



**Excelentíssimo Senhor Presidente da  
Assembleia Legislativa da Região Autónoma  
dos Açores**

**Assunto: Anteproposta de Lei – Simplifica e previne eventuais fraudes na atribuição do  
Subsídio Social de Mobilidade atribuído a residentes nas Regiões Autónomas**

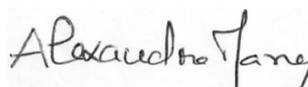
O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda/Açores entrega à Mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e a V. Ex.<sup>a</sup>, nos termos regimentais aplicáveis, a Anteproposta de Lei em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos.

O Grupo Parlamentar do BE/Açores



(António Lima)



(Alexandra Manes)

Ponta Delgada, 24 de maio de 2022

## **Anteproposta de Lei**

### **Simplifica e previne eventuais fraudes na atribuição do Subsídio Social de Mobilidade atribuído a residentes nas Regiões Autónomas**

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, que teve como objetivo salvaguardar o interesse público associado à prestação de serviços aéreos regulares aos residentes nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores e aos estudantes residentes nestas regiões e que frequentam estabelecimentos de ensino noutras regiões, ou que frequentam estabelecimentos de ensino nestas regiões insulares e residem noutras regiões.

Considerando a alínea a) do n.º 3 do artigo 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (Tratado) que prevê que podem ser compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico das regiões ultraperiféricas, previstas no artigo 349.º do Tratado, nas quais se inclui a Região Autónoma dos Açores.

Considerando 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 Tratado, que prevê que os auxílios ao transporte aéreo de passageiros estejam isentos da obrigação de notificação à Comissão Europeia, prévia à instituição ou à alteração de qualquer auxílio, prevista no n.º 3 do artigo 108.º do Tratado, desde que cumpram determinados requisitos.

Com os objetivos de coesão social e territorial, o Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março veio criar e regulamentar o subsídio social de mobilidade para os residentes na Região Autónoma dos Açores, visando compensar alguns dos custos da insularidade dos residentes.

O procedimento estabelecido assenta no reembolso aos beneficiários, que não só implica que os beneficiários adiantem o pagamento das viagens, como também os sujeita a um processo muito burocrático com a apresentação de uma panóplia de documentos para comprovarem a sua qualidade de beneficiários, de cada vez que pretendam beneficiar do referido subsídio. O pagamento é feito através de uma entidade prestadora do serviço de pagamentos, que no caso é uma entidade privada.

Percebe-se a instituição do princípio do reembolso devido à necessidade de comprovar a realização efetiva da viagem. Mas tal desiderato pode ser atingido de outra forma, permitindo a dedução direta do valor do subsídio ao bilhete pela transportadora aérea que é reembolsada desse montante pelo Estado, através da Autoridade Tributária e Aduaneira, e fazem prova de beneficiário mediante a apresentação dos documentos comprovativos da sua elegibilidade.

Desta forma garante-se uma maior simplificação da atribuição do subsídio social de mobilidade e um maior controlo da sua eventual utilização fraudulenta, aliviando ainda o peso que o sistema de reembolsos representa para os seus beneficiários.

Importa ainda garantir que as taxas de emissão de bilhete, elegíveis para efeitos de reembolso do subsídio social de mobilidade, tenham limites máximos aceitáveis de modo a que as companhias aéreas ou seus agentes não tenham por essa via uma fonte de receita sem limite máximo suportada pelo Estado.

**Assim, nos termos da alínea f), do n.º 1, do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa, e da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores apresenta a seguinte proposta de lei:**

#### **Artigo 1.º**

##### **Objeto**

O presente diploma visa simplificar e prevenir eventuais fraudes na atribuição do subsídio social de mobilidade atribuído a residentes nas regiões autónomas, efetuando ainda o desconto do mesmo diretamente na aquisição do título de transporte, procedendo à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março.

#### **Artigo 2.º**

##### **Alterações ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março**

São alterados os artigos 2.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 11.º e 13.º do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, que passam a ter a seguinte redação:

“Artigo 2º

(...)

(...):

a) (...)

b) «Custo elegível»:

i) (anterior corpo da alínea b);

ii) O valor máximo de taxa de emissão de bilhete, para efeitos de elegibilidade, é de 30 euros.

c) (Eliminado)

d) (...);

e) (...);

f) (...);

g) (...);

h) (...).

#### Artigo 4.º

(...)

1 – 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.

2 – O beneficiário paga, no ato da compra, nas viagens entre a Região Autónoma dos Açores e o continente, os máximos de 134 euros tratando-se de residentes e equiparados e de 99 euros tratando-se de estudantes, e, nas viagens entre a Região Autónoma dos Açores e a Região Autónoma da Madeira, os máximos de 119 euros, tratando-se de residentes e equiparados, e de 89 euros, tratando-se de estudantes.

3 – Os cidadãos beneficiários que não tenham procedido à utilização efetiva do bilhete no prazo de um ano ficam em situação de incumprimento, sendo obrigados à devolução do valor do subsídio social de mobilidade ao Estado, através dos serviços da Autoridade Tributária e Aduaneira.

4 – (anterior n.º 3).

5 – (anterior n.º 4).

#### Artigo 5.º

##### Entidade responsável pelo pagamento

1 - O pagamento do subsídio social de mobilidade é feito pela Autoridade Tributária e Aduaneira às transportadoras aéreas, mediante comprovação pelas mesmas dos requisitos para a sua atribuição e da realização da viagem.

2 - Sem prejuízo do direito de regresso relativamente aos beneficiários, as transportadoras aéreas e os seus agentes são responsáveis pela verificação da documentação comprovativa da elegibilidade do beneficiário, não lhe sendo devido pelo Estado qualquer reembolso por pagamentos feitos indevidamente ou com base em documentação incompleta, incorreta ou falsa.

#### Artigo 6.º

(...)

1 - Para efeitos de atribuição do subsídio social de mobilidade, a companhia aérea e seus agentes devem requerer o respetivo pagamento junto dos serviços competentes da entidade responsável pelo pagamento.

2 - Nos casos em que o beneficiário tenha adquirido um bilhete de ida (OW) o cálculo do subsídio social de mobilidade fica indexado à metade do valor máximo para aplicação do subsídio.

3 - O pagamento do subsídio social de mobilidade tem lugar no momento da apresentação do requerimento previsto no n.º1, desde que verificadas as condições fixadas no presente decreto-lei.

4 - As transportadoras aéreas e os seus agentes deduzirão ao valor do preço do bilhete o valor do subsídio social de mobilidade, quando este seja aplicável, sendo reembolsados pelo Estado.

5 - A fatura recibo de pagamento entregue aos beneficiários contém a título informativo o valor do subsídio.

6 - (Eliminado).

7 - (Renumerado como n.º3).

#### Artigo 7.º

(...)

1 - Os cidadãos beneficiários deverão fazer prova de residência à transportadora aérea ou seus agentes com cartão de cidadão com validação da morada válida à data da venda ou cartão de contribuinte e bilhete de identidade/passaporte; no caso de o documento comprovativo da identificação não conter informação da residência habitual na Região Autónoma dos Açores

deverá apresentar também documento emitido pelas entidades portuguesas no qual conste essa informação.

2 - Os cidadãos da União Europeia deverão apresentar certificado de registo ou certificado de residência permanente.

3 - No caso de se tratar de cidadão nacional de estado que não seja membro da União Europeia deve apresentar autorização válida emitida pelas entidades portuguesas – SEF (Serviços de Estrangeiros e Fronteiras).

4 - (Eliminado).

#### Artigo 11.º

(...)

1 - Compete à IGF fiscalizar o cumprimento do disposto no presente decreto-lei por parte das companhias aéreas e dos seus agentes.

2 - A fiscalização a cargo da IGF compreende as operações económicas, financeiras e fiscais praticadas pelas transportadoras aéreas e seus agentes no âmbito da atribuição do subsídio social de mobilidade, sendo a mesma realizada anualmente, sem prejuízo de verificações periódicas caso seja considerado necessário.

3 - No exercício das suas competências, a IGF pode, em relação às transportadoras aéreas que operem nas ligações previstas no artigo 1.º, e aos respetivos agentes, proceder a verificações seletivas em relação a bilhetes de viagens nessas ligações e correspondentes faturas, com vista à confirmação cruzada dos subsídios públicos requeridos e pagos nos termos do presente decreto-lei.

4 – As transportadoras aéreas e os seus agentes devem prestar à IGF toda a informação necessária, adequada e requerida para a prossecução das suas funções de fiscalização, incluindo os procedimentos de validação e pagamento.

#### Artigo 13.º

(...)

1 - Para efeitos do disposto nos n.ºs 2 a 5 do artigo 4.º, o valor do subsídio social de mobilidade é revisto anualmente, ouvidos os órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores, com base numa avaliação das condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas abrangidas pelo presente decreto-lei e da respetiva utilização pelos passageiros beneficiários.

2 - (...).

### **Artigo 3.º**

#### **Norma revogatória**

Procede-se à revogação da alínea c) do artigo 2.º, do número 6 do artigo 6.º e do número 4 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março;

### **Artigo 4.º**

#### **Regulamentação**

O artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março é regulamentado por Portaria do membro do Governo responsável pela área das Finanças e do membro do Governo responsável pela área dos Transportes, ouvidos os órgãos de governo das Regiões Autónomas, no prazo de 60 dias contados da aprovação do presente diploma.

### **Artigo 5.º**

#### **Republicação**

O Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, alterado pelo presente diploma, é republicado em anexo ao presente diploma, do qual é parte integrante, com as alterações ora introduzidas.

### **Artigo 6.º**

#### **Entrada em vigor**

Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, o presente diploma entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

Ponta Delgada, 24 de maio de 2022

## **ANEXO**

[a que se refere o artigo 5.º]

### **Republicação do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março**

#### **Artigo 1.º**

##### **Objeto**

O presente decreto-lei 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.

#### **Artigo 2.º**

##### **Definições**

Para efeitos do presente decreto-lei, entende -se por:

a) «Bilhete», o documento válido que confere o direito ao transporte do beneficiário no âmbito dos serviços aéreos regulares abrangidos pelo presente decreto -lei;

b) «Custo elegível»:

i) o preço do bilhete, podendo ser one-way (OW) ou round-trip (RT), expresso em euros, pago às transportadoras aéreas ou aos seus agentes pelo transporte do passageiro, desde que respeite a lugares em classe económica, corresponda ao somatório das tarifas aéreas, das taxas aeroportuárias e de eventuais encargos faturados ao passageiro que decorram de recomendações International Air Transport Association (IATA) ou de imposições legais, tais como a taxa de emissão de bilhete e a sobretaxa de combustível, excluindo os produtos e os serviços de natureza opcional, nomeadamente, bagagem de porão, quando esta tenha uma natureza opcional, excesso de bagagem, marcação de lugares, check-in, embarque prioritário, seguros de viagem, comissões bancárias, bem como outros encargos incorridos após o momento de aquisição do bilhete;

ii) O valor máximo de taxa de emissão de bilhete, para efeitos de elegibilidade, é de 30 euros.

c) (Eliminado).

d) «Estabelecimento de ensino», a escola, o colégio ou o estabelecimento de ensino superior que ministre cursos educacionais, vocacionais ou técnicos durante um ano escolar, excluindo - se os estabelecimentos comerciais, industriais, militares ou hospitalares, nos quais o estudante se encontre a realizar estágio, exceto se se tratar de um estágio curricular aprovado pelo estabelecimento de ensino no qual o estudante esteja matriculado;

e) «Passageiros estudantes», os cidadãos que, à data da realização da viagem, tenham idade igual ou inferior a 26 anos, e se encontrem numa das seguintes situações:

i) Frequência efetiva de 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

ii) Frequência efetiva de 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;

f) «Passageiros residentes», os cidadãos com residência habitual e domicílio fiscal na Região Autónoma dos Açores que reúnam os seguintes requisitos à data da realização da viagem:

i) Os cidadãos 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 Autónoma do Açores;

ii) Os 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 Autónoma dos Açores;

iii) Os cidadãos 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 Autónoma dos Açores.

g) «Passageiros residentes equiparados»:

i) Os membros do Governo Regional dos Açores ou cidadãos que exerçam funções públicas ao serviço do Governo Regional dos Açores, ainda que residam há menos de seis meses na Região Autónoma dos Açores;

ii) 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 Autónoma dos Açores, ainda que nesta residam há menos de seis meses;

iii) 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 Autónoma dos Açores e ao abrigo do qual o local de prestação de trabalho seja na Região Autónoma;

h) «Residência habitual», o local onde uma pessoa singular reside, pelo menos, 185 dias em cada ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais.

### **Artigo 3.º**

#### **Beneficiários**

1 — O subsídio social de mobilidade só pode ser atribuído aos passageiros estudantes, aos passageiros residentes e aos passageiros residentes equiparados, que reúnam, à data da realização da viagem, as condições de elegibilidade estabelecidas no presente decreto-lei.

2 — Sem prejuízo da atribuição do subsídio social de mobilidade por parte do Estado, as transportadoras aéreas podem adotar práticas comerciais mais favoráveis para os cidadãos beneficiários.

#### **Artigo 4.º**

##### **Subsídio social de mobilidade**

1 - 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.

2 - O beneficiário paga, no ato da compra, nas viagens entre a Região Autónoma dos Açores e o continente, os máximos de 134 euros tratando-se de residentes e equiparados e de 99 euros tratando-se de estudantes, e, nas viagens entre a Região Autónoma dos Açores e a Região Autónoma da Madeira, os máximos de 119 euros, tratando-se de residentes e equiparados, e de 89 euros, tratando-se de estudantes.

3 - Os cidadãos beneficiários que não tenham procedido à utilização efetiva do bilhete no prazo de um ano ficam em situação de incumprimento, sendo obrigados à devolução do valor do subsídio social de mobilidade ao Estado, através dos serviços da Autoridade Tributária e Aduaneira.

4 – O modo de proceder ao apuramento do valor do subsídio social de mobilidade é definido por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do transporte aéreo, após audição prévia dos órgãos do governo próprio da Região Autónoma dos Açores.

5 – Não é atribuído subsídio social de mobilidade sempre que o custo elegível seja de montante igual ou inferior ao valor máximo estabelecido na portaria referida no número anterior.

#### **Artigo 5.º**

##### **Entidade prestadora do serviço de pagamento**

1 - O pagamento do subsídio social de mobilidade é feito pela Autoridade Tributária e Aduaneira às transportadoras aéreas, mediante comprovação pelas mesmas dos requisitos para a sua atribuição e da realização da viagem.

2 - Sem prejuízo do direito de regresso relativamente aos beneficiários, as transportadoras aéreas e os seus agentes são responsáveis pela verificação da documentação comprovativa da elegibilidade do beneficiário, não lhe sendo devido pelo Estado qualquer reembolso por pagamentos feitos indevidamente ou com base em documentação incompleta, incorreta ou falsa.

## **Artigo 6.º**

### **Condições de atribuição e pagamento**

1 - Para efeitos de atribuição do subsídio social de mobilidade, a companhia aérea e seus agentes devem requerer o respetivo pagamento junto dos serviços competentes da entidade responsável pelo pagamento.

2 – Nos casos em que o beneficiário tenha adquirido um bilhete de ida (OW) o cálculo do subsídio social de mobilidade fica indexado à metade do valor máximo para aplicação do subsídio.

3- O pagamento do subsídio social de mobilidade tem lugar no momento da apresentação do requerimento previsto no n.º1, desde que verificadas as condições fixadas no presente decreto-lei.

4-As transportadoras aéreas e os seus agentes deduzirão ao valor do preço do bilhete o valor do subsídio social de mobilidade, quando este seja aplicável, sendo reembolsados pelo Estado.

5- A fatura recibo de pagamento entregue aos beneficiários contém a título informativo o valor do subsídio.

6- (Eliminado).

7- (Renumerado como n.º3).

## **Artigo 7.º**

### **Documentos comprovativos da elegibilidade**

1 - Os cidadãos beneficiários deverão fazer prova de residência à transportadora aérea ou seus agentes com cartão de cidadão com validação da morada válida à data da venda ou cartão de contribuinte e bilhete de identidade/passaporte; no caso de o documento comprovativo da identificação não conter informação da residência habitual na Região Autónoma dos Açores deverá apresentar também documento emitido pelas entidades portuguesas no qual conste essa informação.

2 - Os cidadãos da União Europeia deverão apresentar certificado de registo ou certificado de residência permanente.

3 - No caso de se tratar de cidadão nacional de estado que não seja membro da União Europeia deve apresentar autorização válida emitida pelas entidades portuguesas – SEF (Serviços de Estrangeiros e Fronteiras).

4 - (Eliminado).

### **Artigo 8.º**

#### **Restituição do subsídio social de mobilidade**

A falsificação de documentos ou a prática de atos ou omissões que importem a violação do disposto no presente decreto-lei implica a reposição dos montantes recebidos a título de subsídio social de mobilidade, sem prejuízo da aplicação de outras sanções previstas na lei.

### **Artigo 9.º**

#### **Dotação orçamental**

1 — Compete ao Estado, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, assegurar a atribuição do subsídio social de mobilidade mediante dotação orçamental a inscrever para o efeito.

2 — 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, no montante fixado no ato que designar a entidade prestadora do serviço de pagamento, nos termos do artigo 5.º

3 — Os pagamentos previstos nos números anteriores são efetuados nos termos e nos prazos estabelecidos entre a Direção-Geral do Tesouro e Finanças e a entidade prestadora do serviço de pagamento.

### **Artigo 10.º**

#### **Apuramento do montante anual de subsídios atribuídos**

Com vista ao apuramento do montante anual dos subsídios efetivamente pagos, a entidade prestadora do serviço de pagamento deve apresentar à Inspeção-Geral de Finanças (IGF), 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.

### **Artigo 11.º**

#### **Fiscalização**

1 - Compete à IGF fiscalizar o cumprimento do disposto no presente decreto-lei por parte das companhias aéreas e dos seus agentes.

2 - A fiscalização a cargo da IGF compreende as operações económicas, financeiras e fiscais praticadas pelas transportadoras aéreas e seus agentes no âmbito da atribuição do subsídio social de mobilidade, sendo a mesma realizada anualmente, sem prejuízo de verificações periódicas caso seja considerado necessário.

3 - No exercício das suas competências, a IGF pode, em relação às transportadoras aéreas que operem nas ligações previstas no artigo 1.º, e aos respetivos agentes, proceder a verificações seletivas em relação a bilhetes de viagens nessas ligações e correspondentes faturas, com vista à confirmação cruzada dos subsídios públicos requeridos e pagos nos termos do presente decreto-lei.

4 – As transportadoras aéreas e os seus agentes devem prestar à IGF toda a informação necessária, adequada e requerida para a prossecução das suas funções de fiscalização, incluindo os procedimentos de validação e pagamento.

### **Artigo 12.º**

#### **Monitorização do custo elegível**

1 - As transportadoras aéreas devem, sempre que for solicitado, informar o INAC, I. P., sobre:

a) A estrutura tarifária e as respetivas condições de aplicação;

b) A distribuição tarifária;

c) Os encargos adicionais ao preço do bilhete, designadamente, a taxa de emissão de bilhete e a sobretaxa de combustível, no que se refere aos pressupostos comerciais e económicos subjacentes à fixação do preço dos referidos encargos.

2 — O INAC, I. P., deve proceder à identificação dos comportamentos suscetíveis de distorcer a concorrência nos mercados dos serviços aéreos no âmbito do presente decreto -lei.

### **Artigo 13.º**

#### **Revisão anual do subsídio social de mobilidade**

1 - Para efeitos do disposto nos n.ºs 2 a 5 do artigo 4.º, o valor do subsídio social de mobilidade é revisto anualmente, ouvidos os órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores, com base numa avaliação das condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas abrangidas pelo presente decreto-lei e da respetiva utilização pelos passageiros beneficiários.

2 - A avaliação referida no número anterior deve ser efetuada em conjunto pela IGF e pelo INAC, I. P., no decurso dos primeiros três meses de cada ano, a fim de habilitar os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do transporte aéreo a decidir sobre o valor a atribuir aos beneficiários a partir do início do mês de abril de cada ano.

### **Artigo 14.º**

#### **Disposição final**

1 - À data da entrada em vigor do presente decreto-lei cessam as obrigações de serviço público impostas para os serviços aéreos regulares nas rotas Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa, Lisboa/Terceira/Lisboa, Porto/Ponta Delgada/Porto e Porto/ Terceira/Porto, fixadas nos termos do n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, através da Comunicação da Comissão n.º 2010/C 283/06, de 20 de outubro.

2 - As transportadoras aéreas que, à data da entrada em vigor do presente decreto-lei, se encontrem a explorar os serviços de transporte aéreo regular entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, deixam de estar sujeitas ao cumprimento dos planos de exploração apresentados no âmbito das obrigações de serviço público referidas no número anterior.

### **Artigo 15.º**

#### **Entrada em vigor**

Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, o presente diploma entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

## Avaliação Prévia de Impacto de Género

### 1 – Identificação da iniciativa

**Anteproposta de Lei – Simplifica e previne eventuais fraudes na atribuição do Subsídio Social de Mobilidade atribuído a residentes nas Regiões Autónomas**

### 2 – Descrição da situação de partida sobre a qual a iniciativa vai incidir

**Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março**

### 3 – A iniciativa consiste num ato normativo de carácter meramente repetitivo e não inovador?

Sim  Não  Nota: Em caso de resposta afirmativa o preenchimento da ficha encontra-se concluído.

### 4 – Previsão de resultados a alcançar e valoração do impacto de género

| Categorias / Indicadores  | Avaliação             |                       |                       | Valoração             |                       |                       |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|   | Sim                   | Não                   | N/A                   | Positivo              | Neutro                | Negativo              |
| <b>1 Direitos:</b>  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| 1.1 O projeto ou a proposta de lei afetará os direitos das mulheres ou dos homens de forma direta ou indireta?  | <input type="radio"/> |
| Notas:  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| <b>2 Acesso:</b>  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| 2.1 O número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da lei é igual?   | <input type="radio"/> |
| Notas:  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| 2.2 A lei permite que os homens e mulheres participem de igual modo?  | <input type="radio"/> |
| Notas:  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| <b>3 Recursos:</b>  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| 3.1 Homens e mulheres têm o mesmo acesso aos recursos (tempo, financeiros, informação) necessários para poderem beneficiar da aplicação da lei?               | <input type="radio"/> |
| Notas:  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| 3.2 A lei promove uma distribuição igual de recursos entre homens e mulheres?   | <input type="radio"/> |
| Notas:  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| <b>4 Normas e Valores:</b>  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| 4.1 Caso a lei entre em vigor, os estereótipos de género, bem como as normas e valores sociais e culturais, irão afetar homens e mulheres de forma diferente? | <input type="radio"/> |
| Notas:  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| 4.2 Os estereótipos e certos valores serão uma barreira para mulheres ou homens quando tentarem maximizar os benefícios que lhes são concedidos pela lei?     | <input type="radio"/> |
| Notas:  |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| <b>Totais:</b>  | <b>0</b>              | <b>0</b>              | <b>0</b>              | <b>0</b>              | <b>0</b>              | <b>0</b>              |

### 5- Conclusão/propostas de melhoria

## Notas de Preenchimento

### 1 – Identificação da iniciativa

Identificação formal da iniciativa com uma breve descrição do conteúdo e objetivos a atingir.

### 2 – Descrição da situação de partida sobre a qual a iniciativa vai incidir

Elaboração de um diagnóstico da situação inicial sobre a qual vai incidir a iniciativa em preparação, com recurso a informação estatística disponível e informação qualitativa sobre os papéis e estereótipos de género, considerando ainda os objetivos das políticas de igualdade e oportunidades.

### 3 – A iniciativa consiste num ato normativo de carácter meramente repetitivo e não inovador?

Este ponto permite aferir da dispensa de avaliação prévia de impacto de género. Uma iniciativa legislativa pode ser considerada um ato normativo repetitivo e não inovador em relação a legislação já existente, sendo que, alterações repetitivas e sem qualquer elemento inovador dispensam avaliação prévia. Se a resposta à questão for afirmativa, o preenchimento da ficha de avaliação estará concluído, pois a iniciativa não carece de avaliação prévia de impacto de género. Se a resposta for negativa, a avaliação prossegue através do preenchimento dos pontos subsequentes.

### 4 – Previsão de resultados a alcançar e valoração do impacto de género

Neste ponto pretende-se elaborar uma prognose do impacto da iniciativa sobre a situação inicial identificada, identificando, quando possível: i) os resultados diretos previstos com a aplicação da norma; ii) a incidência sobre a melhoria da situação dos homens e mulheres, nomeadamente no que respeita aos papéis e estereótipos de género; iii) o contributo para os objetivos das políticas de igualdade.

A previsão dos resultados a alcançar é efetuada com recurso a uma bateria de indicadores identificados na tabela agrupados em 4 categorias: direitos, acesso, recursos e normas e valores.

Relativamente à valoração do impacto de género que se prevê que a iniciativa possa vir a implicar, pretende-se apresentar uma valoração dos efeitos previsíveis da norma no que respeita à igualdade entre homens e mulheres e ao cumprimento dos objetivos das políticas para a igualdade.

Os resultados da análise são expressos nos seguintes termos:

- i) Impactos negativos: quando a aplicação das normas ou a implementação das medidas previstas reforçam as desigualdades de género;
- ii) Impactos neutros: quando o género não é relevante para o desenvolvimento e aplicação das normas ou por estas não é afetado;
- iii) Impactos positivos quando:
  - a) A perspetiva da igualdade de género está presente no desenvolvimento e aplicação das normas, verificando-se um impacto sensível de género;
  - b) A perspetiva da igualdade de género é um dos elementos fundamentais das normas, verificando-se um impacto positivo de género;
  - c) A perspetiva da igualdade de género é o eixo central das normas, que têm como finalidade a promoção da igualdade entre homens e mulheres, verificando-se um impacto transformador de género.

**1. Direitos:** pretende-se aferir se e de que forma a aprovação da norma afeta os direitos de homens e mulheres “alvo” da medida; no caso de resposta afirmativa pretende-se saber se se trata de um impacto direto ou indireto.

1.1. Considera-se que há um impacto direto quando afeta o acesso das pessoas a recursos (concessões, posições, empregos, composição de comissões, etc.). Regista-se um impacto indireto quando a lei afeta os meios de provisão (ou forma de acesso) a certos recursos ou serviços, por trás dos quais estão pessoas como beneficiários finais.

**2. Acesso:** avalia o número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da norma e se há igualdade de participação/acesso entre homens e mulheres.

2.1. Tem como objetivo verificar se o benefício da aplicação da medida é equitativo entre homens e mulheres (ex.: aumento de reformas);

2.2. A medida permite igualdade de participação entre homens e mulheres (ex.: abertura de maior número de vagas em universidades).

**3. Recursos:** analisa a igualdade de acesso aos recursos necessários para que possa beneficiar da aplicação da medida e, simultaneamente, se a distribuição de recursos proporcionada pela medida é equitativa.

3.1. Mede se homens e mulheres tem o mesmo acesso a recursos (tempo, financeiros, informação) necessários para poderem beneficiar da aplicação da lei. Ex: licenças de maternidade/paternidade, esperança média de vida, salário médio, acesso à saúde, etc.

3.2. Pretende verificar se a distribuição de recursos potencialmente previstos na lei é realizada de modo igual entre homens e mulheres, podendo existir situações em que as medidas incidem sobre uma população alvo com predominância de um dos géneros (ex.: reformas, abonos de família, desemprego, setor de atividade, rendimentos, etc.).

**4. Normas e Valores:** avalia o impacto das normas sociais e dos papéis associados a cada género e de que forma é que se poderá contribuir para promover a igualdade de género nestes aspetos.

4.1. No caso de a norma entrar em vigor, pretende avaliar se os estereótipos de género, bem como as normas e valores culturais vigentes irão afetar de forma diferenciada homens e mulheres, nomeadamente em áreas como a divisão de trabalho, organização da vida privada, organização da cidadania, representatividade em órgãos de decisão, etc.

4.2. Tem como objetivo verificar e avaliar se os estereótipos de género, bem como as normas sociais e valores sociais existentes serão uma barreira para o usufruto pleno dos benefícios da lei. Importa compreender se aspetos decorrentes da organização da vida privada, representação em órgãos de decisão, diferenças salariais, divisão de trabalho, violência doméstica, etc. são barreiras impeditivas da maximização dos benefícios que são concedidos pela Lei.

## **5 – Conclusão/propostas de melhoria**

Este ponto permite a apresentação das conclusões da avaliação prévia de impacto de género, e, quando necessário face à avaliação dos resultados prováveis da medida, apresentar propostas de melhoria ou recomendações, quanto à redação do projeto ou quanto às medidas tendentes à sua execução, nomeadamente através de: i) Medidas adicionais, para melhorar o impacto de género; ii) Modificação de medidas existentes iii) Alteração à linguagem e aos conceitos utilizados; iv) Medidas complementares ou dirigidas a outros departamentos relevantes para a implementação da medida; v) sugestões de acompanhamento da execução.

Exemplos de ações:

i) Promoção e incorporação da perspetiva de género: melhorando o conhecimento da situação de diferencial entre os homens e mulheres desencadeando um procedimento de participação de pessoas especializadas em igualdade de género;

ii) Incentivar a participação equilibrada de mulheres e homens em órgãos de decisão públicos e privados;

iii) Integrar medidas de ação positiva (para mulheres, envolvimento dos homens a favor da igualdade) ou aparentemente neutras, mas com impacto positivo (vítimas de violência, famílias monoparentais, para os que assumem apoio a pessoas dependentes, etc.);

iv) Diminuição das desigualdades das mulheres que sofrem de múltipla discriminação (por idade, classe social, opção sexual, incapacidade, etnia, nacionalidade, etc.);

v) Inclusão de medidas proibitivas ou sancionatórias de comportamentos (discriminação por razões de sexo, pela existência de linguagem ou imagens sexistas, etc.);

vi) Complementar a implementação dos objetivos das medidas com ações de reforço de divulgação, sensibilização, formação, ações de acompanhamento da implementação, regulamentação da medida, criação de serviços ou estruturas e estabelecimento de prazos para avaliação de resultados obtidos.