



Exmo. Sr.  
Presidente da Assembleia Legislativa da  
Região Autónoma dos Açores

**Assunto: Anteproposta de Lei**

**Estabelece a uniformização e descentralização do Subsídio Social de Mobilidade das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.**

O deputado independente Carlos Augusto Borges Rodrigues Furtado entrega à Mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e a V. Exa., ao abrigo das disposições estatutárias e regimentais aplicáveis, a Anteproposta de Lei, em epigrafe, para efeitos de admissão.

A iniciativa acima identificada obedece aos requisitos formais de apresentação previstos no Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Para efeitos de comunicação da decisão de admissão ou rejeição o signatário da iniciativa é o que subscreve o presente ofício

Açores, 6 de junho de 2022.

O deputado

Signed by : **CARLOS AUGUSTO BORGES  
RODRIGUES FURTADO**  
Civil identification number: BI095921338  
Date: 2022.06.07 12:29:27 Hora de Verão dos Açores





## **Anteproposta de Lei**

### **Estabelece a uniformização e descentralização do Subsídio Social de Mobilidade das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.**

Os Subsídios Sociais de Mobilidade aprovados pelos Decreto-Lei 41/2015 de 24 de março e 134/2015 de 24 de julho efetivaram um processo verdadeiramente reformista na ligação do território português, reduzindo substancialmente o afastamento territorial que representa o elevado custo dos preços das ligações aéreas que se vinha registando até então, entre o território continental e as regiões autónomas e entre elas próprias.

Da aprovação do Decreto-Lei 41/2015 de 24 de março e do Decreto-Lei 134/2015 de 24 de julho, resultou a fixação de um subsídio social de mobilidade atribuído diretamente ao beneficiário, em forma de restituição do valor remanescente, com base no preço máximo estabelecido para as viagens aéreas de ligação, entre as regiões autónomas e o continente, mas também nas ligações aéreas entre elas.

Para o efeito, foi considerado naquela altura a intervenção de uma terceira entidade, “a entidade prestadora do serviço de pagamento”, que mediante a verificação de conformidade de toda a documentação e comprovação da viagem realizada, efetua o pagamento do valor a que se refere a viagem, no montante que se verifica acima do valor máximo previsto e o valor praticado pela(s) operadora(s) de transporte aéreo, no momento em que se realiza a reserva e compra do serviço.

Decorridos quase sete anos da implementação destes diplomas, hoje reconhece-se a bonomia desta medida e o sucesso que obteve em termos de mobilidade para os povos das regiões autónomas, pelo estreitamento da distância que representa a diminuição de custos das viagens a realizar.

No entanto, há a considerar que o processo embora seja de certa forma, transversalmente justo a toda a sociedade residente nestas regiões, peca efetivamente pela diferenciação dos valores máximos previstos para a deslocação das populações residentes nas duas regiões autónomas, verificando-se que o limite máximo previsto para a ligação ida e volta entre a Região Autónoma da Madeira e o continente é € 86.00, enquanto que para a ligação ida e volta entre a Região Autónoma dos Açores e o continente é € 134.00, deixando assim ferido o princípio basilar de “igualdade real entre os portugueses” e



“promoção de desenvolvimento harmonioso de todo o território” ambos princípios identificados respetivamente nas alíneas d) e g) do Artigo 9º da Constituição da República Portuguesa.

Outra situação que não ficou assegurada na aprovação dos dois diplomas que deram origem ao SSM (Subsídio Social de Mobilidade) foi o direito de existir um preço máximo de deslocação nas viagens de ligação entre os arquipélagos, igual ao que existe a partir destes para o território continental.

A justiça da situação atual tem ainda outra fragilidade, considerando que o valor que excede os máximos estabelecidos para fins de subsidiação, só são reembolsados após a realização das viagens, considerando também que por vezes existem situações de diversa ordem que obrigam à marcação de viagens em data próxima da realização das mesmas, nomeadamente estudantes e outros, o que eleva substancialmente o valor das passagens aéreas, sucede que por vezes há muitas famílias que vêm condicionadas as suas deslocações pelos avultados valores que têm de despende, à data da marcação das viagens, contrariando-se desta forma o princípio da igualdade de oportunidades entre cidadãos.

Considerando também que, o histórico de dotação necessária para a concretização deste subsidio social tende a estabilizar, depois dos primeiros anos de crescimento exponencial, é do ponto de vista da lógica da gestão do erário público que a administração desta dotação deva passar para a gestão de cada região autónoma, com base na dotação adequada em sede de Orçamento de Estado, para cada uma das regiões autónomas, sendo os valores em causa definidos em função de critérios de monitorização permanente da atividade que originou o subsídio.

Deste modo, fica salvaguardado da melhor forma os princípios identificados na Constituição da República Portuguesa, nos Estatutos Político-administrativos das Regiões Autónomas e na Lei das Finanças das Regiões Autónomas, por quanto passa a existir uma partilha de obrigações.

Assim, cabe à República a responsabilidade de assegurar as transferências necessárias ao cumprimento do SSM, com base em critérios de histórico e eventuais acertos pontuais, em função do crescimento de tráfego e aumento de custos médios das operações.

Às Regiões Autónomas cabem a responsabilidade da gestão do valor em causa, a monitorização dos preços praticados pelas operadoras aéreas, com vista a otimizar-se os montantes envolvidos anualmente, assim como dos procedimentos necessários ao pagamento dos reembolsos aos passageiros, através ou não da utilização de outras entidades a envolver no processo.

**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 uniformiza e descentraliza as regras, procedimentos e comparticipações do subsídio social de mobilidade, para as deslocações aéreas e complementares a estas, dos residentes nas Regiões Autónomas e comparáveis a estes, assim como aos estudantes que residam nestes territórios insulares e frequentam atualmente estabelecimentos de ensino fora da sua região arquipelágica de residência, ou aos estudantes que frequentam estabelecimentos de ensino superior existentes nos arquipélagos dos Açores e Madeira, sem que tenham tido como local da última residência habitual, as Regiões Autónomas.

#### Artigo 2.º

##### Compatibilidade e revogações

Revoga o Decreto-Lei 41/2015 de 24 de março e o Decreto-Lei 134/2015 de 24 de julho na sua atual redação

#### Artigo 3.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», o custo de ligação entre a ilha de destino e ou de proveniência, do(s) bilhete(s), podendo ser one-way (OW) ou round-trip (RT), expresso em euros, pago às transportadoras aéreas, admitindo-se ligações marítimas dentro das regiões autónomas como complementares, 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, das tarifas marítimas, quando forem complementares 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;

c) «Entidade prestadora do serviço de pagamento», a entidade, ou as entidades, designadas para a prestação do serviço de pagamento nos termos do artigo 5.º;

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 nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, incluindo cursos de pós-graduação, realização de mestrados ou doutoramentos, em instituições públicas, particulares ou cooperativas, com última residência em arquipélago diferente daquele onde se situa o estabelecimento de ensino, no continente, ou 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 cidadão com última residência nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, ou equiparados, em nível do ensino oficial ou equivalente no continente, 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;

f) «Passageiros residentes», os cidadãos com residência habitual e domicílio fiscal na Região Autónoma dos Açores e da Madeira, 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, nas Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira;

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, nas Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira;

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, nas Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira.

g) «Passageiros residentes equiparados»:

i) Os membros dos Governos Regionais dos Açores ou da Madeira, ou cidadãos que exerçam funções públicas ao serviço dos Governos Regionais dos Açores ou da Madeira, ainda que residam há menos de seis meses nestas Regiões Autónomas;

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, nas Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira, ainda que nestas 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 nas Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira e ao abrigo do qual o local de prestação de trabalho seja numa das Regiões Autónomas;

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.

i) «Montantes de referência», correspondem ao valor de 100 euros para residentes e equiparados nas Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira e 75 euros para estudantes, ambos identificados no presente artigo, sendo os valores de referência máximos para as ligações aéreas com ou sem complementarmente de transporte marítimo, entre as Regiões autónomas entre si e destas para o território continental.

j) «Valor máximo do custo elegível para aplicação do subsídio», corresponde ao valor de 450 euros, desde que estejam preenchidos os requisitos previstos na alínea b), excetuando-se os estudantes e doentes, onde comprovadamente se justifique que a marcação tardia da viagem dependeu de data informada por entidade alheia ao beneficiário;

#### Artigo 4.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 5.º

#### Subsídio social de mobilidade

1 - A atribuição do subsídio social de mobilidade ao beneficiário implica a utilização efetiva do bilhete e corresponde ao pagamento de um valor variável.

2 - O valor do subsídio social de mobilidade tem por referência o custo elegível e o valor máximo estabelecido mediante as condições estabelecidas no artigo 15º e na portaria referida no número seguinte.

3 - O modo de proceder a alterações 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 das regiões autónomas.

4 - 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 6.º

#### Cálculo do valor do subsídio social de mobilidade

O valor do subsídio social de mobilidade é calculado de acordo com as seguintes fórmulas:

a) Tratando-se de residentes e residentes equiparados:

$V_i = X - 100$  euros, com X (menor ou igual que)  $V_m$ s





b) Tratando-se de estudantes:

$V_i = X - 75$  euros, com  $X$  (menor ou igual que)  $V_{ms}$

em que:

$V_i$  = Subsídio Social de Mobilidade;

$X$  = Custo elegível;

$V_{ms}$  = Valor máximo do custo elegível para aplicação do subsídio (450 euros).

## Artigo 7.º

### Responsabilidade do serviço de pagamento

1 - O pagamento do subsídio social de mobilidade ao beneficiário, é efetuado através de departamento próprio a implementar pelos governos das regiões autónomas, admitindo-se a possibilidade de delegação total ou parcial deste serviço a entidades externas, que demonstrem ter capacidade e experiência de prestação de serviços similares, sendo a prestação do serviço atribuída de acordo com as normas da contratação pública, sempre que aplicável.

2 - Sem prejuízo do direito de regresso relativamente aos beneficiários, as entidades prestadoras do serviço de pagamento 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 ou incorreta.

## Artigo 8.º

### Condições de atribuição e pagamento



1 – O beneficiário deve, para efeitos de atribuição do subsídio social de mobilidade, requerer o respetivo reembolso à entidade prestadora do serviço de pagamento, depois de comprovadamente ter realizado a viagem a que respeita o subsídio.

2 - Para os efeitos previstos no número anterior, o reembolso deve ser requerido, presencialmente, ou por via eletrónica nos serviços competentes da entidade prestadora do serviço de pagamento, no prazo máximo de 90 dias a contar da data da realização da viagem de regresso, mediante apresentação dos documentos previstos no artigo seguinte.

3 - O pagamento do subsídio social de mobilidade pode ainda ser requerido, nos termos previstos no número anterior, no prazo máximo de 90 dias a contar da data da realização da viagem de ida, quando:

a) O beneficiário tenha adquirido um bilhete de ida e volta (RT);

b) O beneficiário tenha adquirido um bilhete de ida (OW) e o custo elegível seja superior ao custo máximo fixado para a viagem de ida e volta.

4 - No caso referido na alínea b) do número anterior, para que o beneficiário, no regresso, seja reembolsado do montante remanescente do valor do subsídio social de mobilidade a que tem direito pela aquisição do bilhete de ida (OW) e do bilhete de regresso (OW), deve apresentar, à entidade prestadora do serviço de pagamento, as faturas comprovativas da compra destes bilhetes e os respetivos cartões de embarque, bem como os restantes documentos exigidos no artigo seguinte.

5 - Nos casos em que o beneficiário combine um bilhete de ida (OW) com um bilhete de regresso (OW), o subsídio só é atribuído com referência a ambos os bilhetes desde que entre a viagem de ida (OW) e a viagem de regresso (OW) não decorra um período superior a doze meses.

6 - 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, desde que a fatura seja emitida em nome desta e dela conste o nome do beneficiário e o



respetivo número de contribuinte, e o pedido seja acompanhado dos cartões de embarque e dos restantes documentos exigidos no artigo seguinte.

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 – Nos casos em que o beneficiário optar pela via eletrónica para apresentação do requerimento e demais documentação comprovativa da viagem, deverá disponibilizar o IBAN da conta bancária para a qual pretende receber o valor do subsídio, sendo que a entidade prestadora do serviço de pagamento deverá processar a transferência no prazo de 3 dias uteis.

9 - Sem prejuízo do modelo de reembolso identificado nos números anteriores, podem os órgãos de governo próprio das regiões autónomas, estabelecer concessões de serviços com outras entidades que se constituam como intermediários na prestação de serviços de venda, cobrança e emissão de bilhetes de passagem, para efetivação do reembolso admitido, antes da realização das viagens, ficando estabelecido que;

- a) – O eventual estorno do subsídio social de mobilidade, por não realização das viagens programadas, ou irregularidades na apresentação de comprovativos, é da responsabilidade imediata do beneficiário, sendo que o estorno tem de ser efetuado nos 15 dias subsequentes à sua notificação, para o endereço físico ou eletrónico por ele apresentado.
- b) – Nos casos em que não se consiga o estorno do subsídio social de mobilidade por incumprimento do beneficiário, ou impossibilidade de sua notificação, após verificadas as irregularidades documentais, fica obrigada a entidade que processou o pagamento antecipado do subsídio a restituir o valor em causa à entidade pública regional que gere o subsídio, no prazo máximo de 15 dias.
- c) As entidades que se constituam como intermediários na prestação de serviços de venda, cobrança e emissão de bilhetes de passagem, que procedam ao pagamento antecipado do valor considerado como reembolso, têm de apresentar no momento da celebração do contrato e



demais condições legais previstas, uma caução bancária de valor que cubra os montantes antecipados pela entidade pública regional que o antecipará os montantes mediante requerimento apresentado pela entidade privada.

- d) É considerado como teto máximo, em valor, para antecipação do pagamento de reembolsos por parte da entidade pública, para a entidade privada que efetua reembolsos antecipados, o montante identificado na caução bancária exclusivamente destinada ao efeito.
- e) A entidade pública que gere os reembolsos efetua o pagamento solicitado pela entidade privada que os solicita de forma antecipada, no prazo de 3 dias úteis, mediante a apresentação da documentação necessária ao reembolso antecipado, assim como o comprovativo do pagamento por parte do beneficiário da parte que lhe couber.

## Artigo 9.º

### Documentos comprovativos da elegibilidade

1 - O beneficiário deve apresentar à entidade prestadora do serviço de pagamento o original e entregar cópia dos seguintes documentos:

- a) Cartões de embarque ou cartão de embarque, nos casos previstos nos n.º1 a 8 do artigo anterior;
- b) Fatura comprovativa de compra do bilhete, devendo conter informação desagregada sobre as diversas componentes do custo elegível;
- c) Cartão de contribuinte que permita comprovar o domicílio fiscal na Região Autónoma dos Açores, ou Região Autónoma da Madeira, tratando-se de passageiro residente ou passageiro residente equiparado, quando aplicável;
- d) Documento comprovativo da identidade do beneficiário, designadamente cartão de cidadão, bilhete de identidade ou passaporte;



e) Documento emitido pelas entidades portuguesas, no qual conste que o titular tem residência habitual na Região Autónoma dos Açores, ou Região Autónoma da Madeira, no caso de o documento comprovativo da identidade não conter essas informações;

f) Certificado de registo ou certificado de residência permanente, no caso de se tratar de cidadão da União Europeia, nos termos dos artigos 14.º e 16.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto;

g) Cartão de residência ou cartão de residência permanente, no caso de se tratar de familiar de cidadão da União Europeia, nacional de Estado terceiro, nos termos dos artigos 15.º e 17.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto;

h) Autorização de residência válida, no caso de se tratar de cidadão nacional de Estado que não seja membro da União Europeia e ao qual não sejam aplicáveis os artigos 15.º e 17.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto.

2 - A apresentação do cartão de cidadão dispensa o beneficiário da apresentação do documento referido na alínea c) do número anterior.

3 - Os beneficiários referidos na alínea e) do artigo 2.º devem, para além da documentação exigida nos números anteriores, apresentar o original e entregar cópia do documento emitido e autenticado pelo estabelecimento de ensino, que comprove estarem devidamente matriculados no ano letivo em curso e a frequentar o curso ministrado pelo referido estabelecimento de ensino.

4 - Os residentes equiparados referidos na alínea g) do artigo 2.º devem, para além da documentação exigida nos números 1 e 2, apresentar o original e entregar cópia da declaração emitida pela entidade pública ou privada onde exercem funções, comprovativa da sua situação profissional.

## Artigo 10.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 11.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 dos respetivos serviços de pagamento, nos montantes fixados nos atos que designarem as entidades prestadoras do serviço de pagamento, nos termos do artigo 5.º
- 3 - A dotação prevista nos números anteriores é adicionada às transferências estabelecidas com as regiões autónomas, na percentagem que lhes couber, com base nos elementos observados nos Artigos 12º e 15º.

#### Artigo 12.º

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

Com vista ao apuramento do montante anual dos subsídios efetivamente pagos, a entidade regional que gere o pagamento dos subsídios 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.



## Artigo 13.º

### Fiscalização

1 - Compete à IGF e às entidades regionais gestoras do subsídio social de mobilidade, fiscalizarem o cumprimento do disposto no presente decreto-lei por parte das entidades prestadoras do serviço de pagamento, às quais tenham sido atribuídas a prestação do serviço em causa, que fica sujeita ao regime do presente diploma.

2 - A fiscalização a cargo da IGF compreende as operações económicas, financeiras e fiscais praticadas pelas entidades prestadoras do serviço de pagamento 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 e as entidades regionais gestoras do subsídio social de mobilidade podem, em relação às companhias aéreas e ou marítimas 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 aos beneficiários nos termos do presente decreto-lei.

4 - As entidades prestadoras do serviço de pagamento devem prestar às entidades regionais gestoras do subsídio social de mobilidade toda a informação necessária, adequada e requerida para a prossecução das suas funções de fiscalização, incluindo os procedimentos de validação e pagamento.

## Artigo 14.º

### Monitorização do custo elegível

1 - 1 - As transportadoras aéreas e marítimas devem, sempre que for solicitado, informar a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) e a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), respetivamente, 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 - Sempre que se verifique uma alteração dos elementos referidos no número anterior, as transportadoras aéreas e marítimas devem notificar a ANAC e a AMT, respetivamente, com a antecedência de 24 horas, sobre a data de entrada em vigor da respetiva alteração.

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

## Artigo 15.º

### Revisão anual do subsídio social de mobilidade

1 - Para efeitos do disposto nos números 2 a 4 do artigo 5.º, o valor do subsídio social de mobilidade é revisto anualmente, ouvidos os órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores e da Região Autónoma da Madeira, 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.





3 – A taxa para a emissão do(s) bilhete(s) tem um valor máximo de (30 euros) ficando também abrangida pelo regime de revisão anual previsto no n.º 1 do presente artigo.

### Artigo 16.º

#### Contraordenações

1 - A violação do dever de informação previsto no número 1 do artigo 14.º constitui contraordenação aeronáutica civil grave, nos termos previstos no regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei 10/2004, de 9 de janeiro, e, especificamente no caso do transporte marítimo, constitui contraordenação nos termos e para os efeitos do artigo 40.º do Decreto-Lei 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

2 - Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei 10/2004, de 9 de janeiro, o incumprimento do prazo previsto no n.º 2 do artigo 14.º constitui contraordenação leve.

3 - Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações no transporte marítimo, o incumprimento do prazo previsto no n.º 2 do artigo anterior constitui contraordenação nos termos e para os efeitos do artigo 40.º do Decreto-Lei 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

### Artigo 17.º

#### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor na data da entrada em vigor da portaria referida no artigo 4.º

Açores, 6 de junho de 2022

O Deputado

# Avaliação Prévia de Impacto de Género

## 1 - Identificação de iniciativa

Anteproposta de Lei - Estabelece a uniformização e descentralização do Subsídio Social de Mobilidade das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira

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

Revoga os Decretos-Lei 41/2015 e 134/2015

## 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	A iniciativa afetará os direitos das mulheres ou dos homens de forma direta ou indireta?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Notas:

### 2 Acesso:

2.1	O número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da iniciativa é igual?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Notas:

2.2	A iniciativa permite que os homens e mulheres participem de igual modo?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" 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 iniciativa?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Notas:

3.2	A iniciativa promove uma distribuição igual de recursos entre homens e mulheres?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Notas:

### 4 Normas e Valores:

4.1	Caso a iniciativa 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 checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" 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 iniciativa?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Notas:

<b>Totais:</b>	4	3	0	0	7	0
----------------	---	---	---	---	---	---

## 5 - Conclusão/propostas de melhoria