

PROPOSTA DE LEI N.º 211/X

ALTERAÇÃO AO DECRETO-LEI Nº 66/2008, DE 9 DE ABRIL, QUE REGULA A ATRIBUIÇÃO DE UM SUBSÍDIO SOCIAL DE MOBILIDADE AOS CIDADÃOS BENEFICIÁRIOS, NO ÂMBITO DOS SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O CONTINENTE E A REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Incumbe prioritariamente ao Estado no âmbito económico e social, de acordo com a Constituição da República Portuguesa, “promover a correcção das desigualdades derivadas da insularidade das regiões autónomas” (Constituição da República Portuguesa, alínea e) do artigo 81º). Constitui, pois, obrigação constitucional do Estado assegurar uma situação de continuidade territorial da Região com o restante território continental.

O Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira consagra o princípio da continuidade territorial. “O princípio da continuidade territorial assenta na necessidade de corrigir as desigualdades estruturais, originadas pelo afastamento e pela insularidade, e visa a plena consagração dos direitos de cidadania da população madeirense, vinculando, designadamente, o Estado ao seu cumprimento, de acordo com as suas obrigações constitucionais” (Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, artigo 10º).

A materialização dos imperativos constitucionais e estatutários remete para obrigações de solidariedade por parte do Estado que, numa região insular distante, tem incidência especial em domínios como os transportes, que se requerem regulares, em particular, no referente aos preços das ligações aéreas entre a Região Autónoma da Madeira e o Continente português.

Os deveres de solidariedade a que o Estado está obrigado no assumir dos custos da insularidade distante, e no cumprimento do princípio estatutário da continuidade territorial, devem requerer apoios estatais directos de modo a que, para os residentes na Região Autónoma da Madeira, no máximo, a viagem Madeira – Continente seja equivalente ao custo de deslocação para quem recorra ao transporte rodoviário de passageiros entre Lisboa e o concelho do Continente português geograficamente mais distanciado da capital.

Em conformidade com este conceito de “continuidade territorial”, é justo, portanto, defender, para os Portugueses residentes nestas parcelas insulares do território nacional, o reconhecimento de medidas específicas que

assegurem condições materiais compensatórias capazes de suprir as desvantagens decorrentes da descontinuidade territorial imposta pelos mares.

O distanciamento dos grandes centros do Continente português e, em particular, da capital do País, têm custos e repercussões em nada equiparáveis aos custos permanentes e às implicações estruturais da insularidade distante. E são as desvantagens resultantes, não só da distância, mas, sobretudo, da condição insular que urgem ser superadas.

Por consequência se propõe justamente que os custos de transporte a serem pagos de modo directo pelos residentes na Região Autónoma da Madeira sejam equivalentes aos custos da deslocação através de transportador rodoviário de passageiros entre a capital do País e o concelho mais extremo do Continente português.

Constitui, assim, objectivo do presente diploma implementar um novo modelo de auxílios aos passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira no sentido de se corrigirem desigualdades provocadas pelo afastamento e pela natureza da insularidade.

Deverá, então, ser o Estado a assegurar e a assumir, através de subsídio, os restantes custos da deslocação aérea entre a RAM e o Continente, superando, deste modo, as desvantagens e os custos inerentes à condição geográfica da insularidade distante.

Assim,

A Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, nos termos no disposto na alínea f) do nº 1 do art. 227º da Constituição da República Portuguesa e na alínea b) do nº 1 do artigo 37º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei nº 31/91, de 5 de Junho, com as alterações introduzidas pela Lei nº 130/99, de 21 de Agosto e nº 12/2000, de 21 de Junho, apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de Lei:

Artigo 1º Alteração

São alterados os artigos 3º, 4º e 12º do Decreto-Lei nº 66/2008, de 9 de Abril, passando a ter a seguinte redacção:

“Artigo 3º
(...)

1 - São beneficiários do subsídio previsto no presente decreto-lei os passageiros estudantes, passageiros residentes e passageiros residentes equiparados.

2 - Sem prejuízo do previsto no número anterior, quando o beneficiário viajar ao serviço, ou por conta de uma pessoa colectiva ou singular, o reembolso pode ser solicitado por esta última, desde que, na factura emitida em nome desta, conste o nome do beneficiário, o respectivo número de contribuinte e sejam anexados os respectivos talões de embarque e restantes documentos previstos no artigo 7º.

Artigo 4º

(...)

1 - O subsídio a atribuir ao beneficiário reporta-se ao pagamento e utilização efectiva do título de transporte pelo beneficiário.

2 - O valor do subsídio corresponde à diferença apurada entre o valor da tarifa aérea adquirida e o valor da deslocação rodoviária, efectuada por transporte público colectivo, entre Lisboa e o concelho mais distante do continente.

3 - Não é atribuído subsídio quando a tarifa praticada tiver um montante igual ou inferior ao que for estabelecido no número anterior.

Artigo 12º

(...)

1 - A revisão do valor do subsídio social de mobilidade deve ser efectuada no decurso dos primeiros três meses de cada ano seguinte à sua aplicação, após audição dos órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira.

2 - (eliminado).”

Artigo 2º Revogação

É revogada a portaria nº 316-A/2008, de 23 de Abril.

Artigo 3º Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor com a aprovação do Orçamento de Estado para o ano de 2009.

Aprovada em Sessão Plenária da Assembleia Legislativa da Madeira em 16 de Julho de 2008.

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA MADEIRA

José Miguel Jardim Olival de Mendonça

NOTA JUSTIFICATIVA

A. Sumário a publicar no Diário da República

“Alteração ao Decreto-Lei nº 66/2008, de 9 de Abril, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira”.

B. Síntese do conteúdo da proposta

Proposta de Lei à Assembleia da República que propõe que os custos de transporte a serem pagos de modo directo pelos residentes na RAM sejam equivalentes aos custos da deslocação através de transportador rodoviário de passageiros entre a capital do País e o concelho mais extremo do Continente português. Constitui, assim, objectivo do presente diploma implementar um novo modelo de auxílios aos passageiros residentes na RAM no sentido de se corrigirem desigualdades provocadas pelo afastamento e pela natureza da insularidade.

C. Necessidade da forma de Proposta de Lei.

A forma de Proposta de Lei resulta da necessidade de criar um diploma com igual valor hierárquico normativo.

D. Avaliação sumária dos meios financeiros envolvidos na respectiva execução.

Do diploma e pela sua natureza resultam novos encargos financeiros directos.

F. Razões que aconselham a alteração da situação.

Os deveres de solidariedade a que o Estado está obrigado no assumir dos custos da insularidade distante, e no cumprimento do princípio estatutário da continuidade territorial, devem requerer apoios estatais directos de modo a que, para os residentes na RAM, no máximo, a viagem Madeira – Continente seja equivalente ao custo de deslocação para quem recorra ao transporte rodoviário de passageiros entre Lisboa e o concelho do Continente português geograficamente

mais distanciado da capital. Em conformidade com este conceito de “continuidade territorial”, é justo, portanto, defender, para os Portugueses residentes nestas parcelas insulares do território nacional, o reconhecimento de medidas específicas que assegurem condições materiais compensatórias capazes de suprir as desvantagens decorrentes da descontinuidade territorial imposta pelos mares. O distanciamento dos grandes centros do Continente português e, em particular, da capital do País, têm custos e repercussões em nada equiparáveis aos custos permanentes e às implicações estruturais da insularidade distante. E são as desvantagens resultantes, não só da distância, mas, sobretudo, da condição insular que urgem ser superadas.