



I Representação Parlamentar I



**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**

A Representação Parlamentar do Bloco de Esquerda/Açores entrega à Mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e a V. Ex.^a, nos termos regimentais aplicáveis, a Anteproposta de Lei em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos.

A Representação Parlamentar do BE/Açores

(António Lima)

18 de março de 2024

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.

A alínea a) do n.º 3 do artigo 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (Tratado) 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.

O artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho de 2014, 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 o peso que o sistema de reembolsos representa para os seus beneficiários.

Considerando que 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) [...]

c) [Revogado]

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 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 – [Revogado]

a) [Revogado]

b) [Revogado]

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 - [Revogado]

7 - O pagamento do subsídio social de mobilidade tem lugar no momento da apresentação do requerimento previsto no n.º 1, desde que verificadas as condições fixadas no presente decreto-lei.

8 - O valor máximo de taxa de emissão de bilhete, para efeitos de elegibilidade, é de 30 euros.

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.

4 – [Revogado].

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

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
1 Direitos:						
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"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
2 Acesso:						
2.1 O número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da lei é igual?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
2.2 A lei permite que os homens e mulheres participem de igual modo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
3 Recursos:						
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"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
3.2 A lei promove uma distribuição igual de recursos entre homens e mulheres?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
4 Normas e Valores:						
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"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<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"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
Totais:	0	0	0	0	0	0

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.