

Relatório

Proposta de Lei n.º 41/XVI/1.ª (ALRAA)

Relator: Deputado
Paulo Moniz (PSD)

Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, prossequindo objetivos de coesão social e territorial

ÍNDICE

Parte I – Considerandos

- 1. Nota introdutória**
- 2. Apreciação dos requisitos constitucionais, regimentais e formais**
- 3. Enquadramento jurídico nacional**
- 4. Antecedentes: iniciativas legislativas e petições**
- 5. Iniciativas legislativas e Petições sobre matéria conexa**
- 6. Enquadramento Jurídico Internacional**
- 7. Consultas e contributos**

Parte II – Opinião do Deputado Relator

Parte III - Conclusões

Parte IV - Anexos

PARTE I – APRESENTAÇÃO SUMÁRIA DO PROJETO DE LEI

1. Nota introdutória

A Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA) apresentou à Assembleia da República a Proposta de Lei n.º 41/XVI/1.^a, “Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial”.

A iniciativa deu entrada na Assembleia da República no dia 16 de dezembro de 2024, tendo sido admitida no dia 18 e baixado, na mesma data, à Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação (CEOPH), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciada na reunião plenária do dia 19 do mesmo mês.

A presente iniciativa tem por finalidade proceder à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, com o intuito de regular o regime do subsídio social de mobilidade, aplicável aos cidadãos beneficiários, respeitante aos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira.

Conforme é mencionado na exposição de motivos, e de acordo com a Nota Técnica, “o proponente destaca a diversidade de tratamento na atribuição do subsídio social de mobilidade, não justificada, em razão da nacionalidade, apesar da residência na Região, sendo atualmente considerados beneficiários os cidadãos de nacionalidade portuguesa ou de outro Estado membro da União Europeia (EU), bem como os cidadãos nacionais do Espaço Schengen, no âmbito do acordo relativo à livre circulação de pessoas, e os cidadãos do Brasil, com quem Portugal celebrou um acordo relativo ao estatuto geral de igualdade de direitos e deveres”.

Mais, observa ainda o proponente que cerca de 60 % dos imigrantes legalmente residentes na Região Autónoma dos Açores não têm direito ao subsídio social de mobilidade, como tiveram até aqui, mesmo sem estar regulamentado, considerando assim necessário, em cumprimento do princípio da igualdade, e respeitando determinados requisitos, equiparar os residentes da Região como beneficiários do subsídio social de mobilidade.

Assim, a proposta apresentada densifica o direito ao subsídio social de mobilidade, referente aos passageiros estudantes, e aos passageiros residentes equiparados, independentemente da nacionalidade ou apátridas, desde que residam na Região Autónoma dos Açores, há pelo menos seis meses, incluindo o respetivo agregado familiar.

2. Apreciação dos requisitos constitucionais, regimentais e formais

A iniciativa legislativa em apreço é apresentada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, no âmbito do seu poder de iniciativa, ao abrigo e nos termos do 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 da República Portuguesa (Constituição), bem como na alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores e no n.º 1 do artigo 119.º do Regimento da Assembleia da República (Regimento).

A iniciativa assume a forma de proposta de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, e é assinada pelo Presidente da mesma, em observância do n.º 3 do artigo 123.º do mesmo diploma.

Encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 1 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 Regimento.

É enunciado na nota de admissibilidade que a iniciativa prevê a ampliação do conceito de «passageiros estudantes» assim como a ampliação dos requisitos para a qualificação como «passageiros residentes», no âmbito do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março . Ora, o Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, dispõe no n.º 1 do artigo 9.º, que «compete ao Estado, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, assegurar a atribuição do subsídio social de mobilidade mediante dotação orçamental e no n.º 2 é referido que «a dotação orçamental destina-se ao pagamento dos encargos com o subsídio social de mobilidade, bem como com a prestação do respetivo serviço de pagamento (...)».

A iniciativa pode eventualmente estabelecer uma aplicação retroativa. Caso se considere que do confronto das duas normas resulta uma aplicação retroativa, poderão estar em causa os princípios da confiança e segurança jurídicas, subjacentes ao princípio do Estado de Direito democrático, expressamente consagrado no artigo 2.º da Constituição.

Contudo, a retroatividade aqui presente não se enquadra no elenco das proibições constitucionais de retroatividade, nomeadamente, nos casos de leis penais (artigo 29.º da Constituição), leis restritivas de direitos, liberdades e garantias (n.º 3 do artigo 18.º da Constituição) e leis fiscais (n.º 3 do artigo 103.º da Constituição), de acordo com Gomes Canotilho, tal «não significa que o problema da retroatividade das leis deva ser visualizado apenas com base em regras constitucionais. Uma lei retroativa pode ser inconstitucional quando um princípio constitucional, positivamente plasmado e com suficiente densidade, isso justifique». Também o Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 93/84 afirma que, «se uma lei retroativa não é, per se, inconstitucional, poderá sê-lo se a retroatividade implicar a violação de princípios e disposições constitucionais autónomas».

O presente relatório é acompanhado em anexo de nota técnica produzida pelos serviços da Assembleia da República onde são elencadas as questões patentes na nota de admissibilidade.

Verificação do cumprimento da lei formulário

O título da presente iniciativa legislativa «Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, prossequindo objetivos de coesão social e territorial» traduz o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, embora, em caso de aprovação, o título poderá ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

Os autores promoveram a republicação, em anexo, do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, nos termos do disposto na alínea b) do n.º 4 do artigo 6.º da lei formulário.

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 devem 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 formulário.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 5.º desta proposta de lei estabelece que a sua entrada em vigor ocorrerá «com a lei do Orçamento do Estado para 2025». Caso esta iniciativa seja aprovada, uma vez que o Orçamento do Estado para 2025 já entrou em vigor, esta norma pode colidir com o previsto no n.º 1 do artigo 5.º do Código Civil, que dispõe que «a lei só se torna obrigatória depois de publicada no jornal oficial». Pelo que, para efeitos do disposto 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», sugere-se que a norma de entrada em vigor seja alterada, em eventual sede de especialidade, para salvaguardar plenamente as normas legais de entrada em vigor, podendo a produção de efeitos retroativos ser prevista numa nova norma.

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

3. Enquadramento jurídico nacional

De acordo com a informação presente na Nota Técnica, segundo o n.º 1 do artigo 5.º da Constituição da República Portuguesa, «Portugal abrange o território historicamente definido no continente europeu e os arquipélagos dos Açores e da Madeira».

O artigo seguinte estabelece que «o Estado é unitário e respeita na sua organização e funcionamento o regime autonómico insular e os princípios da subsidiariedade, da autonomia das autarquias locais e da descentralização democrática da administração pública» (n.º 1), e que «os arquipélagos dos Açores e da Madeira constituem regiões autónomas dotadas de estatutos político-administrativos e de órgãos de governo próprio» (n.º 2).

A promoção do desenvolvimento harmonioso de todo o território nacional, tendo em conta, designadamente, o carácter ultraperiférico destes dois arquipélagos constitui uma das tarefas fundamentais do Estado previstas no artigo 9.º da Lei Fundamental, mais precisamente na sua alínea g).

Segundo o artigo 225.º do mesmo diploma, «o regime político-administrativo próprio dos arquipélagos dos Açores e da Madeira fundamenta-se nas suas características geográficas, económicas, sociais e culturais e nas históricas aspirações autonomistas das populações insulares» (n.º 1), sendo 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» (n.º 2).

No Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, que foi aprovado pela Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, um dos direitos da Região, previsto

na alínea b) do artigo 7.º do Estatuto, é o «direito à justa compensação e à discriminação positiva com vista à atenuação dos custos da insularidade e do carácter ultraperiférico da Região» e que incumbe aos órgãos de soberania e aos órgãos de governo próprio da Região, no exercício das respetivas atribuições e competências, a promoção da eliminação das desigualdades estruturais, sociais e económicas entre portugueses, causadas pela insularidade e pelo afastamento da Região e de todas e cada uma das ilhas em relação aos centros de poder, nos termos do n.º 1 do artigo 13.º do mesmo Estatuto.

A criação, pelo Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, de um subsídio social de mobilidade – que se destina aos passageiros residentes e residentes equiparados na Região Autónoma dos Açores, bem como aos passageiros estudantes que, ali residindo, efetuam os seus estudos em estabelecimentos de ensino situados noutras regiões, ou que, sendo residentes de outras regiões, ali desenvolvam os seus estudos, tendo, para tal, de realizar viagens entre o continente e essa Região ou entre a mesma e a Região Autónoma da Madeira – constitui um instrumento para prosseguir os objetivos de coesão social e territorial acima referidos.

Este auxílio social de mobilidade caracteriza-se por ser um subsídio de valor variável, por viagem naquelas ligações aéreas, atribuído direta e posteriormente aos beneficiários que o solicitem, mediante prova de elegibilidade, à entidade designada pelo Governo para proceder ao respetivo pagamento.

Tendo em consideração o escopo da presente iniciativa legislativa, importa reiterar que o Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, tem por destinatários os passageiros estudantes que residem na Região e efetuam os seus estudos em estabelecimentos de ensino situados noutras regiões, ou que são residentes de outras regiões, mas estudam na Região, bem como os passageiros residentes e residentes equiparados na Região Autónoma dos Açores.

De acordo com o artigo 2.º deste decreto-lei, que estabelece um elenco de definições, considera-se «passageiros estudantes», os cidadãos que, à data da realização da viagem, tenham idade igual ou inferior a 26 anos e frequentem

efetivamente qualquer nível do ensino oficial ou equivalente na Região Autónoma dos Açores (incluindo cursos de pós-graduação, realização de mestrados ou doutoramentos), em instituições públicas, particulares ou cooperativas, com última residência no continente, na Região Autónoma da Madeira, noutro Estado membro da União Europeia ou em qualquer outro Estado com o qual Portugal ou a União Europeia tenham celebrado um acordo relativo à circulação de pessoas, ou que frequentem efetivamente qualquer nível do ensino oficial ou equivalente no continente, na Região Autónoma da Madeira, noutro Estado membro da União Europeia ou em qualquer outro Estado com o qual Portugal ou a União Europeia tenham celebrado um acordo relativo à circulação de pessoas (incluindo cursos de pós-graduação, realização de mestrados ou doutoramentos), em instituições públicas, particulares ou cooperativas, com última residência na Região Autónoma dos Açores.

O mesmo artigo considera «passageiros residentes», os cidadãos com residência habitual e domicílio fiscal na Região Autónoma dos Açores que sejam de nacionalidade portuguesa ou de outro Estado membro da União Europeia ou de qualquer outro Estado com o qual Portugal ou a União Europeia tenham celebrado um acordo relativo à livre circulação de pessoas e que residam, há pelo menos seis meses, na Região; que sejam familiares de cidadãos da União Europeia, nos termos do artigo 2.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto, que tenham adquirido o direito de residência permanente em território português e que residam, há pelo menos seis meses, na Região; ou que sejam de nacionalidade de qualquer Estado com o qual Portugal tenha celebrado um acordo relativo ao estatuto geral de igualdade de direitos e deveres entre cidadãos portugueses e países terceiros e que residam, há pelo menos seis meses, na Região.

A noção de «passageiros residentes equiparados» incluída neste artigo abrange os membros do Governo Regional dos Açores ou cidadãos que exerçam funções públicas ao seu serviço, ainda que residam há menos de seis meses na Região; os trabalhadores da Administração Pública, civis ou militares, quando deslocados em comissão de serviço, mobilidade interna, cedência de interesse

público ou ao abrigo de outros institutos de mobilidade previstos na lei, na Região, ainda que nesta residam há menos de seis meses; ou os trabalhadores nacionais ou de qualquer outro Estado membro da União Europeia, do Espaço Económico Europeu, ou de qualquer outro país com o qual Portugal ou a União Europeia tenha celebrado um acordo relativo à livre circulação de pessoas, ou relativo ao estatuto geral de igualdade de direitos e deveres, que se encontrem vinculados por um contrato de trabalho, ainda que de duração inferior a um ano, celebrado com a entidade patronal com sede ou estabelecimento na Região e ao abrigo do qual o local de prestação de trabalho seja na Região.

Para ter acesso ao subsídio o beneficiário tem de pagar a viagem e utilizar efetivamente o bilhete, solicitando, a posteriori, o respetivo reembolso. O modo de proceder ao apuramento do valor do subsídio social de mobilidade é definido pela Portaria n.º 95-A/2015, de 27 de março .

Em virtude da alteração desta portaria pela Portaria n.º 234/2024/1, de 26 de setembro, o valor deste subsídio passou, desde 27 de setembro de 2024, a ter um custo elegível máximo de 600 € . O artigo 4.º desta portaria esclarece que as alterações por ela introduzidas se aplicam apenas aos bilhetes comprados após a sua data de entrada em vigor, não se aplicando aos bilhetes que tenham sido adquiridos antes dessa data, independentemente de a respetiva viagem ainda não ter sido realizada.

O mais recente Relatório da Auditoria do Tribunal de Contas ao subsídio ao passageiro residente na Região Autónoma dos Açores nas viagens aéreas interilhas - «Tarifa Açores» (Relatório N.º 14/2024, de 20 de dezembro de 2024), apreciou a conformidade legal e material dos pressupostos inerentes à atribuição do subsídio em benefício do passageiro residente na Região Autónoma dos Açores, nos anos de 2022 e 2023.

De acordo com esta auditoria, em 2022, o limite orçamental para o subsídio social de mobilidade fixou-se em 7,1 milhões de euros, e em 2023, em 8,5 milhões de euros; no que concerne ao impacto financeiro, entre 1 de junho de 2021 e 31 de dezembro de 2023, a despesa estimada era de 19,3 milhões de

euros; e, entre 2021 e 2024, foram gastos 18,9 milhões de euros no âmbito da «Tarifa Açores».

Finalmente, de entre as recomendações que o Tribunal de Contas dirige à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, destaca-se a de «Equacionar, conjuntamente com as demais entidades intervenientes na atribuição do subsídio, uma reavaliação do quadro regulamentar instituído, entre outros aspetos, no que respeita à definição de metas ou objetivos que se pretende atingir, os trâmites relativos ao apuramento do valor e pagamento do subsídio, bem como, acompanhamento, controlo, fiscalização e avaliação».

4. Antecedentes: iniciativas legislativas e petições

Na XV Legislatura foi apresentada a seguinte iniciativa legislativa sobre matéria idêntica ou conexa:

- Proposta de Lei n.º 9/XV/1.ª (ALRAM) - Pela revogação do Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março, e a regulamentação urgente do novo subsídio social de mobilidade.

A iniciativa caducou em 11 de outubro de 2023.

5. Iniciativas legislativas e Petições sobre matéria conexa

Na atual legislatura não se verificou a existência de petições sobre a matéria, mas foi apresentada a seguinte iniciativa legislativa sobre matéria idêntica ou conexa:

- Projeto de Lei n.º 185/XVI/1.ª (BE) - Simplifica e previne eventuais fraudes na atribuição do subsídio social de mobilidade atribuído a residentes nas Regiões Autónomas.

Rejeitado na generalidade, em 21 de junho de 2024, na Reunião Plenária n.º 28, com os votos contra do PSD, PS, IL, CDS-PP, a abstenção do CH, e os votos a favor do BE, PCP, L e PAN.

Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP), constatou-se que se encontra pendente, na XVI Legislatura, apenas a seguinte iniciativa legislativa sobre a matéria em apreço:

- Proposta de Lei n.º 7/XVI/1.^a (ALRAA) - Simplifica o modelo de atribuição do subsídio social de mobilidade a residentes na Região Autónoma dos Açores.

6. Enquadramento Jurídico Internacional

Conforme a Nota Técnica, “O artigo 349º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de medidas específicas destinadas a estabelecer as condições de aplicação dos Tratados às regiões ultraperiféricas (RUP), nas quais inclui as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores. As medidas supramencionadas incidem sobre as políticas aduaneira e comercial, a política fiscal, as zonas francas, as políticas de agricultura e pescas, as condições de aprovisionamento em matérias-primas e bens de consumo de primeira necessidade, os auxílios estatais e as condições de acesso aos fundos estruturais e aos programas horizontais. Prevê, ainda, o artigo 349.º que a União Europeia (UE) reconhece a especificidade da situação social e económica e as dificuldades de desenvolvimento destas regiões, considerando-as fragilizadas por motivos de grande afastamento, de insularidade, de pequena superfície, de relevo e clima difíceis e de dependência económica face a um pequeno número de produtos.”

Em 2022, a Comissão adotou uma nova estratégia para as RUP (Guadalupe, Guiana, Martinica, Maiote, Reunião e Saint-Martin (França), ilhas Canárias (Espanha), bem como Açores e Madeira (Portugal)) de forma a explorar o seu potencial através de instrumentos e reformas adequadas tendo apresentado

propostas com base em cinco pilares fundamentais: a política social, a saúde, os auxílios estatais, a energia e a capacidade administrativa.

Considerando que os apoios prestados às RUP são auxílios estatais, isto é, a intervenção de uma autoridade pública (a nível nacional, regional ou local), por meio de recursos públicos, importa destacar os artigos 107.º e 108.º do TFUE que permitem o recurso a auxílios estatais quando justificados por objetivos de interesse geral como os auxílios destinados a promover o desenvolvimento de regiões desfavorecidas ou para serviços de interesse económico geral.

Ao nível da presente iniciativa em análise, sublinhar que a Comissão Europeia adotou diversas Comunicações com orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas estabelecendo princípios gerais e condições de compatibilidade para os auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas na União Europeia (UE) visando estas orientações assegurar boas ligações entre as regiões e a mobilidade dos cidadãos da UE, minimizando simultaneamente as distorções da concorrência no mercado único da UE.

Com efeito, a Comunicação da Comissão 2014/C 99/03 - Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas prevê mesmo, no Capítulo 6, dedicado ao «auxílio de natureza social na aceção do artigo 107.º, n.º 2, alínea a), do TFUE» que o «auxílio de natureza social no caso dos serviços de transporte aéreo será considerado compatível com o mercado interno (...), desde que sejam cumpridas cumulativamente as seguintes condições: (a) o auxílio deve ser efetivamente em benefício dos consumidores finais; (b) o auxílio deve ser de natureza social, isto é, deve, em princípio, cobrir apenas certas categorias de passageiros em viagem numa rota (por exemplo, passageiros com necessidades especiais como crianças, pessoas com deficiência, pessoas com baixos rendimentos, estudantes, pessoas idosas, etc.); no entanto, quando a rota em causa ligar zonas periféricas, como regiões ultraperiféricas, ilhas e regiões escassamente povoadas, o auxílio poderá cobrir toda a população dessa região; e (c) o auxílio deve ser concedido sem discriminação relacionada com a origem

dos serviços, ou seja, independentemente das companhias aéreas que asseguram os serviços».

Neste mesmo sentido, destacar o Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do TFUE, designadamente, auxílios regionais, prevendo certas normas na aplicação destas ajudas estatais como a transparência, o efeito de incentivo do auxílio ou a monitorização da prestação dos auxílios.

Por fim, salientar que a União Europeia continua a apoiar as regiões ultraperiféricas através de disposições específicas selecionadas e afetou um financiamento adicional de 1,928 mil milhões de euros às RUP ao abrigo do FEDER para o período 2021-2027. A cooperação territorial europeia abordará igualmente um novo objetivo (vertente) denominada «cooperação das regiões ultraperiféricas», que deverá facilitar a integração e o desenvolvimento harmonioso das RUP nas suas regiões com um orçamento para esta vertente de 281 milhões de euros. Além disso, enquanto a taxa habitual de cofinanciamento dos programas Interreg é de 80 %, a taxa de cofinanciamento para as regiões ultraperiféricas é fixada num máximo de 85 %.

Da Nota Técnica da presente iniciativa, consta uma breve análise sobre o enquadramento internacional em apreço de Espanha e França.

7. Consultas e contributos

Consultas obrigatórias

O Presidente da Assembleia da República promoveu, a 19 de dezembro de 2024, a audição dos órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira e do Governo Regional dos Açores, para emissão de parecer, nos

termos do artigo 142.º do Regimento, e para os efeitos do n.º 2 do artigo 229.º da Constituição.

Até ao momento da elaboração deste Relatório foi recebido o seguinte Parecer da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que considera urgente “assegurar que todos os imigrantes com residência fiscal na Região Autónoma dos Açores tenham acesso ao subsídio social de mobilidade nas deslocações por via aérea entre o arquipélago e Portugal Continental”.

Consultas facultativas

Atendendo à matéria em causa, a Comissão pode, se assim o deliberar, solicitar os pareceres escritos da Autoridade Nacional de Aviação Civil, Autoridade Tributária e Aduaneira, IGF, Agência para a Integração, Migrações e Asilo, Instituto de Registo e Notariado, e de associações de defesa do consumidor.

Todos os pareceres, caso sejam recebidos, serão disponibilizados na página eletrónica da iniciativa.

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO RELATOR E POSIÇÃO DOS DEPUTADOS E GRUPOS PARLAMENTARES

1. Opinião do Deputado Relator

O signatário do presente parecer exime-se, nesta sede, de manifestar a sua opinião política sobre a iniciativa em apreço, a qual é, de resto, de “*elaboração facultativa*” nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 139.º do Regimento, reservando o seu grupo parlamentar a sua posição para o debate em Plenário.

2. Posição dos Deputados e dos Grupos Parlamentares

Nada a registar.

PARTE III – CONCLUSÕES

A Proposta de Lei n.º 41/XVI/1.º foi apresentado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA), nos termos do 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 da República Portuguesa (Constituição), bem como na alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores e no n.º 1 do artigo 119.º do Regimento da Assembleia da República (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei.

A iniciativa assume a forma de proposta de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, observando o disposto no n.º 3 do artigo 123.º do Regimento. Encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal. De igual modo, observa os requisitos formais relativos às propostas de lei, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 2 do artigo 124.º do Regimento.

Assim, nestes termos, a Proposta de Lei n.º 41/XVI/1.^a (ALRAA), “Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial”, que deu entrada a 16 de dezembro de 2024, que baixou à Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação (6.^a), no dia 18 do mesmo mês, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser discutida e votada em plenário, reservando os grupos parlamentares o seu sentido de voto para o debate.

PARTE IV – ANEXOS

Em conformidade com o cumprimento no artigo 131.º, n.º 4 do Regimento da Assembleia da República, anexa-se a Nota Técnica elaborada pelos serviços.

Palácio de S. Bento, 14 de janeiro de 2025.

O Deputado Relator



(Paulo Moniz)

O Vice-Presidente



(Pedro Coimbra)