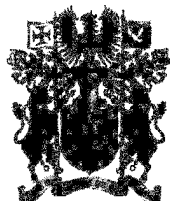


ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO
AUTÓNOMA DOS AÇORES



SUBCOMISSÃO DA COMISSÃO PERMANENTE DE
ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

PROJETO DE DECRETO-LEI - REGULA A ATRIBUIÇÃO DE UM
AUXÍLIO 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 - ME - (REG. DL
47/2015)

PONTA DELGADA
FEVEREIRO DE 2015

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	415 Proc. n.º 08.06
Data:	015/02/09 N.º 154/II



TRABALHOS DA COMISSÃO

A Subcomissão da Comissão Permanente de Economia reuniu no dia 9 de fevereiro de 2015, na Delegação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na cidade de Ponta Delgada, a fim de analisar e dar parecer sobre o Projeto de Decreto-Lei – Regula a atribuição de um auxílio 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 - ME - (Reg. DL 47/2015).

1.º. CAPÍTULO – ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A apreciação do presente Projeto de Decreto-Lei enquadra-se no disposto no n.º 2 do artigo 229.º, da Constituição da República Portuguesa, e na alínea i) do artigo 34.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores – Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro.



2.º. CAPÍTULO - APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

A - Apreciação na generalidade

O presente Projeto de Decreto-Lei visa – cf. dispõe o n.º 1 do artigo 1.º – regular “a atribuição de um auxílio 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.”

Acrescentando-se no n.º 2 do artigo 1.º que “Sem prejuízo da atribuição do auxílio social de mobilidade por parte do Estado, as transportadoras aéreas podem adotar práticas comerciais mais favoráveis para os residentes na Região Autónoma dos Açores e estudantes.”

A iniciativa começa por 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, nos termos do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, objeto de imposição de obrigações de serviço público, com início em 20 de outubro de 2010, através da Comunicação da Comissão (2010/C 283/06).”

Sustentando-se, seguidamente, que “Esta medida teve por objetivo salvaguardar o interesse público associado à prestação de serviços aéreos regulares aos residentes na Região Autónoma dos Açores e aos estudantes que residissem nesta região e frequentassem estabelecimentos de ensino noutras regiões, ou que frequentassem estabelecimentos de ensino nesta região e residissem noutras regiões.”

Acontece que tendo “em consideração a experiência colhida e os dados analisados pelas entidades fiscalizadoras – o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.) e a Inspeção Geral de Finanças (IGF) –, entende-se ser atualmente mais consentânea com a realidade económica, financeira e setorial da aviação civil em território nacional, a adoção de mecanismos compatíveis com um regime concorrencial e de um modelo baseado no livre acesso ao mercado e na liberalização dos preços das tarifas aéreas, sem prejuízo dos interesses dos residentes e estudantes.”



Assim, “o Governo Português decidiu:

suprimir as obrigações modificadas de serviço público para as ligações aéreas Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa, Lisboa/Terceira/Lisboa, Porto/Ponta Delgada/Porto e Porto/Terceira/Porto.”

“[...] em face da experiência e dos dados reunidos, que determinadas rotas entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira não se encontram, ainda, em condições para a mencionada liberalização, pelo que decidiu, nos termos do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, impor obrigações modificadas de serviço público para os serviços aéreos regulares nas rotas Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Ponta Delgada/Funchal.”

Por outro lado, é referido que “Sem prejuízo da opção por um modelo concorrencial, reconhece-se, igualmente, que o interesse público e a necessidade de suavizar o impacto inicial desta liberalização reclamam a previsão, numa fase inicial e transitória, de auxílio social ao transporte dos passageiros residentes e dos passageiros estudantes, que passa pela atribuição de um auxílio social ao transporte de intensidade variável.”

Neste sentido, sustenta-se que “O auxílio social de mobilidade em causa destina-se 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, realizando, para esse efeito, viagens nas ligações aéreas em referência, e que satisfaçam os critérios de elegibilidade previstos no presente decreto-lei.”

Assim, “Implementa-se, em suma, por via do presente decreto-lei, um novo modelo de auxílio social de mobilidade aos passageiros residentes, residentes equiparados e aos passageiros estudantes, que assenta nas seguintes características: auxílio social de valor variável, por viagem entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira; atribuição do auxílio à *posteriori*, diretamente aos beneficiários, devendo estes requerê-lo à entidade designada pelo Governo para proceder ao respetivo pagamento, mediante prova da elegibilidade.”



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Em síntese, defende-se que se trata “de um modelo que prossegue objetivos de coesão social e territorial, em cumprimento da legislação da União aplicável, alcançando, simultaneamente, benefícios de eficiência funcional e desagravo dos encargos públicos.”

Por fim, refere-se que “para além das competências de fiscalização da IGF, relativamente ao auxílio social de mobilidade prevê-se, no presente decreto-lei, uma supervisão a cargo do INAC, I. P., no que respeita à atuação das transportadoras aéreas nas rotas liberalizadas, avaliando o grau de concentração no mercado e a prática de tarifas e de encargos ao preço do bilhete excessivamente elevados, com o objetivo de mitigar eventuais distorções resultantes da atribuição deste auxílio de mobilidade.”

A presente iniciativa, tendo em conta o respetivo objeto e âmbito, aplica-se diretamente à Região Autónoma dos Açores.

Assim, na generalidade, a Subcomissão da Comissão Permanente de Economia deliberou, por maioria, com os votos a favor do PS e do PSD, contra do CDS-PP e a abstenção do BE, aprovar o Projeto de Decreto-Lei em análise.

B - Apreciação na especialidade

Para a especialidade, foi deliberado apresentar as seguintes propostas de alteração:

Artigo 6.º

Nos n.ºs 3 e 4 do artigo 6.º as referências a “bilhete” e “bilhetes” devem ser substituída por “título de transporte” e “títulos de transporte”, respetivamente, assim se harmonizando com a definição de título de transporte insita no artigo 2.º projeto em análise: “o documento válido que dá direito ao transporte do beneficiário no âmbito dos serviços aéreos regulares abrangidos pelo presente decreto-lei”.

No n.º 5 do artigo 6.º não se prevê a possibilidade de uma pessoa singular poder solicitar o pagamento do reembolso do auxílio social de mobilidade quando o beneficiário viaje ao serviço ou por conta desta.

Ora, importa referir que tal possibilidade consta da proposta de revisão do modelo de serviços aéreos regulares entre o continente e a RAA e entre esta e a RAM que foi apresentada pelo Governo dos Açores e consensualizada com o Governo da República.



Assim, neste preceito [n.º 5 do artigo 6.º], deve ser acrescentada a referência às pessoas singulares, pelo que onde consta “(...) Quando o beneficiário viajar ao serviço ou por conta de uma pessoa coletiva, o reembolso pode ser solicitado à entidade prestadora do serviço de pagamento por essa pessoa coletiva (...)” deve passar a constar “(...) Quando o beneficiário viajar ao serviço ou por conta de uma pessoa coletiva ou singular, o reembolso pode ser solicitado à entidade prestadora do serviço de pagamento por essa pessoa coletiva ou singular (...)”.

Artigo 7.º

Na alínea a) do n.º 1 deverá prever-se o “título de transporte” no rol dos documentos comprovativos da elegibilidade, ou seja, dos documentos que devem instruir ou acompanhar o requerimento do pagamento do auxílio social de mobilidade.

Deste modo, e garantindo a necessária harmonização com o disposto no artigo precedente, a redação da alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º deve ser alterada nos seguintes termos: “a) Títulos de transporte e cartões de embarque ou, nos casos previstos no n.º 3 do artigo 6.º, título de transporte e cartão de embarque;”

Artigo 13.º

No n.º 3 do artigo 13.º prevê-se somente a auscultação dos órgãos do governo próprio da RAA na revisão da portaria que estabelece o modo de apuramento do auxílio social de mobilidade e o valor máximo de referência acima do qual este é atribuído, quando era expectável que se previsse a concordância desses mesmos órgãos.

Ora, a instituição do auxílio social de mobilidade – e, portanto, o modo de o apurar e o valor máximo de referência acima do qual aquele é devido – constitui um elemento central do novo modelo de serviços aéreos regulares entre o continente e a RAA e entre esta e a RAM, o qual foi consensualizado entre o Governo da República e o Governo Regional.

Neste sentido, afigura-se-nos fundamental garantir que a revisão futura deste auxílio seja pautada pelo princípio do consenso entre os órgãos de governo próprio do Estado e da Região, cumprindo-se assim os princípios e objetivos de coesão económica, social e territorial.

Assim, propõe-se que a redação do n.º 3 do artigo 13.º seja alterada nos seguintes termos: “A revisão da portaria que estabelece o modo de apuramento do auxílio social e o valor máximo de



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

referência acima do qual este é atribuído carece da concordância dos órgãos do governo próprios da Região Autónoma dos Açores.”

As propostas de alteração supra foram aprovadas por maioria, com os votos a favor do PS, e do BE e as abstenções do PSD e CDS-PP.

Posição do CDS-PP:

“Relativamente ao PJT DL em análise, o CDS opõe-se à iniciativa pelas razões que de seguida se expõem:

Na generalidade:

-Não há referência ao sigilo e proteção de dados pessoais dos beneficiários do auxílio social de mobilidade.

A mudança de designação de “subsídio”, do atual regime, para “auxílio” introduz um cariz de aleatoriedade, desigualdade e descontinuidade.

Na especialidade:

Artigo 1.º

O subsídio deveria ser atribuído às companhias aéreas.

Artigo 2.º

a) «Custo elegível»: a bagagem de porão não tem natureza opcional para os residentes, pelo que não pode ser excluída do preço do bilhete. Os residentes não viajam para o exterior da Região exclusivamente em turismo e por curtos períodos, p. ex. doentes deslocados ou estudantes.

b) «Entidade prestadora do serviço de pagamento»: introdução de um elemento estranho e um custo acrescido no sistema.

d) i) falta referência a estágio curricular - cf. alínea c)

ii) falta referência a estágio curricular - cf. alínea c)



f) A referência a “seis meses” deveria ser substituída por “183 dias” em conformidade com o disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 16 do CIRS.

Artigo 3.º

Os beneficiários deveriam ser as companhias aéreas pelo transporte dos residentes, estudantes e residentes equiparados.

Artigo 5.º

Entidade estranha ao sistema de transporte que irá introduzir burocracia e dificultar o acesso a um direito por parte dos residentes e estudantes.

Artigo 6.º

Burocratiza em demasiado o processo. Estamos no Séc. XXI, era da governança eletrónica, e esta proposta introduz um mecanismo burocrático e arcaico que obriga os beneficiários a deslocarem-se e requererem o reembolso presencialmente. Quem trabalha e quem estuda a que horas vai fazer esse pedido? (cf. n.º 2). Hoje em dia já é possível realizar o *check-in* eletrónico, as companhias *low cost* incentivam-no, cobrando pela realização de check-in presencial no aeroporto. A venda de passagens aéreas também se faz pela internet. As companhias aéreas estimulam essa via através de campanhas específicas à aquisição de passagens. Está tudo informatizado e esta proposta de Decreto-lei obriga a materializar todo o processo e a entrega-lo pessoalmente num intermediário alheio ao processo de transporte aéreo.

Do texto da iniciativa não se percebe que os estudantes cuja viagem de regresso seja mais de 90 dias depois da viagem de ida, tenham, entretanto, direito ao reembolso dessa viagem de ida (OW) (cf. n.º 4).

Também vai ser possível efetuar o reembolso no Continente?

Para as pessoas singulares exige-se a presença do beneficiário para efetuar o requerimento do reembolso, para as pessoas coletivas não está previsto nenhum mecanismo de autenticação/certificação/credenciação da pessoa que vai requerer o reembolso (cf. n.º 2 e n.º 5) – desigualdade de tratamento. O método de reembolso às pessoas singulares deveria ser equiparado ao método de reembolso das pessoas coletivas.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Não se percebe a redundância da exigência dos cartões de embarque no n.º 5, quando este número remete para os documentos exigidos no artigo 7.º, cuja alínea a) se reporta aos cartões de embarque.

Artigo 7.º

c) Com a emissão do Cartão de Cidadão (CC), nos termos da Lei n.º 7/2007, de 5 de Fevereiro, os cidadãos deixaram de ter cartão de contribuinte, uma vez que o Número de Identificação Fiscal é um dos elementos visíveis de identificação do seu titular, nos termos do artigo 7.º daquele diploma. No CC não consta o código do bairro fiscal, que existia no Cartão de Contribuinte, pelo que não se percebe como se fará prova de residência com o CC. Se esta medida obrigar os residentes a obterem um cartão de contribuinte, está-se perante mais uma medida burocrática (cf. n.º 2).

3 – omite referência a estágios curriculares (cf. c) do artigo 2.º).

Artigo 9.º

2 – A referência à remuneração da prestação do serviço de pagamento comprova que se o reembolso fosse realizado às companhias aéreas, como no atual regime, este sistema seria mais económico.

Relativamente ao relatório, o CDS-PP concorda com o relatório e abstém-se relativamente às propostas de alteração do PS.”

O Relator

José Ávila

O presente relatório foi aprovado, por unanimidade.

O Presidente

Francisco Vale César