

Portaria n.º 256/2013

de 13 de agosto

O Decreto-Lei n.º 65/97, de 31 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 79/2009, de 2 de abril, e pelo Decreto-Lei n.º 86/2012, de 10 de abril, que procedeu à sua republicação, regula a instalação e o funcionamento dos recintos com diversões aquáticas.

De acordo com o n.º 1 do respetivo artigo 16.º, deferido o pedido de licença de funcionamento, o respetivo alvará é emitido pelo Instituto Português do Desporto e Juventude, I. P., no prazo de 15 dias a contar da data da apresentação do requerimento pelo interessado, desde que se mostrem pagas as taxas devidas, de montante a fixar por portaria do membro do Governo competente.

Deste modo, torna-se necessário fixar as taxas devidas pela emissão do alvará acima referido.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Desporto e Juventude, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 65/97, de 31 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 79/2009, de 2 de abril, e pelo Decreto-Lei n.º 86/2012, de 10 de abril, que procedeu à sua republicação, o seguinte:

Artigo 1.º**Objeto**

A presente portaria fixa o valor das taxas relativas ao procedimento de emissão de alvará da licença de funcionamento de recintos com diversões aquáticas realizado pelo Instituto Português do Desporto e Juventude, I.P. (IPDJ, I.P.).

Artigo 2.º**Taxas**

1 – O valor das taxas relativas ao procedimento de emissão de alvará da licença de funcionamento de recintos com diversões aquáticas é determinado pela seguinte fórmula:

$$V = 50 + 0,5 \times N$$

sendo:

V – valor base (€);

N – lotação máxima aprovada para o recinto.

2 – Para os efeitos previstos no número anterior, os montantes a cobrar são os seguintes:

a) Pela emissão de alvará, o valor base V;

b) Pela emissão de averbamento ao alvará em vigor, 50% do valor base V.

3 – A taxa é paga na data de apresentação do requerimento.

4 – Nos termos da alínea d) do n.º 2 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 98/2011, de 21 de setembro, as taxas previstas na presente portaria constituem receitas próprias do IPDJ, I.P.

Artigo 3.º**Atualização das taxas**

1 – O valor das taxas estabelecidas na presente portaria é atualizado, automaticamente, em 1 de janeiro de cada ano,

por aplicação do índice de preços no consumidor, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, arredondados à unidade mais próxima.

2 – A atualização das taxas nos termos previstos no número anterior é publicitada por despacho do presidente do conselho diretivo do IPDJ, I.P.

Artigo 4.º**Entrada em vigor**

A presente portaria entra em vigor no 1.º dia útil seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado do Desporto e Juventude, *Emídio Guerreiro*, em 31 de julho de 2013.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO**Decreto-Lei n.º 117/2013**

de 13 de agosto

Os serviços aéreos regulares na rota Lisboa-Vila Real-Bragança-Vila Real-Lisboa foram, nos termos do procedimento previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, objeto de imposição de obrigações modificadas de serviço público, pelo período de três anos, com início em 12 de janeiro de 2009, através da Comunicação da Comissão (2008/C 143/08) de 10 de junho de 2008.

Esta medida teve por objetivo salvaguardar o interesse público associado à prestação de serviços aéreos regulares aos residentes nos distritos de Bragança e de Vila Real e, bem assim, aos estudantes que residissem nestes distritos e frequentassem estabelecimentos de ensino noutras regiões, ou que frequentassem estabelecimentos de ensino nestes distritos e residissem noutras regiões. Com este fito e com base nos princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público, foi atribuída, em regime de concessão, a exploração exclusiva da rota em causa, por forma a assegurar a exequibilidade e eficácia das obrigações de serviço público impostas. Foi ainda determinado, nos termos do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de abril, alterado pela Lei n.º 14/2011, de 2 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto, que o regime de ajudas consistiria exclusivamente na atribuição à transportadora aérea concessionária de uma compensação financeira, cujo valor foi fixado nos termos do contrato celebrado.

Cumprido o período de três anos de fixação de obrigações de serviço público na rota Lisboa-Vila Real-Bragança-Vila Real-Lisboa, e tomando em consideração a experiência colhida e os dados analisados pelas entidades fiscalizadoras, o Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., e a Inspeção-Geral de Finanças, entende-se atualmente ser mais consentânea com a realidade económica, financeira e setorial da aviação civil em território nacional a adoção de mecanismos compatíveis com um regime concorrencial e de um modelo baseado no livre acesso ao mercado e na liberalização dos preços das tarifas aéreas.

Considera o Governo, em face da experiência e dados reunidos, que a liberalização do mercado do transporte aéreo para os distritos de Bragança e de Vila Real, alicerçado nas regras da concorrência num mercado aberto a todos os

operadores aéreos, trará reais benefícios ao nível das tarifas a praticar, consubstanciados, a curto prazo, numa redução dos preços praticados nas ligações aéreas assinaladas e, conseqüentemente, num aumento do número de passageiros, com um incremento significativo ao nível do turismo.

Sem prejuízo da opção por um modelo concorrencial, reconhece-se igualmente que o interesse público e a necessidade de suavizar o impacto inicial desta liberalização reclamam a previsão, numa fase inicial e transitória, de auxílios à mobilidade dos passageiros residentes e estudantes, consubstanciados na atribuição de um subsídio fixo.

Ainda quanto aos auxílios sociais à mobilidade, cumpre esclarecer que os mesmos se destinam aos cidadãos residentes nos distritos de Bragança e de Vila Real e, bem assim, aos estudantes que ali residindo efetuam os seus estudos em estabelecimentos de ensino situados noutros distritos, ou que sendo residentes de outros distritos, ali desenvolvam os seus estudos, realizando, para esse efeito, viagens nas ligações aéreas em referência e que satisfaçam os critérios de elegibilidade previstos no presente decreto-lei. Define-se, deste modo, e para efeitos do presente regime, o conceito de beneficiário/residente, previsto na Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa ao direito de livre circulação e residência dos cidadãos da União e dos membros das suas famílias no território dos Estados-membros. Implementa-se, em suma, por via do presente decreto-lei, um novo modelo de auxílios aos passageiros residentes e estudantes, que assenta nas seguintes características: subsídio de valor fixo, por viagem entre Bragança-Lisboa, Lisboa-Bragança, Vila Real-Lisboa e Lisboa-Vila Real; atribuição do subsídio *a posteriori*, diretamente aos beneficiários, devendo estes requerê-lo à entidade selecionada pelo Governo para proceder ao pagamento, mediante prova da elegibilidade; liberalização das tarifas aéreas de passageiros; e revisão anual do valor do subsídio, em função do comportamento das tarifas.

Trata-se, assim, de um modelo que prossegue de objetivos de coesão social e territorial, alcançando simultaneamente benefícios de eficiência funcional e desagravo dos encargos públicos.

A produção de efeitos do modelo a implementar depende da decisão pela Comissão Europeia, a emitir no âmbito do procedimento de notificação de auxílios de Estado, previsto no Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999.

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

O presente decreto-lei regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre Bragança-Lisboa, Lisboa-Bragança, Vila Real-Lisboa e Lisboa-Vila Real.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Estabelecimento de ensino», escola, colégio ou estabelecimento de ensino superior que ministre cursos

educacionais, vocacionais ou técnicos durante um ano escolar, excluindo-se estabelecimentos comerciais, industriais, militares, policiais 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;

b) «Passageiros estudantes», cidadãos que tenham idade igual ou inferior a 26 anos, à data da partida, e se encontrem numa das seguintes situações:

i) Frequência de estabelecimento de ensino no território nacional ou noutro Estado-membro da União Europeia, e com a última residência habitual nos distritos de Bragança ou de Vila Real; ou

ii) Frequência de estabelecimento de ensino nos distritos de Bragança ou de Vila Real e com a última residência habitual em qualquer ponto no território nacional ou Estado-membro da União Europeia.

c) «Passageiros residentes», cidadãos que reúnem os seguintes requisitos:

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 nos distritos de Bragança ou de Vila Real;

ii) Os familiares de um cidadão da União Europeia que tenha adquirido o direito de residência permanente em território português e que resida há pelo menos seis meses nos distritos de Bragança e de Vila Real, conforme definidos no artigo 2.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril, relativa ao direito de livre circulação e residência dos cidadãos da União e dos membros das suas famílias no território dos Estados-membros;

iii) Os cidadãos nacionais 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 nos distritos de Bragança ou de Vila Real.

d) «Passageiros residentes equiparados», cidadãos que reúnem os seguintes requisitos:

i) Trabalhadores que exerçam funções públicas nas comunidades intermunicipais e autarquias locais, nos distritos de Bragança ou de Vila Real, ainda que residam há menos de seis meses nestas regiões;

ii) Trabalhadores da Administração Pública, civis ou militares, quando deslocados em comissão de serviço, mobilidade interna ou cedência de interesse público, nos distritos de Bragança ou de Vila Real, ainda que aí 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 nos distritos de Bragança ou de Vila Real e ao abrigo do qual o local de prestação de trabalho seja nestes distritos.

e) «Tarifa aérea de passageiro», preço, expresso em euros, a ser pago pelos passageiros às transportadoras aéreas ou aos seus agentes pelo respetivo transporte e pelo transporte da sua bagagem por meio dos serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação desses preços, incluindo o pagamento e condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;

f) «Título de transporte», documento válido que dá direito ao transporte do beneficiário no âmbito dos serviços aéreos entre Bragança-Lisboa, Lisboa-Bragança, Vila Real-Lisboa e Lisboa-Vila Real.

Artigo 3.º

Beneficiários

O subsídio social de mobilidade só pode ser atribuído aos passageiros estudantes, passageiros residentes e passageiros residentes equiparados que reúnam, à data da realização do voo, as condições de elegibilidade estabelecidas nos termos do presente decreto-lei.

Artigo 4.º

Subsídio social de mobilidade

1 — A atribuição do subsídio social de mobilidade ao beneficiário reporta-se ao pagamento e utilização efetiva do título de transporte e corresponde à modalidade de pagamento de um valor fixo.

2 — O valor do subsídio previsto no número anterior tem por referência o valor da tarifa aérea paga pelo passageiro, excluindo todos os encargos adicionais relativos a impostos, sobretaxas e taxas aplicáveis.

3 — O valor do subsídio referido no n.º 1 é fixado por portaria, nos termos previstos nos artigos 12.º e 13.º.

4 — Sempre que o valor da tarifa aérea paga pelo beneficiário seja igual ou inferior ao valor do subsídio fixado nos termos do número anterior, o beneficiário tem apenas direito a receber o subsídio correspondente ao valor da tarifa efetivamente paga.

Artigo 5.º

Entidade prestadora do serviço de pagamento

1 — O pagamento do subsídio social de mobilidade é efetuado pela entidade prestadora do serviço de pagamento.

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.

3 — A entidade prestadora do serviço de pagamento é selecionada para efeitos do disposto no n.º 1, nos termos da legislação de contratação pública, de entre entidades com capacidade e experiência de prestação de serviços de pagamento.

Artigo 6.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 junto dos serviços competentes da entidade prestadora do serviço de pagamento, no prazo máximo de 60 dias a contar da data de realização de cada viagem, acompanhado dos documentos previstos no artigo seguinte.

3 — 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 e termos fixados no presente decreto-lei.

Artigo 7.º

Documentos comprovativos da elegibilidade

1 — No momento do requerimento da atribuição do subsídio social de mobilidade, o beneficiário deve entregar o original do cartão de embarque.

2 — O beneficiário deve ainda apresentar o original e entregar cópia dos seguintes documentos, à entidade prestadora do serviço de pagamento:

a) Fatura comprovativa de compra do título de transporte;

b) Cartão de contribuinte;

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

d) Documento emitido pelas entidades portuguesas no qual conste que o titular reside nos distritos de Bragança ou de Vila Real, caso o documento comprovativo da identidade não contenha essas informações;

e) Certificado de registo ou certificado de residência permanente no caso de cidadão da União Europeia ou cartão de residência permanente para os seus familiares nos termos dos artigos 14.º, 16.º e 17.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto;

f) Autorização de residência válida, no caso de cidadãos nacionais, de outro Estado que não integre a União Europeia.

3 — A apresentação do cartão de cidadão dispensa o beneficiário da apresentação do documento referido na alínea b) do número anterior.

4 — Os passageiros estudantes referidos na alínea b) do artigo 2.º devem, para além da documentação exigida nos n.ºs 1 e 2, entregar cópia e apresentar documento emitido e autenticado pelo estabelecimento de ensino que comprove estarem devidamente matriculados no ano letivo em referência e a frequentar o curso ministrado pelo referido estabelecimento de ensino.

5 — Os passageiros residentes equiparados, referidos na alínea d) do artigo 2.º devem, para além da documentação exigida nos n.ºs 1 e 2, entregar cópia e apresentar declaração emitida pela entidade, pública ou privada, onde exerce funções, comprovativa da sua situação profissional.

Artigo 8.º

Reposição 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 eventuais sanções a que haja lugar nos termos da lei.

Artigo 9.º

Dotação orçamental

1 — Cabe ao Estado, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, assegurar a atribuição do subsídio mediante dotação orçamental a inscrever para o efeito.

2 — A dotação orçamental destina-se ao pagamento dos encargos com os subsídios, bem como à remuneração da prestação do serviço de pagamento do subsídio, cujo montante é fixado no contrato celebrado com a entidade prestadora do serviço de pagamento.

3 — Os pagamentos mencionados nos números anteriores são efetuados nos termos e prazos contratualmente estabelecidos.

Artigo 10.º

Apuramento do montante anual de subsídios atribuídos

Com vista ao apuramento do montante anual 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, a informação relevante para efeitos do controlo dos subsídios pagos por tipo de beneficiário, cujo formato e conteúdo são fixados no contrato celebrado com a entidade prestadora do serviço de pagamento.

Artigo 11.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 adjudicada a prestação do serviço em causa e que por via desse contrato estabelecido com o Estado se encontra sujeita ao regime estipulado no mesmo.

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 de subsídios sociais 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, no âmbito do presente diploma, em relação às companhias aéreas que operem nas ligações previstas no artigo 1.º, proceder a verificações seletivas em relação a bilhetes de viagens nessa rota e correspondentes faturas, com vista à confirmação cruzada dos subsídios públicos requeridos e pagos aos beneficiários.

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 12.º

Revisão anual do subsídio social de mobilidade

1 — A revisão do valor do subsídio social de mobilidade deve ser efetuada no decurso dos primeiros três meses de cada ano seguinte à sua aplicação, com base numa avaliação das condições de procura e oferta nas rotas abrangidas

pelo presente decreto-lei e da respetiva utilização pelos passageiros beneficiários.

2 — Esta avaliação deve ser efetuada em conjunto pela IGF e pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., com vista a 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 de abril de cada ano.

Artigo 13.º

Produção de efeitos

1 — O presente decreto-lei produz efeitos na data da publicação, em *Diário da República*, de portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do transporte aéreo que defina o valor, termos e extensão do subsídio social de mobilidade referido no artigo 1.º.

2 — A aprovação da portaria referida no número anterior depende da decisão pela Comissão Europeia, a emitir no âmbito do procedimento de notificação de auxílios de Estado, previsto no Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de julho de 2013. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Álvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 7 de agosto de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 8 de agosto de 2013.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO MAR

Portaria n.º 257/2013

de 13 de agosto

O Regulamento (CE) n.º 1234/2007, do Conselho, de 22 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Regulamento (CE) n.º 491/2009, do Conselho, de 25 de maio, estabelece o novo quadro de apoio comunitário previsto para o período de 2014-2018.

Considerando que a medida de promoção em mercados de países terceiros contribui decisivamente para a visibilidade e o reconhecimento do carácter diferenciador dos vinhos portugueses naqueles mercados e para o aumento das exportações, importa adequar o programa nacional de apoio ao sector vitivinícola a este novo quadro de programação financeira comunitário.

Na mesma medida, cumpre, ainda, acomodar a participação nacional ao disposto no Decreto-Lei n.º 94/2012, de 20 de abril, que aprova as regras do financiamento dos regimes de apoio ao desenvolvimento de ações de promoção e de publicidade do vinho e dos produtos vínicos.

Por último, e tendo em conta os resultados e experiência obtidos nos concursos anteriores, é necessário, também, efetuar ajustamentos ao atual quadro regulamentar desta medida de apoio, de modo a agilizar os procedimentos administrativos, permitindo um resultado mais eficiente da medida.