



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 28/2022

de 24 de março

Sumário: Estabelece um regime transitório para a atribuição do subsídio social de mobilidade, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores.

A Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, que produziu efeitos em 1 de abril de 2020, com a entrada em vigor da Lei n.º 2/2020, de 31 de março, que aprovou o Orçamento do Estado para 2020, procedeu à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade (SSM) aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira (RAM) e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial.

Da referida alteração resultam modificações substantivas ao processo de atribuição do SSM, as quais impediram até ao momento presente a operacionalização plena do novo regime.

Ora, considerando o papel agora atribuído às companhias aéreas ou marítimas, como uma nova e terceira entidade no processo de atribuição do SSM, na medida em que o regime atualmente em vigor prevê o pagamento pelos beneficiários de um valor fixo no ato da compra, devendo ser a companhia de transportes a submeter, posteriormente, o pedido de reembolso (independentemente de o passageiro ter realizado a viagem ou não), sendo ainda o passageiro obrigado a devolver o valor do SSM ao Estado em caso de não utilização efetiva do bilhete no prazo de um ano, e considerando ainda outras alterações substanciais dos termos da atribuição do subsídio, que revelaram constrangimentos adicionais de índole mais prática, nomeadamente:

i) A limitação da liberdade contratual das partes (que passou a estar condicionada pela obrigação de as companhias de transportes transacionarem os bilhetes a um valor máximo permitido);

ii) A falta de previsão da entidade com poderes de fiscalização da utilização dos bilhetes pelos beneficiários; e

iii) A falta de determinação das regras para o procedimento de devolução do SSM em caso de não utilização,

revela-se fulcral que estes novos procedimentos, associados ao pagamento do SSM, sejam sujeitos a um processo de concretização e redefinição, por forma a permitir a aplicação plena no novo regime resultante da revisão efetuada.

Desta forma, até que tal seja possível e por forma a assegurar a continuidade da atribuição do SSM aos beneficiários e a manutenção do contrato de prestação de serviços ao abrigo do qual eram concretizados os pagamentos efetuados pelo Estado, considera-se necessário aprovar-se um regime transitório de recurso, até 31 de dezembro de 2022.

Atendendo ainda à impossibilidade de suspender a atribuição do SSM após a entrada em vigor do novo modelo de atribuição do mesmo, tal como previsto pela alteração introduzida pela Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro, entende-se também que o regime transitório que ora se estabelece, aplicável até à definição e adequada regulamentação dos procedimentos que se identifiquem como necessários, deverá abranger todos os atos praticados antes da entrada em vigor do presente decreto-lei e que sejam conformes com o mesmo.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.



Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei estabelece um regime transitório para a atribuição do subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores.

2 — O regime transitório estabelecido pelo presente decreto-lei aplica-se durante o período considerado estritamente necessário, nos termos do disposto no artigo 17.º, para a definição de todos os procedimentos indispensáveis à plena operacionalização do novo modelo de atribuição do subsídio social de mobilidade, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 134/2015, na sua redação atual.

3 — O regime transitório estabelecido pelo presente decreto-lei aplica-se ainda a qualquer ligação com o Porto Santo, ainda que os passageiros beneficiários residentes naquela ilha tenham que utilizar a ligação interilhas, aérea ou marítima, e tenham como destino final o continente ou a Região Autónoma dos Açores, bem como a todas as viagens cujo destino final ou escala seja um porto ou aeroporto localizado na Região Autónoma dos Açores ou no continente, desde que incluída num único número de bilhete, independentemente do número de escalas.

4 — O disposto no número anterior aplica-se apenas nos casos em que as ligações se efetuem num período máximo de 24 horas.

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 e marítimos abrangidos pelo presente decreto-lei;

b) «Custo elegível»:

i) No caso do transporte aéreo, o preço do bilhete, podendo ser de ida (*one-way* — OW) ou de ida e volta (*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, excluindo económica sem restrições ou tarifa equivalente, conforme definido no presente decreto-lei, e 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) No caso do transporte marítimo, o preço do bilhete, podendo ser de ida (OW) ou de ida e volta (RT), expresso em euros, pago às transportadoras marítimas ou aos seus agentes pelo transporte do passageiro, desde que respeite a lugares em classe económica, excluindo os produtos e os serviços de natureza opcional, com as demais especificações estabelecidas no presente decreto-lei;

c) «Entidade prestadora do serviço de pagamento», a entidade designada para a prestação do serviço de pagamento nos termos do artigo 7.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) «Montantes de referência», correspondem aos valores de 86 euros para residentes e equiparados nas viagens entre a Região Autónoma da Madeira e o continente, de 65 euros para estudantes nas viagens entre a Região Autónoma da Madeira e o continente, de 119 euros para residentes e equiparados e de 89 euros para estudantes, nas viagens entre a Região Autónoma da Madeira e a Região Autónoma dos Açores;

f) «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 da Madeira, incluindo cursos de pós-graduação, realização de mestrados ou doutoramentos, em instituições públicas, particulares ou cooperativas, com última residência no continente, na Região Autónoma dos Açores, 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 dos Açores, 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 da Madeira;

g) «Passageiros residentes», os cidadãos com residência habitual e domicílio fiscal na Região Autónoma 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, na Região Autónoma 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, na Região Autónoma 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, na Região Autónoma da Madeira;

h) «Passageiros residentes equiparados»:

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

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 da Madeira, 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 da Madeira e ao abrigo do qual o local de prestação de trabalho seja nesta região;

iv) Os menores de idade que não tenham residência habitual na Região Autónoma da Madeira, desde que um dos progenitores tenha residência habitual nesta região;



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

j) «Tarifa económica sem restrições», a tarifa cujas condições de aplicação sejam equivalentes às condições previstas na Resolução da IATA 101 «SC 101 — Standard Condition for Normal Fares»;

k) «Tarifa equivalente», a tarifa aérea cujas condições de aplicação tarifária permitam alterações à data da viagem, cancelamento, reencaminhamento ou alteração de percurso, sem penalidades, bem como a que inclua os produtos e serviços de natureza opcional que se encontram excluídos do conceito de custo elegível consagrado na subalínea i) da alínea b);

l) «Valor máximo do custo elegível para aplicação do subsídio», corresponde ao valor de 400 euros, desde que estejam preenchidos os requisitos previstos na subalínea i) da alínea b);

m) «Valor máximo a suportar pelos beneficiários», corresponde aos montantes de referência, acrescendo, se for o caso, a quantia que exceder o valor máximo do custo elegível para aplicação do subsídio.

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 e marítimas 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 o pagamento e 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 conforme previstos no artigo seguinte.

3 — Não é atribuído subsídio social de mobilidade sempre que o custo elegível seja de montante igual ou inferior ao valor máximo, conforme estabelecido na alínea e) do artigo 2.º

Artigo 5.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, em viagens entre a Região Autónoma da Madeira e o continente:

$$Vi = X - 86 \text{ euros, com } X \text{ (menor ou igual que) } Vms$$

b) Tratando-se de estudantes, em viagens entre a Região Autónoma da Madeira e o continente:

$$Vi = X - 65 \text{ euros, com } X \text{ (menor ou igual que) } Vms$$

c) Tratando-se de residentes e residentes equiparados, em viagens entre a Região Autónoma da Madeira e a Região Autónoma dos Açores:

$$Vi = X - 119 \text{ euros, com } X \text{ (menor ou igual que) } Vms$$

d) Tratando-se de estudantes, em viagens entre a Região Autónoma da Madeira e a Região Autónoma dos Açores:

$$Vi = X - 89 \text{ euros, com } X \text{ (menor ou igual que) } Vms$$

em que:

Vi = Subsídio Social de Mobilidade;

X = Custo elegível;

Vms = Valor máximo do custo elegível para aplicação do subsídio (400 euros).

Artigo 6.º

Condições de atribuição

1 — Só é atribuído subsídio social de mobilidade quando o valor do custo elegível seja superior aos montantes de referência que forem aplicáveis ao passageiro beneficiário, conforme fixados no presente decreto-lei.

2 — A atribuição do subsídio social de mobilidade tem como pressuposto a elegibilidade dos cidadãos beneficiários e o cumprimento das condições de atribuição e pagamento estabelecidas no presente decreto-lei.

Artigo 7.º

Entidade prestadora do serviço de pagamento

1 — O pagamento do subsídio social de mobilidade é efetuado pela entidade prestadora do serviço de pagamento, designada para o efeito pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes aéreo e marítimo, que demonstre ter capacidade e experiência de prestação de serviços de pagamento, 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, a entidade prestadora do serviço de pagamento é responsável 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 — Para efeitos de atribuição do subsídio social de mobilidade, o beneficiário pode requerer, presencialmente, nos serviços competentes da entidade prestadora do serviço de pagamento, o respetivo reembolso, depois de comprovadamente ter realizado a viagem de ida ou a viagem de ida e volta, a que respeita o subsídio.

2 — O pagamento do subsídio a que o beneficiário tenha direito, apenas pode ser concedido mediante a apresentação dos documentos previstos no artigo seguinte.

3 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o reembolso deve ser requerido pelo passageiro beneficiário após o sexagésimo dia a contar da data da emissão da fatura ou da fatura-recibo e no prazo máximo de 90 dias a contar da data da realização da viagem de volta.

4 — Quando o meio de pagamento utilizado não seja o cartão de crédito, o reembolso pode ser requerido pelo passageiro beneficiário no dia seguinte após a realização da viagem e no prazo máximo de 90 dias a contar da data da realização da viagem de volta.

5 — Quando o beneficiário combine uma viagem de ida e uma viagem de volta, com dois bilhetes (OW), o pagamento do subsídio pode ser requerido, nos prazos previstos nos números anteriores, quando tenha efetuado a viagem de ida, desde que o custo elegível do bilhete de ida seja superior ao custo máximo fixado para a viagem de ida e volta.



6 — No caso referido no 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 volta (OW) deve apresentar, à entidade prestadora do serviço de pagamento, as faturas e os recibos, ou as faturas-recibo, comprovativos da compra destes bilhetes e os respetivos cartões de embarque, bem como os restantes documentos exigidos no artigo seguinte.

7 — Nos casos em que o beneficiário tenha adquirido um bilhete de ida (OW) com um bilhete de volta (OW) o subsídio só é atribuído com referência a ambos os bilhetes, desde que entre a viagem de ida e a viagem de volta não decorra um período superior a 12 meses.

8 — 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 e o recibo ou as faturas-recibo sejam emitidos em nome desta e deles conste o nome do beneficiário, bem como o respetivo número de contribuinte, devendo o pedido ser acompanhado dos cartões de embarque e dos restantes documentos exigidos no artigo seguinte.

9 — 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.

Artigo 9.º

Documentos comprovativos da elegibilidade

1 — O beneficiário deve entregar à entidade prestadora do serviço de pagamento cópia dos seguintes documentos, exibindo o respetivo original:

a) Cartões de embarque ou cartão de embarque, ou documento equivalente no caso do transporte marítimo, nos casos previstos no n.º 5 do artigo anterior;

b) Fatura e recibo ou fatura-recibo comprovativos 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 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 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;

i) No caso previsto na subalínea iv) da alínea h) do artigo 2.º, documento do menor de idade previsto na alínea d) e comprovativo da residência do progenitor na Região Autónoma da Madeira, de acordo com as alíneas anteriores.

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 f) 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 *h*) do artigo 2.º devem, para além da documentação exigida nos n.ºs 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 (DGTF), 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 7.º

3 — Os pagamentos previstos nos números anteriores são efetuados nos termos e prazos estabelecidos entre a DGTF e a entidade prestadora do serviço de pagamento.

Artigo 12.º

Apuramento do montante total de subsídios atribuídos

Com vista ao apuramento do montante total 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 ou depois de solicitado pela IGF, 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 13.º

Fiscalização

1 — Compete à IGF fiscalizar o cumprimento do disposto no presente decreto-lei por parte da entidade prestadora do serviço de pagamento, à qual tenha sido atribuída a prestação do serviço em causa, que fica sujeita ao regime do presente decreto-lei.

2 — A fiscalização a cargo da IGF compreende as operações económicas, financeiras e fiscais praticadas pela entidade prestadora 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 pode, em relação às companhias aéreas e 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 — A entidade prestadora do serviço de pagamento deve 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 14.º**Monitorização do custo elegível**

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.

Artigo 15.º**Contraordenações**

1 — A violação do dever de informação previsto no n.º 1 do artigo anterior constitui contraordenação aeronáutica civil grave, nos termos previstos no regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 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 n.º 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 n.º 10/2004, de 9 de janeiro, o incumprimento do prazo previsto no n.º 2 do artigo anterior 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 n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

Artigo 16.º**Concorrência**

A ANAC e a AMT devem, no âmbito das suas atribuições e competências, proceder à identificação dos comportamentos suscetíveis de distorcer a concorrência nos mercados dos serviços aéreos e marítimos no âmbito do presente decreto-lei.

Artigo 17.º**Revisão do subsídio social de mobilidade**

1 — Em caso de prorrogação do regime transitório estabelecido pelo presente decreto-lei, deve o valor do subsídio social de mobilidade, conforme previsto no artigo 6.º, ser objeto de revisão anual, ouvidos os órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira, com base numa avaliação das condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas e marítimas 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 com a ANAC ou com a AMT, no decurso dos primeiros três meses de cada ano, a fim de habilitar os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes aéreo e marítimo a decidir sobre o valor a atribuir aos beneficiários a partir do início do mês de abril de cada ano.



3 — Para efeitos da audição prevista no n.º 1, o membro do Governo responsável pela área dos transportes aéreo e marítimo deve facultar a avaliação nele referida aos órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira.

Artigo 18.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

1 — O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e vigora até 31 de dezembro de 2022.

2 — É ressalvada a validade de todos os atos praticados antes da entrada em vigor do presente decreto-lei e que sejam conformes com o regime transitório neste estabelecido.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de março de 2022. — *António Luís Santos da Costa* — *Miguel Jorge de Campos Cruz* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 21 de março de 2022.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 22 de março de 2022.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

115148615