

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
CEIOP	
N.º Único	590878
Entrada/Saída n.º	523
Data	21/12/2017



À Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas a apreciar no seu Grupo de Trabalho – Transportes Públicos os Projetos de Lei 407/XIII/1ª (BE) e 412/XIII (PSD) e a Proposta de Lei 82/XIII (GOV), referentes ao Subsídio Social de Mobilidade

Exmos. Senhores,

Na sequência do Vosso convite datado de 6 de dezembro de 2017 para envio de parecer escrito pela TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S.A. (adiante designada simplesmente por TAP AIR PORTUGAL) sobre os Projetos de Lei 407/XIII/1ª (BE) e 412/XIII (PSD) e a Proposta de Lei 82/XIII (GOV), referentes ao Subsídio Social de Mobilidade, vem a TAP AIR PORTUGAL referir o seguinte:

- (i) À presente data, e como é do Vosso conhecimento, a TAP AIR PORTUGAL está abrangida pelo programa de mobilidade das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.
- (ii) O programa de mobilidade das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, disponibiliza, no âmbito dos serviços aéreos entre o Continente e as referidas Regiões Autónomas, um subsídio aos passageiros que sejam residentes efetivos, residentes equiparados ou estudantes nas mencionadas Regiões.
- (iii) Este apoio por parte do Estado Português prevê a devolução aos passageiros de parte do valor gasto na viagem de ida, na viagem de volta ou nas viagens de ida e volta, desde que os passageiros preencham os requisitos que constam da legislação em vigor.



- (iv) Assim, o passageiro efetua o pagamento da viagem escolhida na sua totalidade (ao preço em vigor na data da compra), devendo, caso queira e posteriormente, desenvolver todo o procedimento legalmente estabelecido junto da sociedade CTT - Correios de Portugal, S.A. (adiante designada simplesmente por CTT), com vista à devolução de parte do valor gasto.
- (v) Em síntese, junto dos CTT, e para receber o subsídio, o passageiro deverá apresentar os documentos originais e entregar a cópia dos seguintes documentos:
- a. Cartão de embarque;
 - b. Documento comprovativo da identidade do beneficiário, designadamente cartão de cidadão, bilhete de identidade ou passaporte;
 - c. Cartão de contribuinte;
 - d. Documento comprovativo para o caso da condição do passageiro equiparado;
 - e. Fatura com a seguinte informação: (1) código companhia aérea, número do voo, data do voo, (2) código de reserva, número do bilhete, (3) origem do percurso, destino do percurso, (4) nome do passageiro (primeiro e último nome), número de contribuinte da empresa que vendeu o bilhete, número da fatura, e (5) valor total do bilhete e valor da tarifa sem taxas.
- (vi) Tanto quanto a **TAP AIR PORTUGAL** tem conhecimento, o regime atualmente em vigor encontra-se plenamente implementado, correndo os seus termos de forma eficaz e eficiente, atingindo os objetivos e propósitos que o fundamentam e a que se propõe.
- (vii) Mais, desde a entrada em vigor do regime legal atualmente em vigor referente ao subsídio social de mobilidade, a **TAP AIR PORTUGAL** tem vindo a colaborar ativamente com o programa instituído, informando os seus passageiros da existência e demais requisitos legais do sempre mencionado programa e subsídio, designadamente, através do seu site www.flytap.com.

- (viii) Os Projetos de Lei 407/XIII/1ª (BE) e 412/XIII (PSD) e a Proposta de Lei 82/XIII (GOV) pretendem agora alterar o regime legal acima brevemente descrito e em vigor.
- (ix) De uma forma genérica e global, as alterações propostas nos 3 (três) documentos acima identificados, embora com algumas diferenças no regime que propõem, pretendem, por um lado, que o subsídio social de mobilidade passe a ser, diretamente e no momento da compra, deduzido pela companhia aérea, ou pelo seu agente, ao preço do bilhete aéreo, e, por outro lado, que a prova de passageiro elegível para a obtenção do subsídio passe a ser efetuada perante a companhia aérea, ou seu agente, e por estes verificada e validada.
- (x) Ora, a TAP AIR PORTUGAL não pode concordar com as alterações agora propostas ao regime atualmente em vigor pelos motivos adiante referidos.

Vejamos,

- (xi) Os projetos de diploma disponibilizados e aqui em causa propõe que o passageiro elegível e beneficiário do subsídio social de mobilidade não pague o preço da viagem escolhida na sua totalidade (ao preço em vigor na data da compra), tal como acontece atualmente, mas pague apenas o montante previamente estabelecido (no caso da Proposta de Lei n.º 82/XIII (GOV)) ou o montante que resultar da dedução ao preço do bilhete do valor do subsídio social de mobilidade (no caso do Projeto de Lei n.º 407/XIII/2ª (BE) e no caso do Projeto de Lei n.º 412/XIII/2ª (PSD)).
- (xii) Naturalmente, em qualquer dos casos referidos no ponto precedente, o montante a pagar pelo beneficiário e a receber pela TAP AIR PORTUGAL, ou por qualquer das companhias aéreas e/ou seus agentes, será sempre inferior ao preço real e de mercado do bilhete de transporte aéreo referente à viagem escolhida pelo beneficiário.

- (xiii) Assim, qualquer das soluções propostas pelos diplomas mencionados implicaria que, pelo menos temporariamente, seriam as companhias aéreas, designadamente a TAP AIR PORTUGAL, ou os seus agentes, a suportar economicamente a diferença entre o preço real do bilhete de transporte aéreo e o preço da mesma viagem após a aplicação do subsídio social de mobilidade.

- (xiv) Com uma eventual aplicação do regime legal proposto, a TAP AIR PORTUGAL veria, de forma direta e imediata, as suas receitas referentes às viagens aéreas aqui em causa diminuir substancialmente, sendo assim fortemente penalizada do ponto de vista financeiro, tanto mais que os diplomas em causa não estabelecem prazos para o reembolso.

- (xv) Nos regimes propostos e uma vez que estamos perante um subsídio concedido pelo Estado Português, as companhias aéreas (e/ou os seus agentes) assumiriam um papel de financiadores do Estado, ao não cobrarem montantes que lhes são devidos no âmbito da sua atividade comercial, para os receberem posteriormente em data não determinada, nem determinável nas propostas recebidas, sem qualquer contrapartida, acrescendo ainda o risco de não reembolso em determinadas situações.

- (xvi) Ora, a TAP AIR PORTUGAL não tem competências, nem condições para suportar tais encargos financeiros, ainda que, a final, seja reembolsada.

- (xvii) O preâmbulo da Proposta de Lei 82/XIII (GOV) identifica e reconhece a questão acima suscitada ao referir a necessidade de auscultar as companhias aéreas, e os seus agentes, com vista a garantir "(...) que as companhias e seus agentes não são penalizados financeiramente."

- (xviii) No entanto, esta preocupação e objetivo não encontra cabimento e previsão na mesma Proposta, nem em qualquer das alterações legislativas propostas, já que a neutralidade financeira para as companhias aéreas e seus agentes não é assegurada por qualquer delas.

- (xix) Por último, salientamos ainda que o subsídio social de mobilidade e o seu regime visam atingir objetivos de coesão social e territorial, não cabendo à TAP AIR PORTUGAL (ou a qualquer outra companhia de transporte aéreo), ou tão pouco aos seus agentes, financiar tais objetivos e propósitos.

Por outro lado,

- (xx) E para efeitos de atribuição do subsídio social de mobilidade, os Projetos de Lei e a Proposta de Lei propõe que o eventual beneficiário do subsídio social de mobilidade requeira o mesmo junto da companhia aérea e/ou dos seus agentes.

- (xxi) Mais, propõem os citados Projetos de Lei e a Proposta de Lei que a prova de beneficiário / passageiro elegível passe a ser efetuada junto da companhia aérea ou junto dos seus agentes.

- (xxii) E que seja a companhia aérea ou os seus agentes a realizar a verificação da documentação comprovativa da elegibilidade do beneficiário, sendo responsável por essa mesma verificação.

- (xxiii) Na presente data, as ações e competências acima descritas nos 3 (três) pontos antecedentes são atribuídas e realizadas pelos CTT, não carecendo do envolvimento direto das companhias aéreas e seus agentes.

- (xxiv) Não obstante o procedimento descrito nos pontos (xx) a (xxii) ser defendido pelas 3 (três) propostas de diplomas recebidas, a sua concretização varia entre elas.

Vejamos,

- (xxv) No que respeita ao **Projeto de Lei 407/XIII/1ª (BE)**, é previsto que o beneficiário requeira junto da companhia aérea e/ou seus agentes a concessão do subsídio e apresente perante os mesmos certidão emitida pela Autoridade Tributária e Aduaneira que ateste as suas condições de elegibilidade, devendo o beneficiário apresentar (e manter atualizado), perante a mencionada entidade, um conjunto de documentação que vem elencado no artigo 7.

- (xxvi) Mais é previsto que o pagamento do subsídio social de mobilidade será feito pela Autoridade Tributária e Aduaneira às companhias aéreas ou aos seus agentes (que, como já mencionado acima, suportam inicialmente este encargo), sendo que estes serão responsáveis pela verificação e conformidade da documentação comprovativa da elegibilidade do beneficiário (não lhe sendo devido pelo Estado qualquer reembolso por pagamentos feitos indevidamente ou com base em documentação falsa).

- (xxvii) Assim, neste Projeto de Lei, a Autoridade Tributária e Aduaneira assume um papel importante e relevante (e de alguma liderança) em todo este processo de concessão do subsídio social de mobilidade, não só de receção e análise de documentos, mas também de pagamento / reembolso às companhias aéreas e seus agentes das quantias em causa.

- (xxviii) No entanto, o mesmo Projeto, atribui às companhias aéreas e seus agentes a responsabilidade de verificar e validar a certidão emitida pela Autoridade Tributária e Aduaneira, impondo consequências muito gravosas em caso de pagamentos indevidos ou com base em documentação falsa.

- (xxix) Ou seja, neste Projeto parte das ações e competências são atribuídas à Autoridade Tributária e Aduaneira mas a responsabilidade financeira inerente ou decorrente das mesmas é atribuída às companhias aéreas e seus agentes.

- (xxx) Ora, a **TAP AIR PORTUGAL** não pode concordar com o regime proposto e questiona-se qual o motivo por que todo o procedimento não corre perante a Autoridade Tributária e Aduaneira, à semelhança do procedimento que, na presente data, corre perante os CTT.

- (xxxi) Nesse cenário, caberia à Autoridade Tributária e Aduaneira a responsabilidade de aferir e verificar a elegibilidade dos passageiros para a obtenção do subsídio social de mobilidade, e, conseqüentemente, e após tal avaliação, caberia também à mencionada entidade o pagamento direto aos passageiros desse mesmo subsídio.

- (xxxii) É convicção da TAP AIR PORTUGAL que uma solução que concentre numa mesma entidade a receção de pedidos e documentos, bem como a avaliação e validação dos mesmos e, a final, a concessão e o pagamento direto aos beneficiários do subsídio social de mobilidade, implicará uma diminuição da burocracia envolvida.

- (xxxiii) Mais, tal solução poderá trazer grandes benefícios de eficiência e celeridade, simplificando o processo em causa e permitindo um maior controlo do mesmo, obstando desta forma a uma eventual utilização fraudulenta do sempre referido procedimento e subsídio.

- (xxxiv) Já no que respeita ao Projeto de Lei 412/XIII (PSD) e à Proposta de Lei 82/XIII (GOV), é previsto que o beneficiário requeira perante a companhia aérea e/ou seus agentes a concessão do subsídio e apresente perante os mesmos os documentos elencados no Artigo 7, cabendo à companhia aérea e/ou seus agentes verificar a documentação recebida.

- (xxxv) Mais é previsto que o reembolso do subsídio social de mobilidade às companhias aéreas e seus agentes será efetuado pela entidade ou serviço da Administração Pública que vier a ser designado para o efeito.

- (xxxvi) Assim, ambas as propostas acima mencionadas fazem impender sobre as transportadoras aéreas e/ou os seus agentes a responsabilidade de receber um conjunto extenso de documentação e verificar e validar a mesma, bem como validar a elegibilidade de determinado passageiro para a obtenção do subsídio aqui em causa.
- (xxxvii) Os regimes constantes do Projeto de Lei 412/XIII (PSD) e da Proposta de Lei 82/XIII (GOV) pretendem conferir e delegar nas transportadoras aéreas, e/ou seus agentes, funções e competências que são do Estado Português, numa matéria tão sensível e específica como a concessão de um subsídio social.
- (xxxviii) Sucede que, a TAP AIR PORTUGAL é uma companhia aérea cujo objeto social consiste na exploração de serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e correio e não tem competências para realizar as funções que os supra mencionados diplomas lhe pretendem conferir (e que não são suas por natureza).
- (xxxix) Acresce ainda que, a TAP AIR PORTUGAL não tem espaço físico, meios técnicos e/ou humanos, para receber e analisar a documentação que deverá ser apresentada pelos eventuais beneficiários / passageiros elegíveis.
- (xl) É importante não esquecer que, na presente data, a maioria dos bilhetes de transporte aéreo são vendidos pelas companhias aéreas através da internet (no caso da TAP AIR PORTUGAL através do seu site www.flytap.com) ou através de contato telefónico, via *call center*.
- (xli) De facto, e no caso da TAP AIR PORTUGAL, importa ter presente que as lojas físicas representam uma percentagem de vendas muito residual e o retorno a este tipo de vendas não é viável, nem se encontra previsto na estratégia da empresa.
- (xlii) Já no que respeita às restantes companhias aéreas que operam nas rotas aqui em causa, e tanto quanto a TAP AIR PORTUGAL tem conhecimento, a existências de lojas físicas nunca foi uma opção.

- (xliv) Ora, considerando tal enquadramento, a receção, a verificação e a validação de documentos torna-se bastante mais complexa e técnica, revelando e acentuando ainda mais a falta de competências e capacidade para tal das companhias aéreas e dos seus agentes.
- (xlv) De salientar ainda que o regime proposto pode vir a penalizar fortemente a TAP AIR PORTUGAL (e outras companhias aéreas e seus agentes) quando prevê que as irregularidades na receção e análise da documentação recebida se irão refletir financeiramente na empresa.
- (xlv) Como mencionado, o regime proposto confere às companhias aéreas e seus agentes funções e competências que não são suas, e para as quais não estão preparados nem têm capacidade, e, caso o desempenho dessas funções não respeite certos objetivos (ainda que por responsabilidade e culpa dos beneficiários do subsídio, como seja, por exemplo, em caso de entrega de documentos falsos), as companhias aéreas e seus agentes serão penalizados financeiramente.
- (xlv) Ora, esta situação é inaceitável e insuportável para a TAP AIR PORTUGAL.
- (xlvii) A este respeito consideramos ser importante recordar o passado.
- (xlviii) Antes da entrada em vigor do regime legal vigente referente ao subsídio social de mobilidade, o regime em vigor a essa data conferia à TAP AIR PORTUGAL a responsabilidade de receber e conferir a documentação a entregar pelos beneficiários do mencionado subsídio.
- (xlix) Ora, tal procedimento veio a revelar-se inadequado e desajustado, com penalidades não só para os, à data, beneficiários do subsídio aqui em causa, como também para a TAP AIR PORTUGAL.

- (i) Relembramos que todo o procedimento era fiscalizado pela Inspeção Geral de Finanças e que eram regularmente aplicadas à TAP AIR PORTUGAL penalidades que ascendiam aos milhares de euros.
- (ii) A inadequação do procedimento vigente a essa data justificou a alteração do regime legal para o regime vigente à presente data.
- (iii) Assim, não faz sentido para a TAP AIR PORTUGAL retomar (ainda que parcialmente) um regime legal e procedimentos que a prática revelou inadequados e desajustados à realidade aqui em causa.

Por fim,

- (liii) Cabe ainda notar que o acesso, a análise e a retenção da documentação a disponibilizar pelo beneficiário do subsídio social de mobilidade terá ainda que ser analisada do ponto de vista da proteção de dados pessoais.
- (liv) A este respeito, é opinião da TAP AIR PORTUGAL que a Comissão Nacional de Proteção de Dados deverá ser ouvida e emitir parecer sobre as propostas de diploma legal aqui em causa, já que das mesmas resulta a recolha e tratamento de dados pessoais (cfr. artigo 22º, nº2 da Lei nº 67/98, de 26 de Outubro, Lei de Proteção de Dados Pessoais).
- (lv) De notar ainda que, na data de 25 de maio de 2018, entrará em vigor o Regulamento Geral de Proteção de Dados, cujo novo quadro legal trará mudanças significativas que terão impacto na questão em apreço, impondo às organizações novas obrigações e procedimentos.

Assim, em síntese, pelos motivos e razões acima mencionados, a TAP AIR PORTUGAL vem referir que não pode concordar com as alterações propostas tal como apresentadas e constantes dos Projetos de Lei 407/XIII/1ª (BE) e 412/XIII (PSD) e da Proposta de Lei 82/XIII (GOV), referentes ao Subsídio Social de Mobilidade.

A TAP AIR PORTUGAL compreende a necessidade de esbater e reduzir os efeitos da insularidade das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, no entanto, considera que, num mercado liberalizado, esta é uma função do Estado Português, que este não pode delegar (ainda que parcialmente) nas companhias aéreas. Mais, que essa função social não pode (nem deve) ser financiada (ainda que temporariamente) pelas companhias aéreas, sem qualquer benefício ou retorno para estas.

Não obstante, a TAP AIR PORTUGAL fica disponível para colaborar, de forma construtiva, na procura de melhores e mais viáveis e eficazes soluções.

Por último, importa referir que a TAP AIR PORTUGAL não contactou qualquer dos seus agentes, por entender que os mesmos serão igualmente ouvidos neste processo, e, nessa sede, transmitirão os contributos e opiniões que considerem convenientes e/ou adequados sobre as matérias aqui em discussão.

Lisboa, 20 de dezembro de 2017

Pela Transportes Aéreos Portugueses, S.A.



Fernando Abs da Cruz Pinto

Presidente do Conselho de Administração