e o formulário dos diplomas (Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 42/2007, de 24 de agosto), adiante designada por lei formulário.

Nos termos do n.º 3 do artigo 124.º do Regimento da Assembleia da República as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado.

A presente Proposta de Lei deu entrada em 11 de fevereiro de 2013 tendo, por determinação de S. Ex.ª a Presidente da Assembleia da República, em 13 de fevereiro de 2013, baixado à Comissão de Economia e Obras Públicas, para apreciação e emissão do respetivo parecer.

A competente Nota Técnica (NT), de 20 de fevereiro de 2013, foi elaborada ao abrigo do artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República pelos serviços técnicos.

Em reunião da Comissão de Economia e Obras Públicas, ocorrida no dia 20 de fevereiro de 2013 e de acordo com o disposto no artigo 135.º do Regimento da Assembleia da República, foi nomeada como autora do parecer da Comissão a Senhora Deputada Ana Paula Vitorino do Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

2. DO OBJECTO, CONTEÚDO E MOTIVAÇÃO DA INICIATIVA

A Proposta de Lei.º 128/XII (2.ª) – (GOV) tem como objetivo estabelecer o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes (STI).



Comissão de Economia e Obras Públicas

Esta iniciativa resulta da transposição para o ordenamento jurídico nacional da Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte.

O articulado da proposta de lei define os STI como aplicações tecnológicas avançadas a serem concebidas e em que as tecnologias da informação e das comunicações sejam utilizadas, quando tem, por base aplicações no domínio do transporte rodoviário, incluindo as infraestruturas, os veículos e os utilizadores.

As STI são utilizadas para a gestão do tráfego, gestão da mobilidade e interfaces com outros meios de transporte.

Esta iniciativa visa a eficiência energética, o desempenho ambiental, a segurança, a concorrência e o funcionamento do mercado interno, intervindo por antecipação nas fases de planeamento, conceção e manutenção dos sistemas de transportes.

Esta diretiva agora transposta estabelece um quadro que visa combater a descontinuidade geográfica e a descoordenação existente nesta matéria que mistura telecomunicações, eletrónica e engenharia de transportes.

3. INICIATIVAS LEGISLATIVAS PENDENTES SOBRE A MESMA MATÉRIA

À data de elaboração do presente parecer não existe qualquer outra iniciativa legislativa sobre esta matéria.

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADA AUTORA DO PARECER

A relatora do presente Parecer reserva a sua opinião para o debate em plenário da proposta em apreço, a qual é, de resto, de “elaboração facultativa” conforme o disposto no n.º 3 do artigo 137.º do Regimento da Assembleia da República.

PARTE III - CONCLUSÕES

Nestes termos, a Comissão de Economia e Obras Públicas emite o seguinte parecer:

- 1 – O âmbito da Proposta de Lei n.º 128/XII/2.^a estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transporte inteligentes;
- 2 - A presente iniciativa inclui uma exposição de motivos e obedece ao formulário correspondente a uma Proposta de Lei;
- 3 – A Proposta de Lei não veio acompanhada dos pareceres que na respetiva exposição de motivos se refere terem sido solicitados pelo Governo;
- 4 - A presente iniciativa legislativa reúne os requisitos constitucionais, legais e regimentais aplicáveis para ser apreciada pelo Plenário da Assembleia da República.



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE IV- ANEXOS

Em conformidade com o disposto no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República, anexe-se a nota técnica elaborada pelos serviços.

Palácio de S. Bento, 26 de fevereiro de 2013

A Deputada autora do Parecer

O Presidente da Comissão

(Ana Paula Vitorino)

(Luís Campos Ferreira)

Proposta de Lei n.º 128/XII/2.ª (GOV)

Estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo a Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte.

Data de admissão: 13 de fevereiro de 2013

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Consultas e contributos
- VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Alexandra Graça e Luísa Colaço (DAC), Luís Martins (DAPLEN), Rui Brito (DILP),
Maria Teresa Félix (Biblioteca).

Data: 20 de fevereiro de 2013

I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

A proposta de lei em apreço deu entrada na Assembleia da República a 11 de fevereiro de 2013, foi admitida a 13 de fevereiro e anunciada na mesma data.

A iniciativa baixou à Comissão de Economia e Obras Públicas (CEOP) para apreciação na generalidade, em 13 de fevereiro. Em reunião ocorrida a 20 de fevereiro, e de acordo com o estatuído no artigo 135.º do Regimento da Assembleia da República, a CEOP nomeou como autora do parecer da Comissão a Senhora Deputada Ana Paula Vitorino (PS).

Com a presente proposta de lei pretende o Governo estabelecer o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes (STI), através da transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva n.º 2010/40/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que determina o quadro para a implementação dos mencionados sistemas no transporte rodoviário, incluindo as interfaces com outros modos de transporte.

De acordo com o texto da iniciativa, os STI são aplicações tecnológicas avançadas que prestam serviços inovadores no domínio do funcionamento e da integração dos diferentes modos de transporte e da gestão do tráfego, permitindo a disponibilização de redes e serviços de transportes organizados e geridos de forma mais racional, segura, coordenada e mais inteligente, bem como a prestação de uma melhor informação aos utilizadores.

Ao cumprimento do objetivo de melhorar o desempenho ambiental, a eficiência energética e a segurança dos transportes rodoviários, assegurando o correto funcionamento do mercado interno e os elevados graus de concorrência e emprego, subjaz a necessidade de intervir *a priori* no planeamento, na conceção, na manutenção e na gestão dos sistemas de transportes. Assim, e de acordo com a iniciativa em apreciação, os sistemas e serviços STI combinam as telecomunicações, a eletrónica e as tecnologias da informação com a engenharia dos transportes.

De acordo com o exposto pelo Governo, a utilização das aplicações STI no setor do transporte rodoviário, na União Europeia, tem registado não só descontinuidade geográfica como descoordenação. A transposição da referida Diretiva ao estabelecer o quadro para a implementação de STI no transporte rodoviário pretende reduzir os efeitos associados àquelas descontinuidade e descoordenação no espaço comunitário e nas suas fronteiras externas e garantir a articulação com o Plano Europeu de Ação ITS e com as medidas e especificações a adotar pela Comissão.

A proposta de lei tem 8 artigos (e 2 anexos), nos quais são definidos o objeto, o sentido e âmbito de aplicação, as definições, a implementação de STI, domínios e ações prioritárias, o organismo de coordenação, o dever de colaboração, as regras relativas à privacidade, segurança e reutilização das informações e as regras relativas à responsabilidade e a entrada em vigor.

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

- **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

A presente iniciativa legislativa que “*Estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização dos sistemas de transportes inteligentes transpondo a Diretiva n.º 2010/40/EU, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário inclusive nos interfaces com outros modos de transporte*” foi apresentada pelo Governo em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º, na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa (CRP) e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

Foram observados os requisitos formais no que respeita às iniciativas em geral e às propostas de lei, em particular, no cumprimento do disposto nos artigos 119.º, n.º 2 do artigo 123.º nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 e n.º 2 do artigo 124.º do Regimento.

A iniciativa legislativa refere, na sua exposição de motivos, que foram ouvidas a Comissão Nacional de Proteção de Dados, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, a Autoridade Nacional de Comunicações e que, a título facultativo, o Governo promoveu a audição da Associação Automóvel de Portugal, da Associação Nacional de Empresas de Comércio, da Associação Nacional de Transportes Públicos Rodoviários de Mercadorias e da Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados e Ligeiros. Porém, verifica-se que a mesma não vem acompanhada de qualquer parecer das entidades referidas anteriormente, nem de quaisquer estudos ou documentos que a tenham fundamentado, não dando cumprimento, assim, ao requisito formal constante do n.º 3 do artigo 124.º do Regimento.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A iniciativa apresenta uma exposição de motivos, obedece ao formulário correspondente a uma proposta de lei do Governo e contém após o articulado, sucessivamente, a data de aprovação em Conselho de Ministros (31 de janeiro de 2013), a assinatura do Primeiro – Ministro e do Ministro Ajunto dos Assuntos Parlamentares, de acordo com os n.ºs 1 e 2 do artigo 13.º da Lei n.º 74/98, de 11 de Novembro, sobre a *publicação, a identificação e o formulário dos diplomas*, alterada e republicada pela Lei n.º 42/2007, de 24 de Agosto. Caso seja aprovada, esta iniciativa legislativa, revestindo a forma de lei, será publicada na 1.ª Série do Diário da República, nos termos da *alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º, da Lei n.º 74/98*, entrando em vigor passados trinta dias após a sua publicação, conforme o artigo 7.º do seu articulado e do n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário referida anteriormente.

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

A Diretiva que ora se pretende transpor vem estabelecer um novo enquadramento para a implantação de sistemas inteligentes de transportes (STI) a conceber no futuro, os quais verão as tecnologias da informação e das comunicações a serem aplicadas no domínio do transporte rodoviário, incluindo as infraestruturas, os veículos e os utilizadores, na gestão do tráfego e da mobilidade, bem como nas interfaces com os outros modos de transporte. Ao ser algo de inovador, o seu âmbito toca em vários aspetos legais, cobertos por variados diplomas.

A transmissão de informação pessoal é regulada pela Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, com a retificação introduzida pela Declaração de Rectificação n.º 22/98, de 28 de novembro, que aprova a Lei da Proteção de Dados Pessoais e o acesso aos documentos pela Lei n.º 46/2007, de 24 de agosto, que regula o acesso aos documentos administrativos e a sua reutilização.

Nas questões relativas à responsabilidade referente à implementação e à utilização de aplicações e serviços STI constantes das especificações aprovadas, o Decreto-Lei n.º 383/89, de 6 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 131/2001, de 24 de abril, regula a responsabilidade decorrente dos produtos defeituosos.

• Enquadramento do tema no plano da União Europeia

A estratégia em matéria de sistemas de transporte inteligentes, implementada na União Europeia no domínio do transporte rodoviário desde finais de 2008¹, tem como objetivo fazer face aos importantes desafios que impedem que o sistema de transportes da Europa desempenhe plenamente o seu papel na satisfação das necessidades de mobilidade da economia e sociedade europeias, e que estão relacionados designadamente com o acréscimo do congestionamento de tráfego rodoviário e dos danos ambientais decorrentes do aumento das emissões de CO₂, bem como da sinistralidade nas estradas.²

Com efeito, e de acordo com a Comissão Europeia, embora as aplicações das tecnologias da informação e das comunicações no setor do transporte rodoviário estejam a ser utilizadas por diversos Estados-membros, a adoção de soluções STI no transporte rodoviário tem sido mais lenta do que se esperava e, em geral, os serviços têm vindo a ser desenvolvidos de forma fragmentada e descoordenada, tendo conduzido a uma diversidade de soluções nacionais, regionais e locais, sem que haja harmonização e sem que haja garantia de continuidade geográfica dos serviços STI em toda a União Europeia e nas suas fronteiras externas.

Neste contexto, a Comissão Europeia apresentou, em 16 de dezembro de 2008, uma Comunicação relativa a um plano de ação para a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) na Europa (COM/2008/886) e uma proposta de diretiva relativa a um quadro para a coordenação da implantação destes sistemas (COM/2008/887), que consignam uma abordagem inovadora para acelerar a implantação de tecnologias de transporte inovadoras em toda a Europa.

O plano de ação, estabelecido para vigorar no período de 2009 a 2014 com o objetivo de acelerar e coordenar a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, nomeadamente nas interfaces com os outros modos de transporte, define seis domínios de ação prioritários, bem como as correspondentes ações específicas e calendário de execução.

Nas Conclusões sobre este plano de ação adotadas na Reunião do Conselho Transportes de 30-31 de março de 2009 o Conselho destaca o facto dos STI contribuírem para desenvolver serviços de transporte eficientes, seguros e ecológicos e criarem oportunidades de mercado para a indústria europeia, apoiando os objetivos

¹ Em 2006 tinham já sido lançadas duas iniciativas - Forum "esafety" e iniciativa "veículo inteligente" - para promover a utilização das tecnologias de informação e de comunicação no domínio dos transportes rodoviários (http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/index_en.htm).

² Informação detalhada sobre Sistemas Inteligentes de Transportes na UE disponível no endereço http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/index_en.htm

globais e as prioridades identificadas pela Comissão para acelerar e coordenar a implantação dos STI na UE. Neste sentido, incentiva a Comissão, entre outros aspetos, a facilitar a criação de um quadro regulamentar a nível da Europa que inclua especificações em matéria de compatibilidade, interoperabilidade e continuidade dos serviços STI, bem como de eficácia transfronteiras, se apropriado.

Na sequência da proposta da Comissão atrás mencionada foi adotada, em 7 de julho de 2010, pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, a Diretiva 2010/40/UE, *que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte*.

A presente Diretiva, que se destina às aplicações e serviços STI no domínio do transporte rodoviário e às suas interfaces com outros modos de transporte, *estabelece um quadro de apoio à implantação e à utilização coordenadas e coerentes destes sistemas na União Europeia, nomeadamente através das fronteiras entre os Estados-Membros, fixa as condições gerais necessárias para esse efeito, e prevê a elaboração de especificações comuns, e se for caso disso, normas, para ações nos seguintes domínios prioritários - idênticos a quatro das seis áreas de ação propostas no plano de ação - especificados no artigo 2.º:*

- *“Utilização otimizada dos dados relativos às vias, ao tráfego e às viagens;*
- *Continuidade dos serviços STI de gestão do tráfego e do transporte de mercadorias nos corredores de transporte europeus e nas aglomerações urbanas;*
- *Segurança rodoviária;*
- *Integração do veículo na infraestrutura de transportes”.*

No artigo 3.º são estabelecidas as ações prioritárias para estes domínios - serviços de informação sobre as viagens multimodais e sobre o tráfego, serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE, serviços de informação sobre o estacionamento de camiões e veículos comerciais - tendo em vista a elaboração e a utilização das especificações e normas, tal como previstas no anexo I.

Para o cumprimento das obrigações que lhes são impostas pela Diretiva, tendo em vista assegurar a implantação e utilização coordenadas das aplicações e serviços STI interoperáveis, os Estados-membros contarão, com o apoio da Comissão, nomeadamente através da elaboração, pelo procedimento de comité, das especificações e normas comuns, que devem ser adotadas de acordo com as condições de aprovação previstas nos artigos 6.º a 8.º. Nestas funções a Comissão é assistida pelo Comité Europeu STI (CES).

Em matéria de implantação dos STI os Estados-membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que as especificações aprovadas pela Comissão sejam aplicadas às aplicações e serviços STI, em conformidade com os princípios constantes do anexo II, sem prejuízo do direito de cada Estado-membro de decidir quanto à implantação dessas aplicações e serviços no seu território.

Acresce que a Diretiva prevê, no artigo 16.º, que a Comissão crie um Grupo Consultivo Europeu sobre os STI para a aconselhar sobre os aspetos comerciais e técnicos da implantação e da utilização dos STI na União.³

A Diretiva contém igualmente disposições relativas ao cumprimento pelos Estados-membros de regras relativas à privacidade, à segurança e à reutilização das informações, bem como questões relativas à responsabilidade, devendo nomeadamente o tratamento de dados pessoais ser feito de acordo com as Diretivas 95/46/CE e 2002/58/CE e encorajada a anonimização de dados pessoais como um dos princípios para reforçar a privacidade das pessoas.⁴

Cumpra por último, referir que em conformidade com o disposto no artigo 17.º da Diretiva os Estados-membros devem fornecer informações à Comissão sobre as suas atividades e projetos nacionais relativos aos domínios prioritários e às ações nacionais em matéria de STI⁵, tendo a Comissão apresentado o seu programa de trabalho relativo à execução da Diretiva 2010/40/UE em 15 de Fevereiro de 2011.⁶

• Enquadramento internacional

Países europeus

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da Europa: Espanha, Luxemburgo e Malta.

ESPAÑA

Em Espanha, a Diretiva foi transposta para o Direito Nacional através do Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, “*por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte*”.

LUXEMBURGO

No Luxemburgo, a Diretiva foi transposta pela Lettre circulaire du 22 février 2012 “*concernant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d’interfaces avec d’autres modes de transport*”.

MALTA

Em Malta, a Diretiva foi transposta através do Legal Notice 86 of 2012, “*Deployment and Use of Intelligent Transport Systems Regulations*”.

³ Decisão da Comissão, de 4 de Maio de 2011, que cria o Grupo Consultivo Europeu dos STI

⁴ A ver com interesse o Parecer da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados sobre os documentos preparatórios COM/2008/886 e COM/2008/887.

⁵ Veja-se a este propósito a Decisão de execução da Comissão de 13 de julho de 2011 sobre a adoção de linhas orientadoras para o estabelecimento pelos Estados-membros dos relatórios, previstos no artigo 17.º da Diretiva. Relatórios nacionais sobre STI disponíveis em http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_national_reports_en.htm

⁶ Decisão da Comissão de 15 de fevereiro de 2011 sobre a adoção do programa de trabalho relativo à execução da Diretiva 2010/40/UE.

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar sobre o registo de iniciativas versando sobre idêntica matéria ou matéria conexa, não se verificou a existência de qualquer iniciativa.

V. Consultas e contributos

A Comissão promoveu já a pronúncia, por escrito, da Comissão Nacional de Proteção de Dados e da Associação Nacional de Municípios Portugueses.

A título facultativo, pode a Comissão, se assim o entender, solicitar parecer escrito à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, à Autoridade Nacional de Comunicações, à Associação Automóvel de Portugal, à Associação Nacional de Empresas de Comércio, à Associação Nacional de Transportes Públicos Rodoviários de Mercadorias e à Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados e Ligeiros.

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Em face da informação disponibilizada, não é possível proceder, nesta sede, a uma avaliação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a aplicação da presente iniciativa.