

2 — A escolha da subconcessionária pode incidir sobre uma entidade, de natureza pública ou privada, devendo ser realizada no estrito respeito pelas normas e princípios, nacionais e europeus, atinentes à contratação pública, designadamente, os princípios da igualdade, imparcialidade, concorrência, transparência e publicidade.

3 — No caso referido no n.º 1, a concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações e responsabilidades que para a mesma advenham do contrato de concessão.

4 — A atribuição da subconcessão tem, designadamente, por objetivos, conferir uma maior eficiência na prossecução das atividades da concessão, assegurando a minimização dos riscos e encargos para a concessionária e para o Estado.

5 — A concessionária, enquanto entidade adjudicante, pode agrupar-se com outra entidade adjudicante do sector dos transportes públicos, tendo em vista promover procedimentos de formação de um ou vários contratos, designadamente de contratos de subconcessão, cuja execução seja do interesse comum ou autónomo das entidades que compõem o agrupamento.

Artigo 9.º

Regime da concessão de serviço público

O regime geral da concessão de serviço público atribuída à Carris, S. A., tal como regulado pelo presente decreto-lei, não prejudica a aplicação, ao respetivo contrato de concessão, do Código dos Contratos Públicos.

Artigo 10.º

Direitos reais

O presente decreto-lei não afeta a manutenção dos direitos reais anteriormente constituídos a favor da Carris, S. A.

Artigo 11.º

Norma revogatória

Sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída à Carris, S. A., é revogado o Decreto-Lei n.º 688/73, de 21 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 300/75, de 20 de junho, e 485/88, de 30 de dezembro.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de setembro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *António de Magalhães Pires de Lima* — *Jorge Manuel Lopes Moreira da Silva* — *Luís Pedro Russo da Mota Soares*.

Promulgado em 1 de dezembro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 4 de dezembro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Decreto-Lei n.º 175/2014

de 5 de dezembro

O serviço público de transporte por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e concelhos limítrofes é prestado, desde há várias décadas, pelo Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML, E.P.E.), com base num quadro legal díspar, composto quer por disposições normativas de índole concessória que remontam à década de quarenta do século passado – constantes do Decreto-Lei n.º 36 620, de 24 de novembro de 1947 –, quer pelas disposições contidas no regime jurídico aplicável ao ML, E.P.E., aprovado pelo Decreto-Lei n.º 148-A/2009, de 26 de junho.

O contexto da prestação deste transporte público sofreu, ao longo do tempo, diversas alterações, entre as quais se destacam a nacionalização da empresa e a sua transformação em empresa pública, operadas, respetivamente, através do Decreto-Lei n.º 280-A/75, de 5 de junho, e do Decreto-Lei n.º 439/78, de 30 de dezembro, a aprovação da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março) e, mais recentemente, a evolução legislativa a nível europeu no sector dos transportes.

Neste particular, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, veio estabelecer um novo enquadramento para a prestação dos serviços públicos deste sector, apontando para um regime de concorrência regulada ao impor a abertura progressiva dos mercados do transporte público de passageiros a nível europeu, no respeito pelo princípio da reciprocidade e considerando todos os mercados nacionais de cada Estado-Membro, sendo irrelevante, na ótica do direito europeu, se os serviços públicos de transporte de passageiros são operados por entidades públicas ou privadas.

Por outro lado, e de acordo com as linhas de orientação prioritárias traçadas pelo Governo para o sector dos transportes, plasmadas no Programa do XIX Governo Constitucional e, em termos mais concretos, no Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015 (PET), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, têm vindo a ser implementadas medidas de reestruturação das empresas do sector dos transportes públicos terrestres, entre as quais se encontra o ML, E.P.E., decorrendo também das referidas linhas de orientação prioritárias que a responsabilidade pela prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros deverá ser transferida, nos casos em que se demonstre que isso melhora condições e a eficiência da referida prestação, mantendo o Estado o seu papel de regulador e coordenador estratégico, assegurando a qualidade e acessibilidade a todos os cidadãos do serviço público.

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI 3+), estabeleceu, em abril de 2014, o início da segunda fase das reformas preconizadas para este sector, prevendo também a abertura à iniciativa privada das atividades de operação e exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Neste contexto, e na sequência da implementação das diversas medidas de reestruturação desta empresa pública, importa proceder à criação de um quadro legal e contratual da prestação do serviço público pelo ML, E.P.E., que se revele mais consentâneo com a realidade atual da prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros e a possibilidade de uma nova entidade vir a desempenhar atividades hoje prosseguidas por aquela empresa pública.

De facto, a prestação do serviço público pelo ML, E.P.E., é assaz complexo, uma vez que subsistem, no ordenamento jurídico nacional, as já referidas disposições normativas de índole concessória que remontam à década de quarenta (constantes do Decreto-Lei n.º 36 620, de 24 de novembro de 1947) e, por outro lado, o recentemente aprovado regime jurídico aplicável ao ML, E.P.E. (constante do Decreto-Lei n.º 148-A/2009, de 26 de junho).

Assim, e atentas elementares razões de política legislativa, designadamente de segurança e de certeza jurídicas, importa aperfeiçoar e unificar, num único diploma legal, o acervo de preceitos normativos gerais que devem ser aplicados à relação concessória estabelecida entre o ML, E.P.E., e o Estado, revelando-se adequado estabelecer um quadro legal que permita ir de encontro aos desideratos de tornar a atividade prosseguida por esta empresa pública mais eficiente a vários níveis e, por conseguinte, financeiramente sustentável, bem como assegurar que o serviço público pela mesma prestado responde aos níveis de qualidade exigidos a um serviço com a importância do serviço de transporte público de passageiros na cidade de Lisboa.

O presente decreto-lei procede, deste modo, à atualização e unificação do quadro jurídico geral da concessão de serviço público atribuída ao ML, E.P.E., por contrato de concessão aprovado por Decreto do Governo, no dia 25 de julho de 1949, criando as condições para que, posteriormente, se possa proceder às modificações contratuais que se afigurem necessárias, já em conformidade com as disposições normativas previstas no presente diploma, bem como dar início ao processo tendente ao envolvimento de uma nova entidade na prossecução de atividades hoje prosseguidas por aquela empresa pública.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, abrangidos pela respetiva área correspondente ao nível III da Nomenclatura para Fins Territoriais e Estatísticos (NUTS), sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída ao Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML, E.P.E.).

Artigo 2.º

Âmbito material e territorial da concessão

1 - O ML, E.P.E., na qualidade de concessionário, mantém, em regime de exclusividade, a concessão de serviço público referida no artigo anterior.

2 - A concessão atribuída ao ML, E.P.E., tem por objeto a prestação de atividades e serviços que incidem, a título principal, no transporte público por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, abrangidos pela respetiva área correspondente ao nível III da NUTS.

3 - O objeto da concessão pode ainda compreender as seguintes atividades e serviços:

a) Exploração comercial, direta ou indireta, de estabelecimentos comerciais, escritórios, máquinas de venda de

produtos e serviços de publicidade, utilizando para o efeito as respetivas instalações ou material circulante;

b) Prestação de serviços de consultadoria e de apoio técnico, no âmbito do sector dos transportes.

4 - A execução das atividades e serviços previstos no número anterior não dispensa o cumprimento das normas aplicáveis, designadamente em matéria de instalação comercial e, bem assim, em matéria ambiental.

5 - As atividades e serviços referidos no n.º 3 são acessórios do objeto principal da concessão e destinam-se a assegurar e complementar os fins sociais do serviço público e o equilíbrio comercial da exploração do concessionário.

6 - O concessionário pode, para o desenvolvimento das atividades e serviços acessórios previstos no presente artigo, criar outras sociedades, total ou parcialmente por si detidas, observados que sejam os procedimentos legais previstos para o efeito.

7 - O concessionário não pode desenvolver quaisquer atividades, nem prestar quaisquer serviços, que não estejam incluídos nos números anteriores, sem a prévia autorização do concedente.

8 - A área territorial abrangida pela concessão compreende o território da cidade de Lisboa e dos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, abrangidos pela respetiva área correspondente ao nível III da NUTS.

Artigo 3.º

Prazo da concessão

O presente decreto-lei não prejudica a manutenção do prazo da concessão, o qual pode ser prorrogado nos termos da legislação nacional e europeia aplicável.

Artigo 4.º

Obrigações de serviço público

1 - O contrato de concessão deve definir expressamente as obrigações de serviço público a que o concessionário se encontra adstrito e a forma de cálculo das indemnizações compensatórias a atribuir eventualmente ao concessionário, de acordo com o disposto na legislação nacional e europeia aplicável.

2 - As obrigações de serviço público a que se refere o número anterior impõem que seja necessariamente assegurado:

a) O funcionamento regular e contínuo do serviço concessionado, nas condições tarifárias definidas pelo concedente e de acordo com adequados padrões de qualidade;

b) Os direitos e a segurança dos passageiros;

c) A satisfação das necessidades das pessoas com mobilidade reduzida.

3 - O concedente pode impor ao concessionário a realização de determinadas obrigações de serviço público, diversas daquelas que se encontrem estabelecidas no contrato de concessão, sem prejuízo do direito à reposição do equilíbrio financeiro nos termos previstos no mesmo contrato.

Artigo 5.º

Infraestruturas ferroviárias

1 - Na construção, instalação e renovação das infraestruturas ferroviárias afetas ao concessionário, são observadas as regras gerais sobre o regime financeiro a que estão sujeitas as infraestruturas de longa duração.

2 - Quando, em virtude da construção, instalação e renovação das infraestruturas ferroviárias seja necessário realizar obras à superfície, o concessionário é unicamente responsável pela reposição das condições anteriormente existentes nas zonas adjacentes às infraestruturas ferroviárias, diretamente afetadas pela construção, instalação e renovação das referidas infraestruturas.

3 - Para efeitos do disposto nos números anteriores, entende-se por «infraestrutura ferroviária», o conjunto das infraestruturas elencadas no anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 6.º

Articulação com outras entidades

O concessionário deve promover a informação e a colaboração permanentes, nomeadamente quanto ao desenvolvimento das linhas de metropolitano, à execução de obras e ocupação temporária do espaço público, à requalificação do espaço urbano e da rede viária, bem como à manutenção e conservação das infraestruturas de transporte público de uso partilhado, com outras entidades públicas com competências naquelas matérias ou em cuja área de influência geográfica se situam as linhas de transporte público de metropolitano.

Artigo 7.º

Pareceres

1 - A instalação e exploração de novas linhas de metropolitano e o encerramento ou a abertura de novas estações são objeto de parecer prévio dos municípios da área em que se realizem, bem como da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, sempre que seja considerado necessário ou conveniente.

2 - As obras que se realizem nas vias públicas dependem de prévia autorização do município da área em que se situem.

3 - A apreciação de operações urbanísticas, incluindo escavações, e de obras de reconstrução ou ampliação de edifícios ou de outras construções, bem como a alteração da configuração geral de terrenos, carece de parecer prévio do concessionário, a solicitar pelo município da área em que se realizem, sempre que localizadas a menos de 25 metros, em projeção horizontal e vertical do plano exterior das infraestruturas do concessionário.

4 - Sempre que se verifiquem efetivas interferências com as infraestruturas de metropolitano, os projetos a submeter à apreciação do concessionário devem ser instruídos com os seguintes elementos e informações complementares:

- a) Descrição das implicações com a infraestrutura do metropolitano e sua justificação;
- b) Estudo de interação da obra com as infraestruturas do metropolitano;
- c) Plano de instrumentação para controlo da obra.

5 - As operações urbanísticas relativas a equipamentos e a infraestruturas necessárias para a prossecução e desenvolvimento do serviço público de transporte efetuado pelo concessionário são efetuadas em nome e por conta do Estado.

6 - Os pareceres referidos no n.º 1 e a autorização municipal a que se reporta o n.º 2, consideram-se favoráveis, se não for comunicada a respetiva deliberação no prazo

de 30 dias, a contar da data da receção do correspondente pedido.

7 - O concessionário deve emitir o parecer a que se reporta o n.º 3 no prazo de 30 dias, após o recebimento de todos os elementos e informações necessárias para a apreciação do projeto.

Artigo 8.º

Poderes gerais do concedente

Sem prejuízo do que se encontre previsto na lei e do que resulte do contrato de concessão, o Estado, na qualidade de concedente, detém os seguintes poderes gerais:

- a) Estabelecer as tarifas mínimas e máximas pela utilização do serviço público;
- b) Sequestrar ou resgatar a concessão;
- c) Atribuir prestações económico-financeiras ao concessionário;
- d) Aplicar as sanções pecuniárias ou outras previstas no contrato de concessão;
- e) Exigir a partilha equitativa do acréscimo de benefícios financeiros, nos termos do disposto no artigo 341.º do Código dos Contratos Públicos.

Artigo 9.º

Poderes de autoridade do concessionário

Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, para a prossecução e desenvolvimento do serviço público que lhe está atribuído e do que resulte do contrato de concessão, o concessionário detém os poderes, as prerrogativas e as obrigações, conferidos ao Estado pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis, no que respeita:

- a) À utilização e à gestão das infraestruturas afetas ao serviço público;
- b) Aos processos de expropriação, nos termos do regime jurídico do sector público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, e do Código das Expropriações;
- c) À ocupação de terrenos, implantação de traçados, constituição de servidões administrativas ou poderes relativos a medidas restritivas de utilização de solos;
- d) À proteção das instalações afetas ao serviço público;
- e) À definição dos direitos e deveres dos utentes, constantes de regulamento de exploração, aprovado pelo conselho de administração do ML, E.P.E.;
- f) À fiscalização dos títulos de transporte e à aplicação das respetivas sanções, nos termos da lei.

Artigo 10.º

Medidas parciais

1 - As expropriações, servidões ou afetações dominiais podem incidir sobre parte do prédio ou sobre parte do subsolo do prédio, sempre que apenas essa parte seja necessária para a prossecução e desenvolvimento do serviço público.

2 - O disposto no número anterior não prejudica o direito do particular afetado pela expropriação requerer que a mesma incida sobre a totalidade do prédio, nos termos definidos no Código das Expropriações, para a expropriação parcial.

Artigo 11.º

Direitos e obrigações gerais do concessionário

1 - Sem prejuízo do que se encontra previsto na lei e do que resulte do contrato de concessão, constituem direitos do concessionário:

- a) Explorar as atividades concedidas;
- b) Auferir a remuneração prevista no contrato de concessão;
- c) Obter, junto do concedente, toda a colaboração necessária ao cumprimento pontual e atempado das obrigações que para si decorram do contrato de concessão;
- d) Elaborar e aplicar normas regulamentares no âmbito da atividade concessionada, designadamente em matéria de acesso, utilização e supervisão dos serviços.

2 - Sem prejuízo do que se encontra previsto na lei e do que resulte do contrato de concessão, o concessionário fica obrigado a:

- a) Cumprir as leis nacionais e os normativos europeus vigentes, nomeadamente de índole laboral e ambiental, as ordens, injunções, comandos, diretivas e instruções que, nos termos da lei, lhe sejam dirigidos pelas autoridades competentes, bem como as determinações que, nos termos da lei ou do contrato de concessão, lhe sejam endereçadas pelo concedente;
- b) Prestar os serviços concessionados, garantindo a sua adequada operabilidade, continuidade, disponibilidade, permanência, segurança e qualidade;
- c) Permitir a fiscalização da concessão, nomeadamente facultando o acesso à respetiva documentação e instalações por parte do concedente;
- d) Cumprir escrupulosamente as obrigações de serviço público a que se encontrar sujeito.

Artigo 12.º

Restrições à capacidade do concessionário

1 - O concessionário não pode, sem prévia e expressa autorização do concedente, tomar quaisquer decisões ou deliberações que tenham por conteúdo:

- a) A alteração do seu objeto social;
- b) A transformação, a fusão, a cisão ou a dissolução da sociedade;
- c) O aumento ou redução do capital da sociedade;
- d) A emissão de obrigações ou a contração de empréstimos, se a sua amortização ultrapassar o período da concessão;
- e) O trespasse, a subconcessão ou qualquer outra forma de transmissão, no todo ou em parte, da exploração do serviço público concedido à execução de terceiros;
- f) A alienação de qualquer bem imóvel afeto à exploração do serviço público.

2 - São nulos os atos praticados em violação do disposto no número anterior.

Artigo 13.º

Subconcessão

1 - O concessionário pode subconcessionar a atividade objeto da concessão, mediante autorização prévia do concedente.

2 - A escolha da subconcessionária pode incidir sobre uma entidade, de natureza pública ou privada, devendo ser realizada no estrito respeito pelas normas e princípios,

nacionais e europeus, atinentes à contratação pública, designadamente os princípios da igualdade, imparcialidade, concorrência, transparência e publicidade.

3 - No caso referido no n.º 1, o concessionário mantém os direitos e continua sujeito às obrigações e responsabilidades que para o mesmo advenham do contrato de concessão.

4 - A atribuição da subconcessão tem, designadamente, por objetivos, conferir uma maior eficiência na prossecução das atividades da concessão, assegurando a minimização dos riscos e encargos para o concessionário e para o Estado.

5 - O concessionário, enquanto entidade adjudicante, pode agrupar-se com outra entidade adjudicante do sector dos transportes públicos, tendo em vista promover procedimentos de formação de um ou vários contratos, designadamente de contratos de subconcessão, cuja execução seja do interesse comum ou autónomo das entidades que compõem o agrupamento.

Artigo 14.º

Regime da concessão de serviço público

O regime geral da concessão de serviço público atribuído ao ML, E.P.E., tal como regulado pelo presente decreto-lei, não prejudica a aplicação, ao respetivo contrato de concessão, do Código dos Contratos Públicos.

Artigo 15.º

Norma revogatória

Sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída ao ML, E.P.E., são revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 36 620, de 24 de novembro de 1947;
- b) Os artigos 6.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 148-A/2009, de 26 de junho.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de setembro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *António de Magalhães Pires de Lima* — *Jorge Manuel Lopes Moreira da Silva* — *Luís Pedro Russo da Mota Soares*.

Promulgado em 1 de dezembro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 4 de dezembro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º)

A infraestrutura ferroviária do concessionário, além do conjunto de atividades necessárias à sua concretização, nomeadamente a realização de projetos e estudos para o desenvolvimento da rede e a aquisição de terrenos, de

propriedade pública e ao serviço do sistema de metropolitano, desde que partes integrantes das vias principais de serviço, com exceção dos situados no interior das oficinas de reparação do material e dos depósitos de estacionamento do material circulante, bem como a bilhética e o material circulante, compõe-se dos seguintes elementos:

- a) Subsolo onde se encontram construídas as galerias;
- b) Galerias, estações e demais construções acessórias ou complementares;
- c) Obras de arte: pontes, viadutos e túneis;
- d) Via-férrea, incluindo plataforma de via e respetiva superestrutura;
- e) Redes de baixa e alta tensão;
- f) Equipamentos de ventilação, exaustão e bombagem;
- g) Equipamentos e instalações de sinalização, segurança, telecomando, telecomunicações e de controlo;
- h) Plataformas das gares, incluindo os respetivos acessos;
- i) Acessos de tipo mecânico.

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Assembleia Legislativa

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 13/2014/M

PEDIDO DE PARECER JURÍDICO-INCONSTITUCIONALIDADE POR OMISSÃO — ARTIGO 64.º, N.º 3 DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA PORTUGUESA — COMETIDA PELO ESTADO PORTUGUÊS, AO NÃO TRANSFERIR OS MEIOS FINANCEIROS PARA FAZER FACE AOS ENCARGOS COM A SAÚDE NO ARQUIPÉLAGO DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA.

No que se refere aos direitos e deveres sociais, incumbe prioritariamente ao Estado assegurar o direito à proteção da saúde, conforme estatuído no seu artigo 64.º, n.º 3 da Constituição da República Portuguesa, adiante designada por CRP.

Tal normativo impõe-se diretamente ao poder legislativo e ao poder executivo nacional.

E se é inegável que a saúde é constitucionalmente “tarefa do Estado”, na realidade tem sido o orçamento da Região que tudo suporta (desde os investimentos às despesas correntes).

Desde 1976 que a CRP prevê um Serviço Nacional de Saúde (SNS) para todo o território nacional, arquipélagos incluídos, e que as Regiões dispõem das receitas fiscais nelas cobradas.

Ou seja, desde 1976, a opção clara da CRP foi cumular aquelas duas realidades, que são distintas e independentes uma da outra, certamente devido à natureza insular das Regiões Autónomas e dificuldades consequentes.

A regionalização dos serviços de saúde na Madeira foi feita pelo Estado. No entanto, os diplomas legislativos nacionais que procederam a tal transferência de atribuições e responsabilidades para a Região Autónoma da Madeira (adiante designada por RAM) não previram qualquer transferência de verbas para suportar os serviços públicos de saúde na Madeira.

O artigo 64º, nº 4 da CRP prevê um serviço público de saúde de âmbito necessariamente nacional (arquipélagos incluídos), com uma estrutura descentralizada e participada pelas Regiões e pelas autarquias locais (assim cfr. Gomes Canotilho e Vital Moreira, CRP anotada, 1993, pp. 342-343).

Ora, tal situação prevista na CRP não é a que existe. Pois o Estado não tem dotado a Região Autónoma da Madeira dos meios financeiros para assegurar a saúde, nesta parte do território nacional.

É, pois, fácil, ainda que surpreendente, concluir que o Estado tem cometido uma inconstitucionalidade por omissão, ao não estender ao arquipélago da Madeira o Serviço Nacional de Saúde.

Esta omissão implicou a necessidade de criação de um serviço público regional de saúde para os portugueses residentes no arquipélago da Madeira, a expensas do orçamento regional.

Tal inconstitucionalidade por omissão gera um dever de indemnização (artigo 15º do Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas).

A manutenção desta situação é insustentável, porque se chegou a um ponto financeiro delicado, e em que o Governo Central parece querer separar de forma absoluta, quanto às responsabilidades financeiras, o território do arquipélago da Madeira do território do Continente português, com o fim de se responsabilizar apenas pelo Continente português.

E, neste contexto global, não pode mais a RAM continuar a substituir financeiramente o Estado no cumprimento dos nºs 3 e 4 do artigo 64º da CRP.

Ora, desde o início da autonomia, a RAM já pagou cerca de 9,2 mil milhões de euros em despesas com a educação e saúde (investimentos incluídos).

A saúde custou cerca de 3,7 mil milhões, já pagos.

O que significa que só o que a Região pagou de despesas que por lei são do Estado Central, é mais de 3 mil milhões de euros do que a dívida que nos é atribuída.

Assim:

A Assembleia Legislativa da Madeira, nos termos da alínea a) do artigo 38º do Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma da Madeira, resolve:

1 — Deliberar que a Região Autónoma da Madeira, quanto à saúde dos portugueses residentes no arquipélago da Madeira, espera do Estado Português o imediato cumprimento, daquilo que lhe é imposto pelos nºs 3 e 4 do artigo 64º da CRP, através da transferência dos correspondentes meios financeiros para fazer face aos encargos com a saúde, bem como, o expresse reconhecimento legal de que a Região Autónoma da Madeira tem substituído o Estado no cumprimento dos nºs 3 e 4 do artigo nº 64º da CRP, o que deve ser acompanhado pela assunção total das responsabilidades financeiras respetivas, no arquipélago da Madeira, através de compensação financeira da Região Autónoma da Madeira por tal substituição.

2 — Aprovar a presente resolução solicitando parecer jurídico a reputado Constitucionalista para instrução do pedido de inconstitucionalidade por omissão — artigo 64º, nº 3 da CRP — cometida pelo Estado Português, ao não transferir os correspondentes meios financeiros para fazer face aos encargos com a saúde no arquipélago da Madeira bem como exigir o pagamento pelo Estado da quantia de 3,7 mil milhões de euros referentes às despesas com a saúde suportadas pela RAM.

Aprovada em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira em 13 de novembro de 2014.

O Presidente da Assembleia Legislativa, *José Miguel Jardim Olival de Mendonça*.