

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA**Assembleia Legislativa****Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 1/2026/M**

Sumário: Apresenta à Assembleia da República a proposta de lei que altera o Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março, que define um novo modelo para a atribuição de um subsídio social de mobilidade no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas Regiões, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2026, de 6 de janeiro, e revoga as respetivas normas regulamentares.

Proposta de lei à Assembleia da República

Altera o Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março, que define um novo modelo para a atribuição de um subsídio social de mobilidade no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas Regiões, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2026, de 6 de janeiro, e revoga as respetivas normas regulamentares.

As alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2026, de 6 de janeiro, ao regime do subsídio social de mobilidade, previsto no Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março, configuram uma modificação de fundo que enfraquece a função deste mecanismo enquanto concretização do princípio da continuidade territorial e da obrigação do Estado de corrigir as desigualdades estruturais inerentes à insularidade.

As medidas agora aprovadas suscitam fundadas reservas quanto à sua conformidade constitucional e legal, nomeadamente pela introdução de condicionantes fiscais e contributivas ao exercício de um direito que se inscreve no âmbito das tarefas fundamentais do Estado.

Nos termos da alínea g) do artigo 9.º da Constituição da República Portuguesa, cabe ao Estado promover o desenvolvimento harmonioso de todo o território nacional, considerando, em especial, o caráter ultraperiférico dos arquipélagos dos Açores e da Madeira. A sujeição do direito à mobilidade à prévia regularização de obrigações fiscais e contributivas contraria esse dever constitucional e compromete os princípios da coesão e da continuidade territorial, estruturantes da solidariedade nacional.

A experiência da governação regional confirma que estes princípios não se esgotam em formulações programáticas, mas traduzem-se em orientações concretizáveis de política pública, baseadas em soluções que asseguram justiça territorial e proteção das famílias. O Programa Estudante Insular é expressão dessa prática consistente e do impacto positivo de políticas que fazem da autonomia um instrumento de equidade.

O regime instituído em 2015 e vigente até 2025 revelou-se eficaz e socialmente relevante, traduzindo-se num aumento significativo do número de beneficiários. Em 2015, o subsídio abrangia cerca de 115 mil madeirenses, número que ascendeu a 232 mil em 2024, evidenciando o impacto positivo de um modelo que reforçou a integração nacional e reduziu, à sua medida, assimetrias regionais.

A consolidação desse resultado comprova que políticas públicas adequadamente estruturadas promovem mobilidade, ampliam oportunidades e consolidam a cidadania plena. Qualquer revisão do regime deve, por isso, orientar-se pelo reforço dos direitos alcançados e não pela sua limitação. O subsídio social de mobilidade deve, nesse quadro, operar como fator de correção das desigualdades e nunca como um elemento da sua intensificação.

A opção do Governo da República introduz, assim, uma diferenciação injustificada entre cidadãos portugueses. No território continental, o acesso a medidas de mobilidade de natureza social não depende da apresentação de certidões de não dívida nem de comprovativos fiscais. Ao exigir tais requisitos exclusivamente às Regiões Autónomas, o Estado consagra uma desigualdade material fundada no território e afasta-se do princípio da igualdade substancial.

A Região Autónoma da Madeira tem sustentado, de forma coerente e construtiva, a necessidade de reconduzir o modelo ao seu propósito essencial: garantir que residentes e estudantes suportem apenas o valor socialmente fixado, concretamente, 59 euros para estudantes e 79 euros para os restantes residentes, dispensando o adiantamento de quantias elevadas.

A criação de uma plataforma eletrónica poderá constituir um mecanismo útil à concretização deste objetivo, desde que respeite integralmente os direitos adquiridos e não imponha novos constrangimentos ao acesso à mobilidade.

Neste sentido, é imperativo que se proceda à alteração dos critérios e condicionantes que fazem depender o acesso ao subsídio social de mobilidade de razões contributivas e fiscais, por configurarem uma distorção do princípio da continuidade territorial e uma diferenciação materialmente injustificada entre portugueses em função do território onde residem, por forma a que tenhamos um modelo de subsídio social de mobilidade que corresponda às legítimas e fundadas expectativas dos residentes na Região Autónoma da Madeira.

Não obstante o esforço de correção que este diploma procura introduzir, importa afirmar que este não pode ser considerado o modelo definitivo para a política de mobilidade aérea das Regiões Autónomas. A lógica compensatória que tem orientado o subsídio social de mobilidade revela-se, a prazo, insuficiente para assegurar a obrigação constitucional do Estado em garantir uma verdadeira continuidade territorial, exigindo uma evolução para um regime estruturalmente mais justo, simples e previsível. Findo o período transitório, impõe-se a transformação deste mecanismo numa «tarifa residente insular», assente num preço máximo para os residentes, garantindo transparência, estabilidade e igualdade de acesso ao transporte aéreo. Só através da criação de uma tarifa específica para as Regiões Autónomas será possível consolidar um sistema que não dependa de reembolsos posteriores, que reduza a carga administrativa para os cidadãos e que traduza, de forma efetiva, a obrigação constitucional do Estado com a coesão territorial e com o direito à mobilidade dos Madeirenses, Porto-Santenses e Açorianos.

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 37.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei n.º 13/91, de 5 de junho, revisto e alterado pelas Leis n.ºs 130/99, de 21 de agosto, e 12/2000, de 21 de junho, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei altera o Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março, que define um novo modelo para a atribuição de um subsídio social de mobilidade (SSM) no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas Regiões, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2026, de 6 de janeiro, e revoga as respetivas normas regulamentares.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março

São alterados os artigos 4.º, 5.º, 6.º, 15.º e 23.º do Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março, na sua redação atual, que passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

1 — O beneficiário do SSM, no momento da aquisição do bilhete, paga apenas o montante de referência que deve suportar, conforme definido na portaria mencionada no n.º 5.

2 – Caso o previsto no número anterior não seja possível antes da entrada em funcionamento da plataforma a que se refere o artigo 7.º, tal deve ser obrigatório aquando da entrada em funcionamento da mesma, procedendo-se, entretanto, conforme o disposto nos números seguintes.

3 – (Anterior n.º 1.)

4 – (Anterior n.º 2.)

5 – A forma de apurar o valor do SSM é definida por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes aéreo e marítimo, após audição prévia dos órgãos do governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

6 – (Anterior n.º 4.)

7 – O valor elegível das diferentes taxas pode, igualmente, ser regulamentado pela portaria referida no n.º 5.

Artigo 5.º

[...]

1 – Para efeitos de atribuição do SSM, deve constar na plataforma a que se refere o artigo 6.º a documentação referida no artigo 5.º-A.

2 – Enquanto o disposto no n.º 1 do artigo 4.º não for possível, o beneficiário deve submeter o respetivo pedido de atribuição do SSM na plataforma, entre o dia de emissão de bilhete e até 90 dias após a realização do voo ou do voo de regresso.

3 – [...]

4 – [...]

5 – [...]

6 – A atribuição do SSM tem como pressuposto a elegibilidade dos beneficiários e o cumprimento das condições de atribuição e pagamento previstas exclusivamente no presente artigo, estando impedida a criação de outras por normas regulamentares.

Artigo 6.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) Disponibilização, quando aplicável, dos meios necessários à realização de pagamentos, devoluções e reposições previstos no presente decreto-lei, preferencialmente pelo mesmo método de pagamento utilizado no ato da compra e, subsidiariamente, por transferência bancária, mediante indicação de IBAN;

f) [...]

g) [...]

h) [...]

3 – [...]

Artigo 15.º

[...]

1 – [...]

a) [...]

b) [...]

c) Não realização da viagem por facto imputável ao beneficiário.

2 – [...]

3 – [...]

4 – [...]

5 – A decisão final é notificada ao beneficiário, indicando o montante devido e o respetivo cálculo, bem como o prazo para pagamento, nunca inferior a 10 dias úteis, e os meios de pagamento disponíveis.

6 – Não há lugar à reposição prevista na alínea c) do n.º 1 quando a não realização da viagem resulte de circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas, não imputáveis ao beneficiário, objetivamente comprováveis, designadamente emergência médica, internamento ou outro impedimento grave, bem como falecimento de familiar próximo, catástrofe natural, acidente grave, restrições de autoridade pública ou evento excecional que torne impossível a deslocação.

Artigo 23.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

3 – [...]

4 – Findo o período de transição, o atual SSM passa a denominar-se Tarifa Residente Insular.»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março

São aditados ao Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março, na sua redação atual, os artigos 3.º-A, 3.º-B, 4.º-A e 5.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 3.º-A

Canais presenciais de acesso ao subsídio social de mobilidade

Sem prejuízo da utilização de meios eletrónicos, o Estado deve assegurar a existência de canais presenciais de acesso (balcões de atendimento) e serviços telefónicos de apoio, em cooperação com os Governos Regionais, para que os beneficiários com dificuldades de acesso digital possam:

a) Solicitar informação sobre o estado de processamento do SSM;

b) Apresentar reclamações ou recursos;

- c) Obter confirmação de que a documentação foi recebida e se encontra em processamento.

Artigo 3.º-B

Limitação da regulamentação administrativa

Não podem ser introduzidos, por via de portaria ou de outro ato regulamentar, quaisquer critérios que limitem o acesso e operacionalidade ao SSM.

Artigo 4.º-A

Forma de apuramento

1 — O pagamento do valor variável mencionado no n.º 3 do artigo anterior, consubstancia um subsídio, pago ao beneficiário, que resulta da diferença entre o preço dos bilhetes *one-way* (OW) e *round-trip* (RT) pago às transportadoras, agências de viagem, entidades equiparadas ou seus representantes e agentes autorizados, e o montante de referência a suportar pelos beneficiários.

2 — O valor do subsídio fica sujeito ao limite máximo do custo elegível definido na portaria a que se refere o n.º 5 do artigo anterior.

3 — O subsídio a bilhetes *one-way* (OW) pode ser atribuído em regime autónomo de um bilhete *one-way* (OW) isolado ou em regime de emparelhamento de dois bilhetes *one-way* (OW) de sentidos inversos entre as mesmas regiões, nos termos dos números seguintes.

4 — Caso o beneficiário opte por receber o subsídio em regime autónomo de um bilhete *one-way* (OW) isolado, aplica-se o limite máximo ao custo elegível e o montante de referência a suportar pelo beneficiário, definidos na portaria a que se refere o n.º 5 do artigo anterior.

5 — Caso o beneficiário opte pelo regime de emparelhamento de bilhetes *one-way* (OW) de sentidos inversos entre as mesmas regiões, desde que entre a ida (OW) e o regresso (OW) não decorra um período superior a 12 meses, aplica-se o custo máximo elegível e o montante de referência a suportar pelo beneficiário, definidos na portaria a que se refere o n.º 5 do artigo anterior, ainda que o bilhete de um desses segmentos possa ter valor inferior ao montante de referência a suportar pelo beneficiário.

6 — No caso de bilhetes comprados através de agências de viagem, entidades equiparadas ou seus representantes e agentes autorizados, o custo elegível é o cobrado pela transportadora acrescido da taxa de emissão de bilhete até ao valor definido na portaria a que se refere o n.º 5 do artigo anterior.

7 — O disposto neste artigo prevalece sobre todas e quaisquer disposições normativas e regulamentares, gerais e especiais, relativas às matérias nele reguladas.

Artigo 5.º-A

Documentos comprovativos da elegibilidade

1 — A atribuição do SSM obriga a que constem na plataforma a que se refere o artigo 7.º, ao abrigo da interoperabilidade entre esta e as plataformas das entidades públicas e dos operadores económicos, os seguintes documentos:

a) Fatura comprovativa da compra do bilhete em favor do cidadão beneficiário, ou documento equivalente, devendo conter informação desagregada sobre as diversas componentes do custo elegível, expressas em euros;

b) Documento comprovativo da identidade do beneficiário, designadamente cartão de cidadão, bilhete de identidade ou passaporte;

c) Cartão de contribuinte, ou qualquer outro documento, emitido pelas autoridades portuguesas, que permita comprovar a residência fiscal numa das Regiões Autónomas, tratando-se de passageiro residente ou passageiro residente equiparado, quando aplicável;

d) 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, na sua redação atual;

e) 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, na sua redação atual;

f) Autorização de residência válida, no caso de se tratar de cidadão estrangeiro nacional de Estado que não seja membro da União Europeia, ou de cidadão apátrida, nos termos da Lei n.º 23/2007, de 4 de julho, na sua redação atual;

g) Declaração da composição do agregado familiar, emitida pela Autoridade Tributária e Aduaneira, no caso de se tratar de cidadão que, nos termos do artigo 13.º do Código do IRS, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-A/88, de 30 de novembro, na sua redação atual, faça parte do agregado familiar dos cidadãos referidos na subalínea ii) da alínea g) do artigo 2.º;

h) Documento comprovativo da realização da viagem emitido pela transportadora aérea ou marítima, a ser apresentado no caso de impossibilidade de obtenção automática dessa informação.

2 – Para efeitos de processamento do reembolso do SMM, o beneficiário deve apresentar o comprovativo de IBAN ou de equivalente, no caso de contas bancárias sediadas fora da zona SEPA.

3 – A apresentação do cartão de cidadão dispensa o beneficiário da apresentação do documento referido na alínea c) do n.º 1.

4 – A apresentação do cartão de residência ou cartão de residência permanente e da autorização de residência válida dispensa o beneficiário da apresentação do documento referido na alínea b) do n.º 1.

5 – Os passageiros estudantes, para além da documentação referida nos números anteriores, devem entregar o 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.

6 – Para além da documentação exigida nos n.ºs 1 a 4, os passageiros residentes equiparados devem, conforme aplicável:

a) Apresentar declaração emitida pela entidade pública ou privada onde exercem funções comprovativa da sua situação profissional; ou

b) Apresentar documento comprovativo da residência habitual do progenitor, nos termos dos números anteriores, acompanhado de documento comprovativo da relação de parentalidade.

7 – Para efeitos da alínea a) do n.º 1, as agências de viagem, entidades equiparadas e ou seus representantes e agentes, incluindo agências de viagem que apenas prestem os seus serviços através da Internet, devem facultar ao passageiro a fatura comprovativa de compra do bilhete à companhia aérea, ou documento comprovativo do custo do transporte aéreo, desagregada/o sobre as diversas componentes, expressos em euros.

8 – Para efeitos do número anterior, considera-se um documento comprovativo do custo do transporte aéreo, nomeadamente, o título de transporte retirado do Sistema de Distribuição Global.

9 – A submissão de todos ou de parte dos documentos referidos nos n.ºs 1 a 8 pode ser dispensada, em concretização do princípio de desmaterialização previsto no artigo 6.º, nos termos definidos na portaria a que se refere o artigo 7.º

10 – Até à disponibilização da plataforma a que se refere o artigo 7.º, ou sempre que seja estritamente necessário submeter os documentos por outros meios, o beneficiário deve apresentar o original e entregar a cópia dos documentos identificados nos n.ºs 1 a 8 à entidade prestadora do serviço de pagamento.

11 — Nos casos em que não seja possível a interoperabilidade entre as plataformas previstas no n.º 1, o beneficiário deve submeter na plataforma a que se refere o artigo 7.º os documentos mencionados nos n.ºs 1 a 8.

12 — Não pode ser solicitada a apresentação de documentos adicionais aos referidos no presente artigo, com vista a comprovar a elegibilidade do beneficiário, bem como para efeitos de proceder ao pagamento do subsídio.»

Artigo 4.º

Revogação

São revogados os seguintes atos regulamentares:

a) A Portaria n.º 12-A/2026/1, de 6 de janeiro, que cria e regulamenta a plataforma eletrónica para a gestão do subsídio social de mobilidade;

b) A Portaria n.º 138/2025/1, de 28 de março, que define o modo de proceder ao apuramento do valor do subsídio social de mobilidade no âmbito dos serviços de transporte entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas Regiões, previsto no Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março, na redação dada pela Portaria n.º 12-B/2026/1, de 6 de janeiro.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua aprovação, sem prejuízo de produzir efeitos ao dia 7 de janeiro de 2026.

Aprovada em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira em 21 de janeiro de 2026.

A Presidente da Assembleia Legislativa, Rubina Maria Branco Leal Vargas.

119947378