Proposta de Lei n.º 9/XV/1.ª (ALRAM)

Título: Pela revogação do Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março, e a regulamentação urgente do novo subsídio social de mobilidade

Data de admissão: 26 de maio de 2022

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

ÍNDICE

I. A INICIATIVA

II. APRECIAÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

VII. AVALIAÇÃO PRÉVIA DE IMPACTO

Elaborada por: Rita Nobre e Elodie Rocha (DAC), Luís Martins (DAPLEN), Maria Leitão e Luísa Colaço (DILP)
Data: 21.06.2022

I. A INICIATIVA

A presente iniciativa visa, de acordo com a exposição de motivos apresentada, revogar o Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março[1], que suspende a vigência da Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, e repristinar o Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho.

Contudo, atendendo ao articulado da iniciativa, esta procede às seguintes alterações:

(i) No seu artigo 2.º, prevê a regulamentação da Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, estabelecendo deve ser regulamentado o modelo do subsídio social de mobilidade, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira;

(ii) No seu artigo 3.º, altera o artigo 18.º da Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, tornando a entrada em vigor do diploma independente da publicação da portaria prevista no diploma[2].

De acordo com os proponentes, a apresentação da proposta de lei ora em apreço prende-se, no essencial, com o facto de nunca ter sido efetivado o mecanismo de revisão do subsídio social de mobilidade, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho. Adicionalmente, o artigo 18.º da Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, faz depender a entrada em vigor da mencionada lei da publicação de uma portaria, prevista no artigo 4.º, que regulamentaria o subsidio social de mobilidade, portaria essa que, até à data de apresentação da inciativa, não existia.

Por fim, e conforme já referido anteriormente, chama-se a atenção para o facto de a inciativa fazer referência, no seu artigo 2.º, à necessidade de o Governo regulamentar a execução do model do subsidio social de mobilidade durante o primeiro semestre de 2022 (o qual se encontra a terminar, refira-se).

[1] Diploma retirado do sítio da internet do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário.
[2] Remete-se, neste ponto, para o constante no subcapítulo *Conformidade com as regras de legística formal,* o qual se encontra integrado no capítulo seguinte.

II. APRECIAÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

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

A iniciativa em apreço é apresentada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, no âmbito do seu poder de iniciativa, nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 167.º, na alínea *f)* do n.º 1 do artigo 227.º e no n.º 1 do artigo 232.º da Constituição, bem como na alínea *b)* do n.º 1 do artigo 37.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira e no n.º 1 do artigo 119.º do Regimento da Assembleia da República (Regimento).

Toma a forma de proposta de lei[3], em conformidade com o previsto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, e é assinada pelo Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, em observância do n.º 3 do artigo 123.º do mesmo diploma.. Encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo, assim, os requisitos formais previstos no n.º 1 e 2.º do artigo 124.º do Regimento. De igual modo, observa os requisitos formais relativos às propostas de lei, constantes do n.º 2 do artigo 124.º do RAR. Todavia, considerando o disposto na primeira parte do n.º 3 do artigo 124.º do Regimento, não vem acompanhada dos estudos, documentos ou pareceres que a tenha fundamentado..

Observa, igualmente, os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

Por fim, refira-se que, nos termos do disposto no artigo 170.º do RAR, nas reuniões da comissão parlamentar em que sejam discutidas propostas legislativas das regiões autónomas podem participar representantes da Assembleia Legislativa da região autónoma proponente.

A proposta de lei deu entrada em 25 de maio de 2022, acompanhado da ficha de avaliação prévia de impacto de género. Por despacho do Presidente da Assembleia da República foi admitido a 26 de maio e baixou à Comissão de Assuntos

[3] Aprovada, mediante Resolução, em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Madeira/Açores, de 05/05/2022

Consitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias para apreciação e emissão de parecer, no mesmo dia. Foi anunciado na reunião do Plenário, em 1 de junho.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa legislativa *«Pela revogação do Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março, e pela regulamentação urgente do novo subsídio social de mobilidade»* traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como lei formulário.

Todavia, considerando que o n.º 1 do artigo 6.º da *lei formulário* dispõe que os *«diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas»*, propõe-se que do título passe a constar a seguinte redação: « *Revoga o Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março, procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 134/2019, de 24 de julho, e promove a regulamentação do novo subsídio social de mobilidade» .*

Em caso de aprovação esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República*, em conformidade com o disposto na alínea *c*) do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, entrando em vigor *"no dia seguinte ao da sua publicação",* conforme com o previsto no artigo 4.º do articulado e no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos legislativos *«entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação»*.

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em análise não nos suscita outras questões no âmbito da lei formulário.

- **Conformidade com as regras de legística formal**

Visando uma maior transparência e clareza do texto da presente iniciativa legislativa e considerando que o disposto no artigo 1.ª (objeto) não se encontra totalmente explicito ao longo do articulado, propõe-se que, em sede de especialidade, seja ponderada o aditamento de dois novos artigos 4.º e 5.º, que contemplem expressamente a revogação do Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março, bem como a repristinação do Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho e, consequentemente, a renumeração do atual artigo 4.º como artigo 6.º

Sugere-se, igualmente, que seja ponderada uma nova redação para o artigo 3.º do articulado, prevendo a alteração ao artigo 18.º do Decreto-Lei .º 134/2015, de 24 de julho, e não da Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, que tem apenas 4 artigos.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

Nos termos do artigo 6.º[4] da Constituição da República Portuguesa (Constituição), o «Estado é unitário e respeita na sua organização e funcionamento, o regime autonómico insular e os princípios da subsidiariedade», acrescentando a alínea *g)* do artigo 9.º, como tarefas fundamentais do Estado, «a promoção e o desenvolvimento harmonioso de todo o território nacional, tendo em conta, designadamente, o carácter ultraperiférico dos arquipélagos dos Açores e da Madeira». Dispõe, ainda, a alínea *e)* do artigo 81.º que incumbe prioritariamente ao Estado, no âmbito económico e social, «promover a correção das desigualdades derivadas da insularidade das regiões autónomas e, incentivar a sua progressiva integração em espaços económicos mais vastos, no âmbito nacional ou internacional», consagrando o n.º 1 do artigo 229.º que «os órgãos de soberania asseguram, em cooperação com os órgãos de governo próprio, o desenvolvimento económico e social das Regiões Autónomas, visando, em especial, a correção das desigualdades derivadas da insularidade». Por sua vez, o n.º 1 do artigo

[4] Texto consolidado retirado do portal na *Internet* da Assembleia da República. Todas as referências à Constituição são feitas para o referido portal.

13.º da Lei Fundamental determina que «todos os cidadãos têm a mesma dignidade social e são iguais perante a lei», prevendo o n.º 2 que ninguém pode ser privilegiado, beneficiado, prejudicado, privado de qualquer direito ou isento de qualquer dever em razão, nomeadamente do seu território de origem, situação económica e condição social. Já o n.º 2 do artigo 225.º da Constituição vem prever que «a autonomia das regiões visa a participação democrática dos cidadãos, o desenvolvimento económico-social e a promoção e defesa dos interesses regionais, bem como o reforço da unidade nacional e dos laços de solidariedade entre todos os portugueses».

Também o Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira[5] veio consagrar o princípio da continuidade territorial, determinando o artigo 10.º que este «assenta na necessidade de corrigir as desigualdades estruturais, originadas pelo afastamento e pela insularidade, visando a plena consagração dos direitos de cidadania da população madeirense, vinculando, designadamente, o Estado ao seu cumprimento, de acordo com as suas obrigações constitucionais».

De mencionar ainda que, o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia[6] prevê, na alínea *a)* do n.º 3 do artigo 107.º, que podem ser compatíveis com o mercado interno, os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico das regiões ultraperiféricas previstas no artigo 349.º deste Tratado, nas quais se inclui a Região Autónoma da Madeira. O artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho de 2014, que consagra certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do mencionado Tratado estabelece que os auxílios ao transporte aéreo e marítimo de passageiros estão isentos da obrigação de notificação à Comissão Europeia, prévia à instituição ou à alteração de qualquer auxílio, desde que cumpram determinados requisitos. Cumpre também referir que os serviços aéreos regulares entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira foram objeto de imposição de obrigações de serviço público, conforme Comunicação da Comissão n.º 2010/C 283/06, de 20 de outubro de 2010, nos termos do procedimento previsto no n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de

[5] Texto consolidado retirado do sítio na *Internet* do *Diário da República Eletrónico*. Todas as referências legislativas são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 10/06/2022.
[6] Diploma consolidado retirado do portal oficial EUR-Lex. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas são feitas para o referido portal. Consultas efetuadas a 10/06/2022.

setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade.

Assim, e na sequência do estabelecido na Constituição e no Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira e em cumprimento da legislação aplicável da União Europeia foi aprovado, nomeadamente, o Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho[7,8]. Este diploma veio regular a atribuição de um subsídio social de mobilidade (SSM) aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial, tendo sido alterado e republicado, em anexo, pela Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro[9].

O subsídio social de mobilidade em causa destina-se aos passageiros residentes e residentes equiparados na Região Autónoma da Madeira, bem como aos passageiros estudantes que, ali residindo, efetuem os seus estudos em estabelecimentos de ensino situados noutras regiões, ou que, sendo residentes de outras regiões, ali desenvolvam os seus estudos, realizando, para esse efeito, viagens nas referidas ligações aéreas e marítimas, e que satisfaçam os critérios de elegibilidade previstos no mencionado decreto-lei (artigo 3.º). A atribuição do subsídio social de mobilidade ao beneficiário implica a compra e a utilização efetiva do bilhete, e corresponde ao pagamento de um valor variável sem limite máximo, sendo que o beneficiário paga, no ato da compra, nas viagens entre a Região Autónoma da Madeira e o continente, o máximo de 86 euros tratando-se de residentes e equiparados e de 65 euros tratando-se de estudantes, e, nas viagens entre a Região Autónoma da Madeira e a Região Autónoma dos Açores, o máximo de 119 euros tratando-se de residentes e equiparados e 89 euros tratando-se de estudantes (artigo 4.º).

[7] O Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, revogou o Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril, alterado pelas Leis n.ºs 50/2008, de 27 de agosto, e 21/2011, de 20 de maio, que regulava a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários no âmbito dos serviços aéreos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira. A Portaria n.º 316-A/2008, de 23 de abril, veio regulamentar o Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril, tendo fixado o valor do subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira. De acordo com o n.º 3 o valor do subsídio atribuído pelo Estado era de (euro) 60 por viagem de ida e volta entre a Região Autónoma da Madeira e o continente e de (euro) 30 por viagem de ida simples.
[8] Texto consolidado.
[9] Trabalhos preparatórios.

Nos termos do n.º 1 do artigo 15.º também do Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, o valor do subsídio social de mobilidade é revisto anualmente, ouvidos os órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira, com base numa avaliação das condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas e marítimas abrangidas pelo presente decreto-lei e da respetiva utilização pelos passageiros beneficiários. Determina o n.º 2 do mesmo artigo e diploma que a avaliação deve ser efetuada, em conjunto, pela Inspeção-Geral de Finanças, com a Autoridade Nacional da Aviação Civil ou com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, no decurso dos primeiros três meses de cada ano, a fim de habilitar os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes aéreo e marítimo a decidir sobre o valor a atribuir aos beneficiários a partir do início do mês de abril de cada ano. Já relativamente ao apuramento do montante anual de subsídios atribuídos efetivamente pagos, previsto no artigo 10.º daquele diploma, é determinado que compete à entidade prestadora do serviço de pagamento apresentar à Inspeção-Geral de Finanças, nos 30 dias subsequentes a cada trimestre vencido, a informação relevante para efeitos do controlo dos subsídios pagos por tipo de beneficiários, cujo formato e conteúdo são fixados no ato que designar a entidade prestadora do serviço de pagamento[10].

De referir que a Portaria n.º 260-C/2015, de 24 de agosto[11,12], definiu o modo de proceder ao apuramento do valor do subsídio social de mobilidade e o prazo em que o mesmo deve ser solicitado, no âmbito do serviço de transporte aéreo previsto no Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho.

A Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, produziu efeitos em 1 de abril de 2020 (artigo 4.º), com a entrada em vigor da Lei n.º 2/2020, de 31 de março[13], que aprovou o Orçamento do Estado para 2020, prevendo o artigo 98.º que o «Governo assegura, no ano de 2020, os necessários meios financeiros correspondentes à aplicação dos termos da Lei n.º

[10] O Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, estabelece que, sem prejuízo das competências de fiscalização da Inspeção-Geral de Finanças, compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil, no que respeita à atuação das transportadoras aéreas nas rotas liberalizadas e no âmbito das suas atribuições de promoção e defesa da concorrência no setor da aviação civil, avaliar o grau de concentração no mercado e a prática de tarifas e de encargos sobre o preço do bilhete excessivamente elevados, com o objetivo de mitigar eventuais distorções resultantes da atribuição deste auxílio de mobilidade. No que concerne ao transporte marítimo, e sem prejuízo das competências de fiscalização da Inspeção-Geral de Finanças, compete à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes acompanhar e fiscalizar as operações de transporte marítimo que beneficiem da atribuição do subsídio social de mobilidade.
[11] Texto consolidado.
[12] A Portaria n.º 260-C/2015, de 24 de agosto, foi alterada pela Portaria n.º 387-A/2015, de 28 de outubro.
[13] Texto consolidado.

105/2019, de 6 de setembro, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial». Já a portaria de regulamentação prevista na Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, não foi, até à data, aprovada e publicada.

As alterações que a Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, introduziu no Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, foram consideradas pelo Governo como «modificações substantivas ao processo de atribuição do subsídio social de mobilidade», que «impediram até ao momento presente a operacionalização plena do novo regime». Assim, e «até que tal seja possível e por forma a assegurar a continuidade da atribuição do SSM aos beneficiários e a manutenção do contrato de prestação de serviços ao abrigo do qual eram concretizados os pagamentos efetuados pelo Estado, considera-se necessário aprovar um regime transitório de recurso, até 31 de dezembro de 2022», regime este que foi publicado pelo Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março.

A presente iniciativa, que teve origem na Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 8/2022/M, de 1 de junho[14], e que foi apresentada na Mesa da Assembleia da República pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, visa revogar o Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março, e a publicação da regulamentação urgente do novo subsídio social de mobilidade, dado que «urge impedir o adiamento indefinido da entrada em vigor da Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, a qual merece o mais veemente repúdio de todos os madeirenses, e insistir pela regulamentação imediata de um regime de subsídio social de mobilidade, boicotado pelo Governo da República, mas aprovado pela Assembleia Legislativa da Madeira e pela Assembleia da República». A Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira teve origem no Projeto de Proposta de Lei à Assembleia da República - PLM/XII/2022/971, apresentado pelo Grupo Parlamentar do PSD Madeira, que foi aprovado por unanimidade em votação final global. Desta iniciativa podem ser consultados os respetivos trabalhos preparatórios.

[14] Todas as referências a trabalhos preparatórios da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira são feitas para o respetivo portal na *Internet*, salvo indicação em contrário.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

- **Âmbito da União Europeia**

Da União Europeia (UE) fazem parte nove regiões ultraperiféricas geograficamente muito afastadas do continente europeu cujo *acervo comunitário*, com todos os direitos e deveres associados, se lhes aplica. No entanto, de acordo com o artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE)[15] as políticas têm de ser ajustadas a estas regiões para fazerem frente aos desafios derivados do afastamento geográfico, insularidade, pequena superfície, vulnerabilidade às alterações climáticas e dependência económica de um pequeno número de produtos.

A comunicação da Comissão Europeia de 2017 «Uma parceria estratégica reforçada e renovada com as regiões ultraperiféricas da UE[16]», propõe uma nova abordagem para melhor responder às necessidades específicas destas regiões, incentivando-as a tirar partido dos seus ativos únicos, estimulando a competitividade, inovação e investigação, bem como aprofundar a cooperação com os países vizinhos, apostando num vasto leque de políticas, que incluem a coesão, o turismo e as políticas de agricultura e pescas.

Em matéria de mobilidade, a comunicação refere que «*No domínio do ensino superior, a Comissão irá continuar a promover as oportunidades existentes em matéria de mobilidade e de reforço das capacidades, através de campanhas de sensibilização organizadas em estreita cooperação com as agências nacionais. Já aumentou significativamente o apoio financeiro aos participantes que viajam das, e para as, regiões ultraperiféricas desde o lançamento do Erasmus+ e ajustará melhor esse apoio a partir dos concursos para 2018. Além disso, as regras específicas de financiamento para as regiões ultraperiféricas no âmbito do Erasmus+ serão aplicáveis ao Corpo Europeu de Solidariedade. Tal implica um maior apoio para as despesas de deslocação dos participantes que viajam das, e para as, regiões ultraperiféricas. A Comissão explorará igualmente as possibilidades de alargar a cooperação regional no que respeita*

[15] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&qid=1610115500767&from=PT
[16] https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/pdf/rup_2017/com_rup_partner_pt.pdf

ao Erasmus+ nos domínios pertinentes, para estimular ainda mais a mobilidade entre as regiões ultraperiféricas e os países terceiros vizinhos.»

Os progressos realizados na implementação da referida comunicação de 2017 constam de um relatório, adotado a 23 de março de 2020, onde são apresentadas as ações empreendidas pela Comissão Europeia, as regiões ultraperiféricas e os respetivos Estados-Membros.

Em maio de 2022, a Comissão Europeia adotou «uma estratégia renovada para as regiões mais remotas da UE, as chamadas regiões ultraperiféricas, com vista a tirar proveito das suas potencialidades através de investimentos e reformas adequados». A estratégia renovada incidirá em cinco pilares:

a) Dar prioridade às pessoas — melhorar as condições de vida nas regiões ultraperiféricas, garantir a qualidade de vida, combater a pobreza, desenvolver oportunidades para os jovens;

b) Aproveitar as vantagens únicas de cada região, como a biodiversidade, a economia azul ou o potencial de investigação;

c) Favorecer uma transformação económica sustentável, respeitadora do ambiente e com impacto neutro no clima, no quadro da transição ecológica e digital;

d) Reforçar a cooperação regional das regiões ultraperiféricas com os países e territórios vizinhos;

e) Reforçar a parceria e o diálogo com as regiões ultraperiféricas, nomeadamente através do apoio específico à respetiva capacidade administrativa e de medidas de sensibilização para intensificar a sua participação nos programas da UE.

A estratégia renovada refere que, em matéria de mobilidade, transporte, turismo e cultura, a Comissão Europeia irá procurar *encorajar e facilitar a adoção pelas regiões ultraperiféricas dos instrumentos disponíveis na UE para melhorar a conectividade e a mobilidade.*

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP), constatou-se que não se encontram pendentes, na XV Legislatura, inciativas ou petições sobre matéria idêntica.

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

De igual modo, efetuada uma pesquisa à base de dados da AP constatou-se que na XV e na XIV Legislaturas não existem antecedentes sobre matéria idêntica.

Porém, no que concerne à XIII Legislatura, verifica-se a existência da Proposta de Lei 82/XIII/2.ª (ALRAM) - «Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial». Esta inciativa deu origem à Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

- **Consultas obrigatórias**

Regiões Autónomas

O Presidente da Assembleia da República promoveu, a 27 de maio de 2022, a audição dos órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores e do Governo Regional da Madeira, para emissão de parecer, nos termos do artigo 142.º do RAR, e para os efeitos do n.º 2 do artigo 229.º da Constituição.

Até ao momento foram recebidos os pareceres do Governo da Região Autónoma da Madeira e dos Açores, bem como da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos

Açores, os quais se encontram disponíveis para consulta na página eletrónica da presente iniciativa.

Outras

O Presidente da 6.ª Comissão, Deputado Afonso Oliveira, promoveu nos termos regimentais, no dia 7 de junho de 2022, a emissão de parecer pela Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) e pela Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE).

Assim que forem recebidos, os referidos pareceres estarão disponíveis para consulta na página eletrónica da inciativa.

- **Consultas facultativas**

Atendendo à matéria em causa a Comissão pode, se assim o deliberar, pedir contributo, nomeadamente, à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e ao Turismo de Portugal.

A Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor (DECO) enviou contributo manifestando apoio à inciativa ora e apreço, o qual se encontra disponível para consulta na página eletrónica da inciativa.

VII. AVALIAÇÃO PRÉVIA DE IMPACTO

- **Impacto orçamental**

A aprovação da inciativa ora em causa terá impacto em sede de Orçamento de Estado. Caso a Comissão assim o entenda, poderá ser solicitado a uma entidade com competência especifica para o efeito a realização de uma avaliação prévia do impacto orçamental desta iniciativa.