



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Projecto de Lei n.º 520/X

“PROMOVE A SUSTENTABILIDADE DOS BIOCOMBUSTÍVEIS”

Parecer

PARTE I - CONSIDERANDOS

Em 18 de Abril de 2008, deu entrada na Mesa da Assembleia da República, o projecto de lei n.º 502/X, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), que visa “promover a sustentabilidade dos biocombustíveis colocados no mercado para utilização no sector dos transportes”.

Por Despacho do Presidente da Assembleia da República, de 22 de Abril de 2008, o Projecto de Lei n.º 520/X, baixou à Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional, para produção do respectivo parecer.

A mencionada iniciativa legislativa, foi apresentada ao abrigo do disposto na Constituição da República Portuguesa (n.º 1 do artigo 167.º) e no Regimento da Assembleia da República (artigo 118.º).

Cumpra à Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional, nos termos e para efeitos dos artigos 35.º e 143.º do Regimento da Assembleia da República, emitir o competente parecer.

Ao abrigo do artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República, os serviços elaboraram a respectiva nota técnica, anexa ao presente parecer, optando-se pela não reprodução do seu conteúdo, o qual considero muito correcto e completo e anexo ao presente parecer.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

O Projecto de Lei do BE realça que, “estudos, organizações e especialistas que têm vindo a alertar para os riscos e perigos da expansão dos biocombustíveis”. Assinalando que é possível “observar os impactos negativos (directos e indirectos) desta opção, os quais são tanto ambientais como sociais: desflorestação, perda de biodiversidade, substituição da produção agrícola alimentar, contributo para o aumento dos preços e esgotamento das reservas alimentares, conflitos pela terra, trabalho escravo e sem direitos, perda de segurança e soberania alimentar, aumento da pobreza e exclusão social...”, realçando opiniões de que os biocombustíveis são o principal factor de aumento do preço dos alimentos apontando ainda que “inúmeros estudos científicos recentes têm vindo a constatar que a actual política de expansão dos biocombustíveis é ineficaz energeticamente e do ponto de vista das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE).

O projecto reconhece que “em Portugal encontram-se em desenvolvimento vários projectos de fábricas de biocombustíveis, recorrendo sobretudo à importação de matéria-prima para a produção de biodiesel (por exemplo, a Galp Energia pretende promover a produção de matéria-prima a partir de um milhão de hectares de terrenos no Brasil, Angola e Moçambique, por forma a abastecer o mercado português de 300 mil toneladas), e existindo o estímulo à produção nacional de milho para a produção de bioetanol. Aponta, ainda, que “Portugal não tem condições climáticas excepcionais para oleaginosas, mas para o milho tem potencialidades”.

O projecto considera ainda que “o regime de isenção do imposto sobre produtos petrolíferos (ISP) para o período de 2008-2010, verifica-se que as quantidades máximas passíveis de isenção correspondem a 1.020 milhões de litros para biodiesel e 330 milhões de litros de bioetanol: aplicando o limite mínimo de isenção fiscal verifica-se uma subsídio indirecta (ou perda de receitas fiscais) na ordem dos 417,6 milhões de euros. Este regime estabelece ainda a prioridade à produção agrícola nacional, sendo que no caso do bioetanol os candidatos deverão garantir que incorporam 50% ou mais de matéria-prima endógena. Ou



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

seja, o Governo está a subsidiar uma política energeticamente ineficiente, ambientalmente desastrosa e que contribui para o agravamento dos preços alimentares. Com este montante o Estado poderia investir em medidas bem mais eficazes de redução do consumo energético e dos GEE no sector dos transportes, contribuindo de facto para combater as alterações do clima e proporcionar mais qualidade de vida aos portugueses”.

O Projecto de Lei em análise pretende ainda introduzir novos critérios de sustentabilidade ambientais e sociais no ciclo dos biocombustíveis com o objectivo de apoiar “a produção que respeite a protecção ambiental, reduza efectivamente as emissões de GEE em termos globais, cumpra os direitos sociais das comunidades locais e tenha em conta os efeitos indirectos, como é o caso da pressão inflacionista sobre os bens alimentares essenciais. Só assim serão atingidos os objectivos a que se destina a política de biocombustíveis.” Na exposição de motivos, o BE reitera que “deverão ser estes critérios a nortear os apoios públicos ao desenvolvimento desta fileira, de forma a ser uma política coerente”.

No articulado, o projecto de lei em apreço estabelece como objectivo “a promoção da sustentabilidade dos biocombustíveis colocados no mercado para utilização no sector dos transportes” (artigo 1º) estabelecendo como âmbito de aplicação os “produtores, retalhistas, comercializadores e demais agentes envolvidos no circuito de biocombustíveis” (artigo 2º). No seu artigo 3º o projecto de diploma propõe que sejam alteradas as definições legais de biomassa e de biocombustíveis para:

Biomassa – fracção biodegradável de produtos, como dos resíduos urbanos e da agricultura (incluindo substâncias vegetais e animais), da floresta e indústrias conexas

Biocombustível¹ – o combustível líquido ou gasoso para transportes produzidos a partir de biomassa

O projecto de lei do BE parte desde logo de uma imposição (plasmada no n.º 1 do seu artigo 4º): “Quaisquer metas nacionais para a colocação de biocombustíveis no mercado não

¹ A actual definição de biocombustível resulta do Decreto-Lei nº 62/2006 (decreto-lei que transpôs para o ordenamento jurídico português a Directiva nº 2003/30/CE).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

poderão exceder os limites ou objectivos definidos por directivas comunitárias”, sendo que o n.º 2 do mesmo artigo estabelece que tais “ metas deverão ser cumpridas, por hierarquia de importância” e com recurso a, redução do consumo total de combustíveis nos transportes rodoviários, utilização dos biocombustíveis provenientes da fracção biodegradável dos resíduos urbanos e industriais, nomeadamente de óleos alimentares usados do sector doméstico e nos estabelecimentos de hotelaria, restauração e cafetaria, utilização dos biocombustíveis provenientes do biogás a partir da fracção biodegradável de resíduos urbanos e industriais, utilização dos biocombustíveis provenientes da produção de algas, a utilização dos biocombustíveis resultantes de resíduos provenientes da agricultura, silvicultura e indústrias conexas e ainda a utilização dos biocombustíveis resultantes de produtos provenientes da agricultura, silvicultura e indústrias conexas, denominados em diante de agrocombustíveis.

No seu artigo 5º o projecto de lei estabelece ainda que os Ministérios com a tutela da Energia e do Ambiente deverão adoptar as medidas tendentes a permitir o cumprimento de pelo menos 50% da meta nacional respeitante ao período 2008-2010 em todos os itens anteriores (e estabelecidos no nº 2 do artigo 4º), mas com excepção da utilização dos biocombustíveis resultantes de produtos provenientes da agricultura, silvicultura e indústrias conexas, denominados em diante de agrocombustíveis (alínea f)).

Por outro lado o Projecto de Lei em análise pretende introduzir novos critérios de sustentabilidade ambientais e sociais no ciclo dos biocombustíveis com o objectivo de apoiar “a produção que respeite a protecção ambiental, reduza efectivamente as emissões de GEE em termos globais, cumpra os direitos sociais das comunidades locais e tenha em conta os efeitos indirectos, como é o caso da pressão inflacionista sobre os bens alimentares essenciais. Só assim serão atingidos os objectivos a que se destina a política de biocombustíveis.” Na exposição de motivos, o Bloco de Esquerda reitera que “deverão ser estes critérios a nortear os apoios públicos ao desenvolvimento desta fileira, de forma a ser uma política coerente”.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

No artigo 6.º estabelece que “apenas é permitida a utilização de agrocombustíveis certificados de acordo com os critérios de sustentabilidade referidos no artigo seguinte”

No entanto o artigo 7.º ao invés de referir critérios, refere os objectivos de critérios de sustentabilidade ambiental, socioeconómica e técnica, a serem considerados pelo regime de certificação.

Os artigos 8.º (benefícios fiscais) e 9.º (regulamentação) impõem ao Governo o dever de proceder “à revisão da Portaria n.º 1554-A/2007, de 7 de Dezembro, de forma a respeitar as disposições do presente diploma” e de o regulamentar no prazo de 90 dias.

Por último, o artigo 10.º prevê a derrogação da Resolução de Conselho de Ministros n.º 1/2008, de 4 de Janeiro, na parte relativa à meta nacional de biocombustíveis.

PARTE II

Opinião do relator

A. Política energética portuguesa, onde estamos?

Portugal é dos países europeus com maior dependência energética do estrangeiro, adquirindo ao exterior cerca de 85% da energia que consome, sendo que cerca de 70% dessa mesma energia é derivada do petróleo e destinada, em grande parte ao sector dos transportes.

Esta dificuldade, para um país que não possui reservas energéticas fósseis, pode ser a oportunidade para o alcançar de 3 objectivos decisivos: diminuir o desequilíbrio da balança energética portuguesa (em 2007, Portugal gastou mais de 8 mil milhões de euros para comprar energia ao exterior), contribuir para a sustentabilidade climática do planeta e



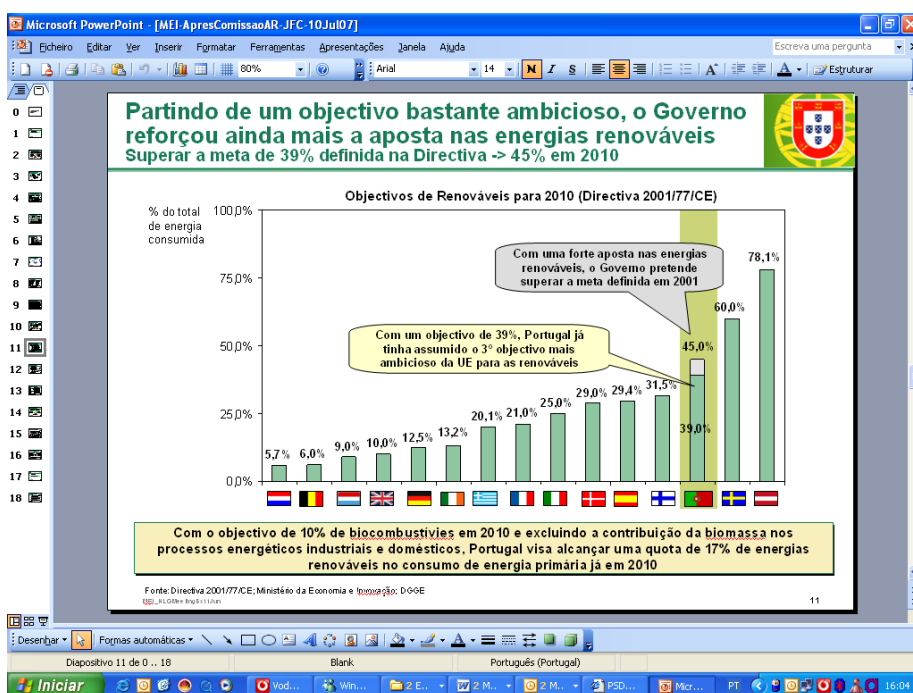
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

desenvolver no nosso país um verdadeiro cluster de energias renováveis que se tem vindo a afirmar nos últimos anos na produção de electricidade.

Na produção de electricidade, e graças a uma política energética ambiciosa e correcta está-se, rapidamente a recuperar muito do atraso que o país tinha na diversificação de fontes energéticas pelo que já em 2007, foi possível que, cerca de 41% da electricidade consumida já tivesse origem renovável!

Recorde-se que, a este propósito, a meta que a Directiva 2001/77/CE, estabelecia para o ano de 2010, para Portugal era de 39% e o Governo subiu este objectivo para 45%, colocando Portugal como o país da U E com a terceira meta mais ambiciosa².



No sector dos transportes as opções têm sido baseadas, quer por um lado por medidas que favoreçam a eficiência energética de que se destaca a aprovação do primeiro plano nacional

² A confirmar-se esta meta Portugal estará, em termos relativos, na linha da frente das energias renováveis, com a Áustria e da Suécia. Em Portugal, especialmente a energia eólica tem tido um crescimento espantoso: em 2005, Portugal foi o País da União Europeia que mais cresceu na capacidade de produção de energia eólica (cerca de 95%) e em 2006 Portugal teve o segundo maior crescimento (cerca de 56%), tendo entrado em funcionamento 36 novos parques eólicos, o que significou um crescimento de 60% da potência instalada. De salientar que em Portugal estão ainda instaladas as maiores centrais fotovoltaicas do mundo.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

de eficiência energética quer por outras medidas, por exemplo, a percentagem de imposto automóvel dependente da emissão de CO² da viatura em questão, quer pela criação de plataformas logísticas (determinantes para uma maior eficiência dos transportes terrestres) e ainda na definição de metas de incorporação de biocombustíveis nos combustíveis rodoviários.

B.O contributo dos biocombustíveis

Normalmente consideram-se biocombustíveis, todos os carburantes de origem biodegradável, obtidos a partir de fontes renováveis.

A importância atribuída a esta fonte de energia justifica-se, desde logo, porque se afigura que os biocombustíveis são a via mais disponível a médio prazo para que o sector dos transportes seja mais amigo do ambiente, sabendo-se que os transportes produzem quase um terço das emissões de CO² e têm uma dependência de 98% relativamente ao petróleo. Mas a UE reconhece também que uma maior utilização dos biocombustíveis se traduz em benefícios que vão da redução da dependência da Europa em relação às importações de combustíveis fósseis à redução das emissões de gases com efeito de estufa, mas extravasam esses efeitos pela capacidade de escoamento da produção para os agricultores e pelo potencial de emprego e crescimento económico que representam para diversos países em desenvolvimento.

Em Portugal, são considerados biocombustíveis, no âmbito do Decreto-Lei n° 62/2006 (decreto-lei que transpõe para o ordenamento jurídico português a Directiva n° 2003/30/CE³ e que criou mecanismos para promover a colocação no mercado de quotas mínimas de biocombustíveis), os seguintes produtos: a) «Bioetanol», etanol produzido a partir de

³ Os biocombustíveis considerados na Directiva 2003/30/CE incluem uma gama muito variada de produtos, entre os quais, bioetanol, biodiesel, biogás, biometanol, biodimetiléter (DME), bio-ETBE, bioMTBE, biocombustíveis sintéticos, biohidrogénio, óleos vegetais puros e ainda gorduras animais e óleos vegetais reciclados. Porém, no que se refere a biocombustíveis líquidos para utilização em veículos de transporte rodoviário, os mais comuns são o biodiesel e o bioetanol ou o seu derivado ETBE (éter etil-*ter*-butílico). Estes combustíveis alternativos podem ser comercializados na forma “pura” em veículos adaptados ou sob a forma de “misturas” em proporções que não afectem o rendimento dos motores dos veículos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

biomassa e ou da fracção biodegradável de resíduos para utilização como biocombustível; b) «Biodiesel», éster metílico produzido a partir de óleos vegetais ou animais, com qualidade de combustível para motores diesel, para utilização como biocombustível; c) «Biogás», gás combustível produzido a partir de biomassa e ou da fracção biodegradável de resíduos, que pode ser purificado até à qualidade do gás natural, para utilização como biocombustível, ou gás de madeira; d) «Biometanol», metanol produzido a partir de biomassa para utilização como biocombustível; e) «Bioéter dimetílico», éter dimetílico produzido a partir de biomassa para utilização como biocombustível; f) «Bio-ETBE (bioéter etil-ter-butílico)», ETBE produzido a partir do bioetanol, sendo a percentagem volumétrica de bio-ETBE considerada como biocombustível de 47%; g) «Bio-MTBE (bioéter metil-ter-butílico)», combustível produzido com base no biometanol, sendo a percentagem volumétrica de bio-MTBE considerada como biocombustível de 36%; h) «Biocombustíveis sintéticos», hidrocarbonetos sintéticos ou misturas de hidrocarbonetos sintéticos produzidos a partir de biomassa; i) «Biohidrogénio», hidrogénio produzido a partir de biomassa e ou da fracção biodegradável de resíduos para utilização como biocombustível; j) «Óleo vegetal puro produzido a partir de plantas oleaginosas», óleo produzido por pressão, extracção ou métodos comparáveis, a partir de plantas oleaginosas, em bruto ou refinado, mas quimicamente inalterado, quando a sua utilização for compatível com o tipo de motores e os respectivos requisitos relativos a emissões.

Reconhecidamente, os biocombustíveis podem contribuir para a redução do consumo de combustíveis fósseis, sendo um factor muito importante para redução da emissão de gases com efeito estufa e dando também uma oportunidade à investigação científica e tecnológica para descobrir novos combustíveis e criar e otimizar processos para a sua real utilização.

Também a vertente de desenvolvimento da fileira dos biocombustíveis, pode ser um factor importante para a diversificação das fontes de abastecimento energético potenciando o desenvolvimento agrícola e a fixação de populações no meio rural – em muitas situações votado hoje ao abandono -, bem como novos investimentos em áreas com uma elevada componente tecnológica.

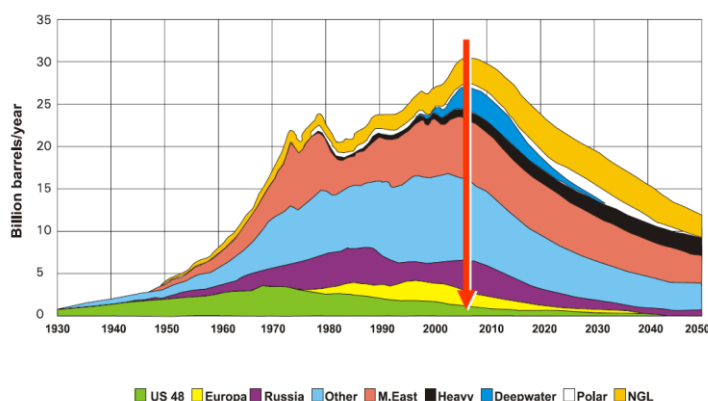


ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

O projecto refere apenas a produção de milho em Portugal, mas em Idanha-a-Nova existe hoje a única plantação de cana-de-açúcar da Europa, capaz de sobreviver na latitude de 39 graus. Através da produção de cana-de-açúcar é possível fabricar etanol, um biocombustível líquido menos poluente que os tradicionais e sequestrador de CO². A Escola Superior Agrária de Castelo Branco tem colaborado quer nos testes, quer na investigação de uma produção que pode chegar às 120 toneladas de cana-de-açúcar por hectare. O projecto da empresa prevê uma área de sete mil hectares, que há vinte anos eram ocupados com a cultura do tomate, há dez com o tabaco e hoje estão abandonados! Como em cada mil quilos desta planta se fabricam 92 litros de etanol e o lucro em cada litro ronda os 32 cêntimos, o negócio pode valer mais de 24,5 milhões de euros.

O proprietário da referida plantação, Sr. Dilip, afiançava há alguns meses “Vou tentar exportar para o estrangeiro porque em Portugal não há medidas que obriguem as gasolineras a apostar neste combustível. Espanha é uma hipótese e os Estados Unidos são outra. Por exemplo, no campeonato de Fórmula Indy, os carros de corrida usam o etanol”.



Source: Association for the Study of Peak Oil & Gas Newsletter (ASPO)

Quer pelos imperativos económicos (e pela evidente esgotabilidade do petróleo) – FIG 2,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

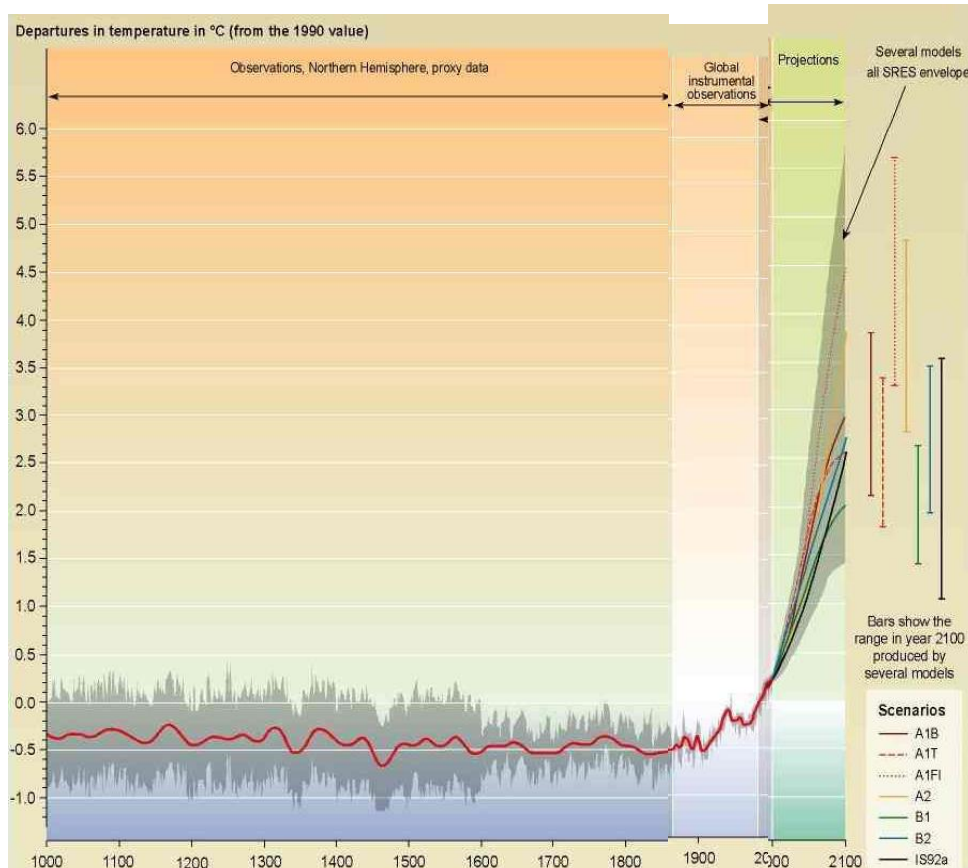


FIG 3 (evolução do aquecimento do planeta – Fonte IPCC)

quer pelos imperativos ambientais (e de sobrevivência da espécie) – FIG 3, há uma evidência: a Humanidade tem de encontrar alternativas ao petróleo como fonte principal de energia. Os últimos 150 anos que foram um autêntico festim de consumo de energia barata têm agora novos dias. A solução não deverá passar por nenhuma fonte de energia privilegiada, pese embora o sol esteja na origem de todas elas, mas sim num “mix”e, acima de tudo, na eficiência energética (mais importante do que qualquer fonte de energia).

Na abordagem do tema biocombustíveis, parece-me muito relevante abordar o exemplo do Brasil⁴ que possui hoje em dia uma incontestável infra-estrutura e tecnologia adquiridas nas

⁴ A indústria brasileira de etanol tem 30 anos de história utilizando a cana de açúcar, além disso, por regulamentação do Governo Federal, toda a gasolina comercializada no país é misturada com 24% de etanol, e já circulam no país 5 milhões de veículos, automóveis e veículos comerciais leves, que podem rodar com 100% de etanol ou qualquer outra combinação de etanol e gasolina, e são chamados popularmente



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

últimas décadas (a partir dos anos 70 do século XX) para a produção e transporte de etanol no território brasileiro, tendo sido pioneiro na utilização deste combustível em veículos automóveis seja como único combustível ou como aditivo da gasolina. O Brasil utiliza essencialmente, na produção de etanol, cana de açúcar.

Quanto à produção de biodiesel, é bom referir que, na Índia e na China, existem experiências muito interessantes com plantas como “jatropha” ou “sorgo doce”, que não competem com a produção de alimentos. A “jatropha”, por exemplo, pode ser plantada em áreas quase desérticas onde alimentos não poderiam ser cultivados. Por outro lado, o sorgo doce produz combustível e também alimento em partes diferentes da mesma planta.

De referir ainda que a refinaria de Sines desenvolve neste momento alterações na fábrica para a produção de *biodiesel* de segunda geração já a partir de 2011, com uma qualidade superior à do diesel fóssil, produzido a partir de qualquer óleo vegetal ou animal, com uma produção estimada de duzentos e cinquenta mil toneladas/ano. Como matéria-prima para a produção desse biocombustível, a opção da refinaria é o binómio “ser amigo do ambiente” e “não comestível” e que não exija muita água. Presentemente, a GALP incorpora já entre três e meio a quatro por cento de *biodiesel*, adquirido à Ibersol e Torrejana.

Na UE, o Conselho Europeu de Março de 2007, aumentou a meta de biocombustíveis de 5,75% para 10% do consumo dos transportes e definiu esse objectivo como obrigatório até 2020 para todos os Estados Membros.

O carácter vinculativo desta meta é adequado ainda que haja condições a respeitar, entre as quais:

de carros “flex”. A indústria automobilística brasileira desenvolveu veículos que funcionam com flexibilidade no tipo de combustível, que são conhecidos na língua inglesa como “*full flexible-fuel vehicles*” (FFVs), o simplesmente “flex” no Brasil, pela sua capacidade de funcionar com qualquer proporção na mistura de gasolina e etanol. Disponíveis no mercado desde 2003, esses veículos resultaram um sucesso comercial, e já em Março de 2008, a frota de carros “flex” tinha atingido a marca de 5 milhões de veículos, incluindo automóveis e veículos comerciais leves, equivalente a quase um 10% da frota do Brasil. O sucesso dos carros “flex”, conjuntamente com a obrigatoriedade ao nível nacional de usar de 20 a 25% do álcool misturado com gasolina convencional (E25), permitiu ao Brasil fornecer pouco mais de 40% de todo o consumo de combustíveis da frota de veículos leves (ciclo Otto) com etanol destilado da cana de açúcar em 2006. O consumo do álcool representou 16,9% da matriz de combustíveis veiculares em 2005 (a matriz inclui os veículos que utilizam óleo diesel).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

- a sustentabilidade da produção de biocombustíveis, garantindo-se que há um ganho ambiental em termos líquidos, sem que tal ponha em causa o abastecimento de alimentos;
- o início da comercialização dos biocombustíveis de segunda geração. Neste particular, o Conselho reiterou apelos para a total e rápida implementação das medidas salientadas nas conclusões do Conselho de Junho de 2006 sobre o Plano de Acção da Comissão para a Biomassa, nomeadamente em matéria de projectos de demonstração de biocombustíveis de segunda geração.

Portugal ao antecipar a meta Europeia (através da Portaria n.º 1554-A/2007, de 7 de Dezembro) está seguramente a desenvolver possibilidades de rendimento nas regiões rurais e a estimular a investigação em áreas em que a Europa pode conseguir a liderança mundial.

**PARTE III
CONCLUSÕES**

- 1 – O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda submeteu à Assembleia da República, o Projecto de Lei n.º 520/X/3, que “*promove a sustentabilidade dos biocombustíveis;*”
- 2 - A apresentação do Projecto de Lei n.º 520/X/3 foi efectuada em conformidade com o disposto nos artigos 167.º da Constituição da República Portuguesa e 118.º do Regimento da Assembleia da República;
- 3 - Em 22 de Abril de 2008, o Projecto de Lei n.º 520/X/3 baixou à Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional, para elaboração do respectivo parecer.
- 4 – O Projecto de Lei n.º 520/X/3 do Bloco de Esquerda reúne os requisitos, constitucionais, legais e regimentais, pelo que está em condições de subir ao Plenário.
- 5 - Os Grupos Parlamentares reservam as suas posições de voto para o Plenário da Assembleia da República.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**PARTE IV
ANEXOS**

Do presente parecer consta como anexo 1 a Nota Técnica elaborada pelos serviços da Assembleia da República ao abrigo do artigo 131º do Regimento.

Assembleia da República, 24 de Junho de 2008

O Deputado Relator

O Presidente da Comissão

Jorge Seguro Sanches

Rui Vieira