



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**



# **Plano de Atividades para 2019**

## **INDICE**

<b>Mensagem do Presidente.....</b>	<b>3</b>
<b>I. Sumário Executivo .....</b>	<b>8</b>
<b>II. Missão, Visão e Exercício dos Poderes da AMT .....</b>	<b>16</b>
<b>III. Objetivos Estratégicos e Ações para 2019 .....</b>	<b>22</b>
<b>IV. Meios Financeiros, Humanos e Organizacionais .....</b>	<b>46</b>

## MENSAGEM DO PRESIDENTE

Ao iniciar a mensagem do Plano de Atividades para o seu 4.º ano de existência parece-me oportuno enfatizar duas áreas fundamentais para a projeção da AMT nos próximos anos:

- a) A primeira traduz-se em recordar os elementos estruturantes da natureza e da génese da AMT justamente porque se vão perpetuar face à continuidade jurídica dos mesmos;
- b) A segunda que se traduz no enunciado sintético do paradigma da regulação económica independente que ao longo destes quatro anos tem vindo a ser construído de forma inovadora e *ab initio*, interpretando as necessidades efetivas da economia e da sociedade portuguesas, e justamente por isso devem igualmente projetar-se nos próximos anos.

### A. A Natureza e Génese da AMT

A AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes é a primeira Autoridade de Regulação Económica independente criada em Portugal, através da Lei-Quadro das entidades administrativas independentes<sup>1</sup> com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo com jurisdição no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* terrestres, marítimos e fluviais, e respetivas infraestruturas e cadeias logísticas.

*Este conceito que está oficialmente assumido logo no primeiro Plano de Atividades da AMT 2016, e repetido no de 2017, é desde logo uma originalidade, porquanto congrega realidades de natureza difusa, semelhantes a clusters e conglomerados horizontais, verticais e diagonais, de fronteiras indefinidas de certo modo agregadas em torno do binómio “competitividade e coesão”, ligado por funções de digitalização progressiva, onde, no seu conjunto, o poder de mercado carece de ser equacionado segundo metodologias que podem ultrapassar o formalismo jurídico tradicional.*<sup>2</sup>

Para tornar este conceito mais compreensível importa referir que a sua aproximação mais rigorosa é aquela que está subjacente ao artigo 46.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

---

<sup>1</sup> Aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, alterada pela Lei n.º 12/2017, de 2 de maio, em matérias focadas sobretudo na gestão futura dos recursos.

<sup>2</sup> C&R – *Revista de Concorrência e Regulação* Ano VIII Número 30 abril/junho 2017.

Na verdade, a Lei-Quadro das entidades reguladoras, quando aplicada ao supra referido ecossistema, conduziu a que o legislador fizesse publicar no mesmo dia, 14 de maio de 2014, o Decreto-Lei n.º 77/2014 – que reestruturou o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), no sentido de se transformar num organismo de regulamentação técnica das diferentes atividades associadas a cada modo, ou seja, de licenciamento, de segurança, formação e inspeção técnicas, e de representante do Estado, para efeitos do exercício da sua função concedente – e o Decreto-Lei n.º 78/2014 – que aprovou os Estatutos da AMT, com funções novíssimas de Regulação Económica Independente, com o perfil de Autoridade, nos termos do artigo 267.º, n.º 3 da Constituição da República Portuguesa (CRP)<sup>3</sup>, para as áreas de regulação económica, em sentido amplo, da mobilidade e dos transportes, assumindo assim, de forma inequívoca, a dicotomia “Regulamentação” versus “Regulação” para dois organismos distintos<sup>4</sup>.

Cumpre, contudo, enfatizar devidamente que, em qualquer dos referidos organismos, as missões de regulamentação e de regulação que lhes são respetivamente atribuídas devem ser assumidas com o mais elevado padrão de excelência: uma regulamentação técnica de excelência no IMT, em paralelo com uma regulação económica de excelência na AMT.

E só deste modo o País poderá beneficiar com esta solução legislativa que, como é evidente, é distinta da que foi utilizada noutros reguladores, aos quais também se aplica a Lei-Quadro das entidades reguladoras.

---

<sup>3</sup> O preceito estatui que: “*A lei pode criar entidades administrativas independentes*”, tendo sido introduzido apenas na Revisão de 1997.

<sup>4</sup> Relativamente à polissemia dos termos “regulamentação” e “regulação”, que frequentemente dissemina ambiguidades perversas na economia e na sociedade, poder-se-á dizer que o legislador ter-se-á inspirado num artigo do Professor Eduardo PAZ FERREIRA (2010) sob o título «*Em torno da regulação económica em tempos de mudança*», em quem entre diversos *iters* analíticos, teoriza sobre as diferenças atribuídas aos termos “regulamentação” versus regulação”.

O termo “regulamentação” representa genericamente a intervenção do Estado nas suas múltiplas configurações através de vias muito diversas que vão desde a Constituição de 1933 até normas avulsas, intrusivas, de ciclo de vida conjuntural, focadas em medidas de efeitos excludentes.

A regulamentação excessiva e enviesada a favor dos protagonistas concorrenciais – sejam eles o Estado nas suas múltiplas metamorfoses, sejam eles os operadores de transporte e/ou as empresas das atividades afins -, mais não é do que uma forma de proteger os interesses instalados em detrimento do interesse público.

Numa linguagem, porventura, mais compreensível significa proteger os concorrentes e não a concorrência.

Em contraponto, a regulação económica deve sempre “procurar preservar o equilíbrio económico de determinado setor que não seria logrado sem essa intervenção”. O imperativo de equilíbrio económico vem, aliás, ao encontro do conceito de “*concorrência equilibrada*” plasmado no artigo 81.º f) da CRP 1976. Contra aquele excesso de regulamentação pronunciaram-se, por altura da conclusão do Mercado Interno, diversos autores, de que se salienta Martin GANGEMANN então Vice-Presidente da Comissão das Comunidades Europeias – v. Bangemann, 1992.

A propósito da Missão da AMT, acresce referir ainda que, nos termos dos seus Estatutos, ela está igualmente vinculada ao regime jurídico da concorrência, aprovado pela Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, o que implica que a AMT subscreve também o objetivo de promoção e defesa da concorrência nos diversos mercados relevantes integrados no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*.

Como é evidente, o conceito de regulação utilizado pelo legislador, aplica-se a toda a atividade da AMT sobre o referido *Ecosistema toda Mobilidade e dos Transportes*, qualquer que seja a unidade orgânica envolvida, através dos artigos 5.º e 46.º dos Estatutos, que abrange um universo da ordem de 20 mil regulados, mensurados a partir da reflexão subjacente ao citado artigo 46.º dos Estatutos.

## **B. Por uma Regulação Económica de Elevada Qualidade**

Logo nos primeiros meses do exercício das funções do conselho de administração que tenho a honra de presidir foi-se formando clara a existência de uma necessidade presente na economia e na sociedade portuguesas visando a promoção do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), o que aliás vem ao encontro da missão que a lei confere à AMT.

A compreensão das dimensões deste interesse público está ancorada nas seguintes vertentes: (a) "inclusiva" onde se ponderam diversas funções que abrangem uma acessibilidade extensiva a todas as Pessoas, numa perspetiva transgeracional, bem como a coesão territorial e social, sem esquecer a componente da segurança individual e coletiva; (b) "eficiente", congregando as exigências de competitividade num ambiente de globalização; e, finalmente, (c) "sustentável", que reúne, de forma integrada, as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, particularmente em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

Como é evidente, a satisfação periódica e sistemática da promoção e defesa do interesse público da MobIES exige um imenso trabalho de regulação económica independente, enquanto elemento catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante e, naturalmente, respeitando o paradigma de concorrência não falseada, tal como é exigido pela nossa pertença no sistema das comunidades europeias a partir de 1966.

Na verdade, nos próximos anos vai obviamente estar presente o imperativo que a alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-lei n.º 78/2014,

de 14 de maio, estabelecem para a AMT. Esse imperativo traduz-se no cumprimento do direito nacional, da União Europeia, materializado na conclusão do mercado interno nos diferentes modos de transporte, e, ainda, internacional.

*O interesse público subjacente ao direito comunitário é lapidarmente definido pelo acórdão<sup>5</sup> do Tribunal de Justiça das Comunidades, suscitado por uma queixa do Parlamento Europeu contra o Conselho e em que este é condenado pelo Tribunal pela sua inércia em não cumprir as obrigações previstas no artigo 75.º, 1.º parágrafo, alíneas a) e b) do Tratado da Comunidade Europeia, no que visam a concretização efetiva da liberdade de prestação de serviços de transporte, sem discriminação, na base da nacionalidade do transportador.*

*Nesta matéria é igualmente oportuno referir o Acórdão “Nouvelles Frontières”, de 30 de abril de 1986, que claramente explicita que o ecossistema dos transportes também é subsumível às regras da concorrência do Tratado.*

A finalizar, é com grande satisfação pessoal e confiança plena nos colaboradores da AMT que lhe vaticino uma panóplia de atividades onde saberão projetar de forma criativa e humanizante a dedicação à causa de promoção e defesa do interesse público da MobIES.

---

<sup>5</sup> Processo n.º 13/83, Parlamento contra Conselho, acórdão de 22 de maio de 1985.

The background is a dynamic, abstract composition of numerous thin, parallel lines in vibrant red and bright white, set against a solid black background. The lines are oriented vertically and slightly angled, creating a sense of movement and depth. Some lines are thicker and more saturated, while others are thinner and more delicate. The overall effect is reminiscent of a high-speed light trail or a digital data stream.

# **Sumário Executivo**

## I. SUMÁRIO EXECUTIVO

A mobilidade é transversal a todos os setores da atividade económica e assume profundos impactos sociais, ambientais e económicos quanto ao investimento, ao emprego, à coesão social e à valorização territorial.

O futuro do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* passa, necessariamente, pela vaga de inovação tecnológica e de modelos empresariais revolucionários que está na origem de uma procura crescente de novos serviços de mobilidade, potenciando a resposta à necessidade premente de concretização de uma “mobilidade inteligente”, a par com as exigências de acessibilidade equitativa, conectividade alargada, neutralidade carbónica e de infraestruturas e equipamentos resilientes.

A sua promoção consubstancia um desígnio das políticas europeias e nacionais, sendo que, como se sublinhou anteriormente, a mobilidade e os transportes são transversais a todos os setores da economia e têm profundos impactos sociais, ambientais e económicos.

Neste contexto, a AMT identificou o interesse público da MobLES que constitui efetivamente também um direito de cidadania e apresenta potencialidades para induzir estabilidade do ponto de vista regulatório, tornando a economia portuguesa atrativa para o investimento sustentado, produtivo e estruturante.

A MobLES integra, numa visão holística, as seguintes dimensões estruturantes:

- Inclusividade - Envolvendo elevados padrões de segurança individual e coletiva, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva a todas as Pessoas, mormente às com mobilidade reduzida e aos utilizadores mais vulneráveis;
- Eficiência - Incluindo as exigências de competitividade e do combate ao desperdício, tudo integrado numa perspetiva de *benchmarking*, nas diferentes dinâmicas heterogéneas de globalização.
- Sustentabilidade - Incluindo as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, no contexto de uma ecologia integral, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e da resposta da União Europeia (UE) à



referida Agenda 2030, nomeadamente das conclusões do Conselho da UE de 20 de junho de 2017.

A conjugação de esforços em torno da MobIES pode produzir efeitos poderosos na redução de custos de contexto e na atração de utilizadores, com efeitos multiplicadores benéficos no Estado, nos operadores e nos passageiros, bem como nas restantes atividades económicas dependentes da existência de redes de transporte.

Ademais, qualquer atuação ao nível da definição, implementação e avaliação de políticas públicas, imediata ou estratégica, deve estar fundada num correto conhecimento de cada realidade específica, seja quanto ao seu enquadramento formal, mas também quanto a cada realidade prática da atuação dos *stakeholders* e numa precisa avaliação dos seus impactos (benefícios e custos, públicos e privados, inerentes à transformação), sob pena de se produzirem resultados contraproducentes e mitigadores de eventuais benefícios potenciais.

Nesta esteira, o estado e a evolução do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* nacional encontra-se confrontado com desafios em muito semelhantes ao que, reconhecidamente, é transversal em toda a União Europeia, designadamente:

- i. Os desafios da abertura dos mercados, em que é necessário garantir que tal decorre com normalidade, sem impactos negativos para o País advenientes da deficiente ou não execução dos contratos de serviço público, ou da ausência de condições financeiras dos operadores que prestam serviços de interesse económico geral;
- ii. Os desafios do acompanhamento, monitorização e desenvolvimento do Ecosistema, e recuperação de atrasos e desequilíbrios, em que se procura criar as condições para pôr um fim às assimetrias existentes, no que se refere à necessidade de investimento no *hardware* (infraestruturas e equipamentos) e almejando à uniformização e harmonização dos vários setores quanto ao seu *software*, em termos do seu enquadramento e em face dos desenvolvimentos tecnológicos de cada um dos modos;
- iii. O investimento nas infraestruturas, equipamentos e serviços de transporte continua a ser um imperativo, não só para criar as condições para corrigir os aludidos atrasos e desequilíbrios no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, mas também para acompanhar os desenvolvimentos tecnológicos,

cada vez mais acelerados, sob pena de perda de competitividade dos agentes económicos e do próprio País;

- iv. Os desafios da Digitalização da Economia, e consequentemente da Mobilidade, em que se procura incentivar os operadores do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* a adotarem tecnologias e promoverem a inovação na exploração dos sistemas de transportes, ganham particular relevância num contexto em que a evolução de novos modelos económicos é mais rápida do que a capacidade de intervenção pública, o que impõe uma atuação de antecipação, rápida e de âmbito prospetivo;
- v. Outrossim, as novas soluções de organização do transporte e a multimodalidade nos serviços de transporte de passageiros e mercadorias, infraestruturas e veículos criam oportunidades, mas também ameaças que urge antecipar e mitigar os seus diversos impactos sociais, económicos, territoriais e ambientais;
- vi. Os desafios atinentes à Sustentabilidade Ambiental e da Descarbonização, refletem-se também, e em particular, na Mobilidade, onde se deverá garantir a implementação e incentivo de soluções ambientalmente sustentáveis.

Toma-se assim necessário preparar o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* para a implementação destas soluções, objetivo alcançável através do incentivo ao investimento e à inovação.

Do mesmo passo, ganha particular viço a promoção da mobilidade urbana, fomentando uma alteração comportamental, assente (i) na transferência do transporte individual para o transporte coletivo e partilhado, (ii) no reforço da utilização dos transportes públicos, (iii) na mobilidade elétrica e (iv) na mobilidade suave;

Nesta linha importa relevar ainda a promoção da utilização de soluções inovadoras de mobilidade, bem como de sistemas e serviços inteligentes de mobilidade e transportes, com manifestos ganhos ao nível da eficiência energética, num quadro de transição energética para uma economia hipocarbónica, que privilegie o investimento na utilização das energias renováveis e das tecnologias mais limpas.

Urge ainda pugnar por uma cabal contribuição para a viabilização do cumprimento do compromisso que o país assumiu no contexto da 22.<sup>a</sup> Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (COP22);

- vii. Os desafios relacionados com a defesa intransigente do consumidor/cliente,

em que se procura garantir que num Ecosistema desigual, que evolui a diversas velocidades e com dificuldades estruturais, se possa enfrentar, ao mesmo tempo, os desafios da inovação tecnológica e do surgimento de modelos de negócio plurinacionais, reforçando a promoção da defesa dos consumidores/utilizadores/passageiros em matérias de mobilidade e transportes. No rigor dos princípios, a defesa do consumidor tem vindo a ser historicamente relegada para segundo plano na atuação e no planeamento estratégico do Ecosistema, sendo que as questões atinentes à qualidade, acessibilidade, inclusividade e coesão territorial e social têm assumido um caráter meramente programático, sem uma aplicação suficiente, clara, assertiva e vinculativa. Importa por isso assumir o desafio da efetiva promoção e defesa dos consumidores, utilizadores, cidadãos, como pedras angulares do Ecosistema, implementando mecanismos efetivos que garantam a sua proteção.

Ainda que o ano 2018 para a AMT tenha ficado marcado pelas fortes restrições orçamentais a que esteve sujeita, por força das limitações à assunção de compromissos e à execução orçamental impostas pela Lei do Orçamento do Estado para 2018, foi um período marcado pela consolidação da sua estrutura interna.

Igualmente, consolidou-se a sua presença no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, designadamente em matérias relacionadas como os principais desafios regulatórios deste Ecosistema, em particular no que concerne à Estratégia Portugal 2030, à aplicação do direito da União Europeia ao Ecosistema Ferroviário, ao processo de contratualização de serviços públicos de transportes, à disseminação do conhecimento e supervisão dos mercados da mobilidade.

Neste seguimento, no presente Plano de Atividades, para 2019, foram definidos seis grandes objetivos estratégicos, que em seguida se elencam, focados em garantir eficácia, eficiência e qualidade na atuação da AMT em todos os mercados que integram o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como no desempenho dos respetivos agentes económicos.

Naturalmente, estes objetivos estratégicos têm sempre subjacente a sua orientação para a promoção e defesa do já referido interesse público da MobILES, bem como a

consolidação de um ambiente de transparência e de um paradigma de concorrência não falseada, designadamente:

- Promover uma regulação económica potenciadora da eficiência ambiental e da coesão territorial, constituindo-se como um elemento indutor de estabilidade do ponto de vista regulatório, particularmente no âmbito do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, promovendo e defendendo o interesse público da MoblES, enquanto direito de cidadania;
- Prosseguir uma supervisão dos mercados da mobilidade promotora da qualidade do serviço público e da transparência em ordem a pugnar pela criação de valor acrescentado no seio do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* e, propugnar pela prestação de um serviço público de transporte de crescente qualidade. Do mesmo passo, importa cristalizar a transparência enquanto vértice essencial de atuação no relacionamento entre operadores e utilizadores do serviço público de transporte;
- Fomentar a existência de um ambiente concorrencial e de abertura dos mercados da mobilidade que promova a concorrência não falseada, o que se traduz no efetivo tratamento das temáticas relacionadas com práticas que distorçam a concorrência inclusiva e não falseada, pois só assim se poderá gerar melhores condições de mercado e, por consequência a disseminação do investimento produtivo;
- Promover o reforço da defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores porquanto consubstancia uma atribuição fulcral legalmente cometida à AMT, em ordem a exponenciar o capital de confiança dos utilizadores na legítima prossecução do direito constitucionalmente consagrado a um serviço público de transportes. Para alcançar tal desidrato a AMT detém um leque de competências alargado que passam pelos seus poderes de auditoria, inspeção e fiscalização como pelo exercício das suas atribuições em sede de resolução de conflitos;
- Avaliar o enquadramento dos novos paradigmas da mobilidade e da digitalização da economia face à legislação em vigor, com vista à apresentação de propostas legislativas em ordem a antecipar tendências em linha com os desígnios publicamente anunciados pelas instâncias europeias nesta sede;
- Consolidar a comunicação e cooperação institucional enquanto janela privilegiada para a visão e atuação da AMT no estrito cumprimento das atribuições que lhe estão legalmente cometidas. Na mesma linha a cooperação

institucional consubstancia um polo agregador na ótica da criação de valor acrescentado transversalmente aos setores sobre os quais incide a sua atuação.

Por último e à semelhança dos anos anteriores, os objetivos estratégicos serão prosseguidos através do desenvolvimento de um vasto conjunto de ações durante o ano 2019, quer num contexto transversal ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, quer de uma forma específica para cada um dos mercados de mobilidade associados aos modos de transporte abrangidos pela atividade reguladora da AMT, especificamente:

- Modo rodoviário;
- Modo ferroviário e restantes modos de transporte guiado;
- Modos marítimo e fluvial, incluindo os portos, terminais, pontos de interface e plataformas logísticas.

Atento o enquadramento acabado de recensear, a AMT entende que os desafios do Ecosistema devem ser enfrentados com recurso a todas as vertentes das suas atribuições e competências, e de forma transversal, ou seja, todas as unidades orgânicas, sem prejuízo das suas competências específicas, concorrem para garantir o cumprimento dos objetivos estratégicos da AMT.

Desafios do Ecosistema	Objetivos estratégicos	Indicadores de desempenho
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidação de estabilidade do ponto de vista regulatório;</li> <li>• Abertura e consolidação dos Mercados;</li> <li>• Desenvolvimento e promoção a coesão económica, social, ambiental e territorial do ecossistema e recuperação do atraso e desequilíbrios;</li> <li>• Digitalização da Economia e Inovação;</li> <li>• Descarbonização;</li> <li>• Defesa do consumidor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover uma regulação económica potenciadora da eficiência ambiental e da coesão territorial;</li> <li>• Prosseguir uma supervisão dos mercados da mobilidade promotora da qualidade do serviço público da transparência;</li> <li>• Fomentar a existência de um ambiente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eficiência</li> <li>• Eficácia</li> <li>• Qualidade</li> </ul>

	<p>concorrencial e de abertura dos mercados da mobilidade que promova a concorrência não falseada;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover o reforço da defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores.</li> </ul>	
--	---	--

Em seguida serão elencadas as tarefas programadas da AMT, em cada um dos objetivos estratégicos, sem prejuízo de cumprir com todas as solicitações externas (que não dependem de iniciativa da AMT), como sejam pedidos de parecer de agentes económicos, do Governo, da Assembleia da República e de autoridades de transportes, bem como da realização de ações de supervisão, fiscalização e auditoria que se justifiquem a cada momento.

No que concerne a indicadores de desempenho, e numa perspetiva de acompanhamento e cumprimento transversal dos objetivos estratégicos, a avaliação de desempenho da atividade da AMT terá em conta o esquema supra, bem como o cumprimento dos indicadores/metas definidos para cada tarefa programada e para as demais que se vierem a realizar adicionalmente ao longo do ano.

Compete ao Fiscal Único aferir da qualidade dos sistemas de indicadores de desempenho, bem como avaliar, anualmente, os resultados obtidos pela entidade reguladora em função dos meios disponíveis, cujas conclusões são reportadas aos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pela principal área de atividade económica sobre a qual incide a atuação da entidade reguladora. No entanto, a AMT aguarda ainda a designação de um Fiscal Único.

The background of the page is an abstract composition of light trails. It features a dark, almost black, background with numerous bright, diagonal streaks of light. The most prominent colors are vibrant red and bright white, with some yellow and orange highlights. The streaks vary in thickness and intensity, creating a sense of motion and energy. The overall effect is reminiscent of a long-exposure photograph of a city at night or a high-speed action shot.

**Missão, Visão e Exercício dos  
Poderes da AMT**

## II. MISSÃO, VISÃO E EXERCÍCIO DOS PODERES DA AMT

A AMT tem vindo a cumprir a sua missão de Regulador Económico Independente, com jurisdição no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* terrestres, marítimos e fluviais, respetivas infraestruturas e cadeias logísticas, incluindo as redes rodoviária, ferroviária e de outros modos de transporte guiado, o sistema portuário, as vias navegáveis interiores, terminais de passageiros e de mercadorias, e instalações logísticas e de serviços associadas.

Como é visível, no artigo 5.º dos seus Estatutos, as atribuições da AMT são muito diversificadas e amplas, cobrindo a totalidade das vertentes económicas do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*.

Todavia, as "atribuições" só por si não são normas habilitantes do exercício de qualquer das áreas da AMT, e, por isso, o legislador nos mesmos Estatutos, nos artigos 34º a 42º, tipificou os poderes específicos na base dos quais a AMT exerce a sua jurisdição no supra referido Ecosistema.

Os Estatutos da AMT contemplam um leque de atribuições sem precedentes ao nível de qualquer outra entidade no contexto do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, nomeadamente, poderes de regulação; supervisão; promoção e defesa da concorrência; regulamentação; fiscalização; inspeção e auditoria; emissão de instruções vinculativas; estabelecimento de medidas cautelares e poderes sancionatórios.

Neste sentido, o cumprimento da plenitude da missão da AMT, enquanto Regulador Económico Independente, substantiva um modelo de *Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)*, o qual, em síntese, se exprime nos seguintes pilares estratégicos:

- Desenvolvimento de um exercício de avaliação de *compliance* das vertentes determinantes para o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes;
- Conhecimento compreensivo e atualizado deste Ecosistema;
- Supressão de falhas de mercado;
- Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação;



- Promoção da confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas:
  - ✓ Dos Investidores;
  - ✓ Das Pessoas, nelas se incluindo os Profissionais, Utilizadores/Utentes, Clientes e Cidadãos em geral; e
  - ✓ Dos Contribuintes.

Esta metodologia considera uma abordagem holística e tem natureza interdisciplinar, numa reflexão crítica, tendo em conta o estado da arte relativo às linhas de transformação endógena e exógena do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*.

A aplicação deste Modelo de REEQ contribui para a consolidação de um ambiente incentivador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, assente, por um lado, (1) na adoção de regras e procedimentos claros, assertivos, coerentes, credíveis, transparentes, sindicáveis e de longo prazo, reduzindo os custos de contexto e tendo impacto positivo nos Mercados Relevantes da Mobilidade, que promovam a Competitividade, e, por outro lado, (2) na Inovação e na Antecipação de novos Mercados, procurando sempre construir um paradigma de concorrência não falseada, ou seja sem restrições das empresas, nem distorções das políticas públicas.

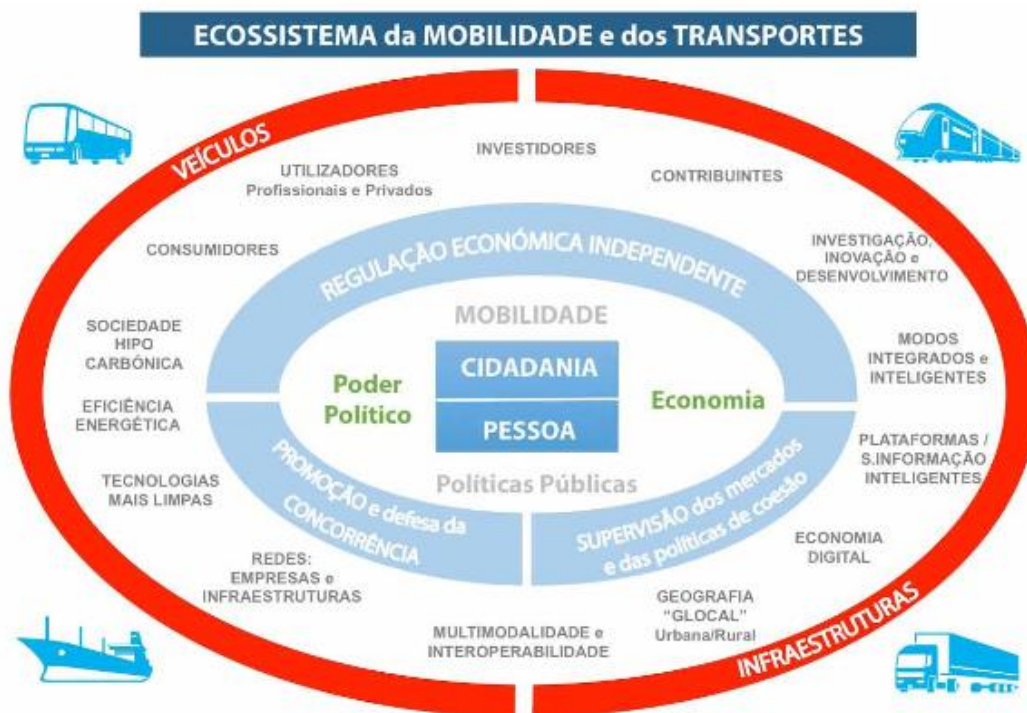
Tem-se em vista a promoção e defesa do interesse público da MobIES, que constitui efetivamente também um direito de cidadania e apresenta potencialidades para induzir estabilidade do ponto de vista regulatório, tornando a economia portuguesa atrativa para o referido investimento sustentado, produtivo e estruturante.

A MobIES integra, numa visão holística, as seguintes dimensões estruturantes:

- Inclusividade - Envolvendo elevados padrões de segurança individual e coletiva, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva a todas as Pessoas, mormente às com mobilidade reduzida e aos utilizadores mais vulneráveis;
- Eficiência - Incluindo as exigências de competitividade e do combate ao desperdício, tudo integrado numa perspetiva de *benchmarking*, nas diferentes dinâmicas heterogéneas de globalização.

- Sustentabilidade - Incluindo as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, no contexto de uma ecologia integral, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e da resposta da União Europeia (UE) à referida Agenda 2030, nomeadamente das conclusões do Conselho da UE de 20 de junho de 2017.

O diagrama seguinte integra as diversas macro componentes do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* através da ideia de "digitalização progressiva", sendo a partir desta realidade que o próprio conjunto de componentes assume maior inteligibilidade, mas sempre com o intuito de consolidar uma cultura de serviço aos utilizadores e cidadãos razão pela qual estes se apresentam no centro do Ecosistema.



Integra um perímetro muito alargado de empresas, da ordem das 20 mil, que inclui empresas públicas e privadas de diversa natureza e diferente geometria institucional.

Assim, no âmbito do sistema rodoviário, destacamos os seguintes grupos de entidades reguladas:

- As empresas gestoras da infraestrutura rodoviária do continente e regiões autónomas, designadamente as empresas concessionárias e

- subconcessionárias das autoestradas, os fornecedores do Sistema Eletrónico Europeu de Portagens (SEEP) e as Entidades de Cobrança de Portagens;
- As empresas que desenvolvem atividades auxiliares e complementares aos transportes, devendo aqui destacar-se as Escolas de Condução e outras entidades formadoras homologadas para a obtenção de Certificados de Aptidão Profissional para diversos profissionais da área dos transportes, os Centros de Exames Públicos e Privados, bem como os Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITVs);
  - As empresas de aluguer de veículos sem condutor, sejam veículos ligeiros de passageiros (*rent-a-car*) e veículos de duas rodas com e sem motor, sejam veículos de transporte de mercadorias (*rent-a-cargo*);
  - As empresas prestadoras de serviços de transporte de mercadorias e de passageiros, incluindo as empresas de transporte rodoviário de passageiros, nomeadamente, os operadores de serviço público de transporte de passageiros, bem como as empresas de transporte em táxi e ainda os operadores de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE);
  - As entidades gestoras de sistemas e serviços inteligentes de transporte, designadamente, as de sistemas de bilhética e de suporte à mobilidade, incluindo os operadores de plataformas eletrónicas.

Relativamente ao sistema ferroviário e dos restantes modos de transporte guiado, pode-se considerar as seguintes entidades reguladas:

- A empresa gestora da infraestrutura ferroviária pesada, ou seja, a rede ferroviária nacional e as instalações de serviço;
- Os operadores de transporte público de passageiros, que se dividem em quatro segmentos distintos: o serviço de longo curso, o serviço regional, o transporte urbano e o serviço internacional;
- Os operadores de transporte ferroviário de mercadorias;
- Os operadores dos sistemas de metro, metro ligeiro de superfície e elétricos urbanos responsáveis, geralmente, pela exploração de forma verticalmente integrada, em que a entidade que assegura a gestão da infraestrutura é a mesma que realiza e explora o serviço de transporte;
- As empresas dos sistemas de transporte por cabo também explorados de forma integrada. Incluem os funiculares, os teleféricos e os telesquis.

No que diz respeito ao sistema marítimo, fluvial e portuário, as entidades reguladas podem ser desagregadas em diversos subsistemas:

- As Administrações Portuárias que são as entidades gestoras dos portos, marítimos e fluviais, responsáveis pela administração e gestão das infraestruturas portuárias. Estas entidades assumem ainda poderes de Autoridade Portuária, às quais incumbe a competência em matérias de segurança e proteção marítima, portuária e ambiental;
- As empresas prestadoras de serviços e atividades portuárias, que podem ser as próprias Administrações Portuárias, ou entidades terceiras, mediante licenciamento ou concessão. Estes serviços incluem, entre outros, a movimentação de carga, serviço de passageiros, pilotagem, reboque, amarração, recolha de resíduos e abastecimento de navios;
- Os armadores e gestores de navios de:
  - Transporte Marítimo de Longo Curso ou Intercontinental, (*Deep Sea Shipping*);
  - Transporte Marítimo de Curta Distância (*Short Sea Shipping*);
  - Transporte por vias navegáveis interiores.
- As empresas de transporte fluvial de passageiros em serviço público.

Na implementação do seu modelo *REEQ*, a AMT tem em devida conta o Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro, que "aprova o regime de organização e funcionamento do XXI Governo Constitucional", na sua configuração atual, em que os setores e mercados do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* estão adstritos às competências e poderes de diferentes Ministérios (Finanças; Infraestruturas e Habitação; Ambiente e Transição Energética; e Mar).



**Objetivos Estratégicos e  
Ações para 2019**

### III. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES PARA 2019

#### **OBJETIVO ESTRATÉGICO 1**

***Promover uma regulação económica potenciadora da eficiência ambiental e da coesão territorial***

São ações da AMT no âmbito do objetivo estratégico que visa garantir uma regulação económica forte e promotora da eficiência ambiental bem como da coesão territorial, as seguintes de acordo com os diferentes mercados regulados:

#### **1.1. Mercado da mobilidade e dos transportes terrestres (ferroviário e rodoviário) e respetivas infraestruturas**

- i. Análise das tarifas associadas à remuneração do serviço de cobrança de taxas de portagem em regime eletrónico;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de proposta relativa à definição de modelo de tarifa aditiva no contexto do serviço de cobrança eletrónica de portagem em concessões de infraestruturas rodoviárias.
- ii. Definição do modelo de funcionamento associado ao exercício de funções de autoridade de normalização em matéria de infraestruturas rodoviárias;
  - **Indicador/Meta:** Apresentação de documento de análise do modelo.
- iii. Elaboração de regulamento que estabelece os procedimentos e os critérios adotados pela AMT para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de Proposta de Regulamento.

- iv. Operacionalização da implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, de 12 de junho, relativo à tarifação de infraestrutura ferroviária e às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário;
  - **Indicador/Meta:** Produção de documento de suporte à homologação do tarifário da infraestrutura ferroviária para 2020, com base no Regulamento UE) 2015/909.
- v. Acompanhamento do Contrato Programa Estado-IP no contexto das obrigações de serviço público e compensações financeiras da gestão da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de relatório de análise da AMT sobre o Relatório Anual de Desempenho de 2018, produzido pela IP.
- vi. Análise do Diretório da Rede (ferroviária);
  - **Indicador/Meta:** Apresentação de documento de análise do Diretório de Rede.
- vii. Elaboração de relatório de monitorização da execução dos investimentos na infraestrutura ferroviária;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de relatório.

## 1.2. Mercado da mobilidade e dos transportes fluviais e marítimos, e respetivas infraestruturas

- viii. Acompanhamento mensal do mercado portuário;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de relatórios mensais.
- ix. Análise do tráfego marítimo de mercadorias, relativo a 2018;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de relatório anual.

- x. Análise dos processos de renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários;
  - **Indicador/Meta:** Análise das peças contratuais resultantes dos processos de renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários.
  
- xi. Monitorização do cumprimento das obrigações de serviço público no transporte marítimo de mercadorias na Ilha Terceira;
  - **Indicador/Meta:** Produção de relatório.

### 1.3. Transversais aos diferentes mercados regulados

- xii. Elaboração de estudo com vista à concretização de medidas relativas à adoção pelo *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* de práticas consentâneas com um desenvolvimento sustentável, na vertente ambiental, com enfoque nas metas definidas nomeadamente na COP21, 22, 23 e 24, bem como a definição dos princípios gerais de política tarifária que permitirão a internalização das externalidades ambientais e a transição para uma economia hipocarbónica;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de estudo e de regras e princípios gerais, na forma de regulamento ou orientações.
  
- xiii. Produção de pronúncia, da iniciativa da AMT, sobre a temática da "Transição Energética no contexto do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*";
  - **Indicador/Meta:** Emissão de pronúncia.
  
- xiv. Emissão de Pareceres Prévios Vinculativos sobre peças de procedimentos de formação de contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor nos setores regulados;
  - **Indicador/Meta:** Emissão dos pareceres solicitados à AMT, em conformidade com os requisitos legais aplicáveis.



- xv. Análise dos possíveis impactos do *Brexit* no contexto do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*;
- **Indicador/Meta:** Apresentação de relatório.
- xvi. Participação na definição, atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica, na vertente económica, dos sectores regulados, em particular, assegurando a representação/participação da AMT em reuniões de Comissões Técnicas no contexto Sistema de Qualidade Nacional;
- **Indicador/Meta:** Emissão de relatório de participação e respetiva divulgação.
- xvii. Desenvolvimento de uma metodologia de avaliação do impacto das ações da AMT nos mercados regulados;
- **Indicador/Meta:** Emissão de documento com proposta de metodologia.
- xviii. Acompanhamento das políticas públicas europeias, através de contributos para consultas públicas da Comissão Europeia ou respostas a pedidos de contributos para processos judiciais no Tribunal de Justiça da União Europeia ou processos legislativos das instituições europeias;
- **Indicador/Meta:** Resposta a todas as consultas apresentando posições da AMT face às matérias discutidas, com emissão de relatório de acompanhamento.
- xix. Participação nos grupos de trabalho das instituições europeias sobre matérias com impacto no *Ecosistema de Mobilidade e dos Transportes*, com vista a antecipação de tendências e impactos a nível nacional;
- **Indicador/Meta:** Presença em todos os grupos de trabalho relevantes, apresentando as posições da AMT face às matérias discutidas, com emissão de relatório de acompanhamento.
- xx. Avaliação da implementação de ITS - Sistemas Inteligentes de Transportes e inovações tecnológicas no *Ecosistema da Mobilidade e*

*dos Transportes*, e no âmbito do aprofundamento da digitalização da economia e avaliação de impactos;

- **Indicador/Meta:** Emissão de relatório e divulgação de recomendações.

## **OBJETIVO ESTRATÉGICO 2**

***Prosseguir uma supervisão dos mercados da mobilidade promotora da qualidade do serviço público e da transparência***

São ações da AMT no âmbito do objetivo estratégico que visa consolidar uma supervisão promotora da qualidade e da transparência, as seguintes, neste capítulo também de acordo com os diferentes mercados regulados:

### **2.1. Mercado da mobilidade e dos transportes terrestres (ferroviário e rodoviário) e respetivas infraestruturas**

- i. Implementação do regulamento de regras e princípios gerais de âmbito tarifário e reporte de informação para o transporte público de passageiros no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), na sequência de estudo de *benchmarking* e fundamentação jurídica, económica e financeira de suporte;
  - **Indicador/Meta:** Publicação de regulamento, acompanhamento da implementação e avaliação de impactos em relatório anual.
  
- ii. Emissão de pareceres relacionadas com a aplicação e interpretação do RJSPTP, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, e do Código dos Contratos Públicos, bem como a emissão de recomendações e interpretações uniformes do regime legal a nível nacional, a autoridades e transportes locais e operadores;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de todos os pareceres solicitados em 5 (cinco) dias úteis.
  
- iii. Emissão de pareceres sobre instrumentos legais e regulamentares de âmbito tarifário, emitidos por autoridades de transportes, bem como a emissão de recomendações e interpretações uniformes do regime legal a nível nacional, a autoridades e transportes locais e operadores;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de todos os pareceres solicitados em 10 (dez) dias úteis.

- iv. Emissão de pareceres para validação das cláusulas contratuais gerais relacionadas com a atividade de *sharing* e *de rent-a-car*, em *compliance* com o disposto no Decreto-Lei n.º 47/2018, de 20 de junho, designadamente no seu Capítulo III, relativamente às exigências de forma e conteúdo dos contratos de *rent-a-car* e à legalidade das cláusulas contratuais gerais presentes nos contratos de adesão (cfr. artigos 9.º e 10.º), quer com o regime jurídico das cláusulas contratuais gerais instituído pelo Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de todos os pareceres solicitados em 10 (dez) dias úteis.
- v. Realização de auditoria à execução de um conjunto de projetos de investimento na infraestrutura ferroviária, com carácter regular, com impacto na *performance* do serviço público de transporte de passageiros e mercadorias no exercício das funções regulatórias previstas no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro e do Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016;
  - **Indicador/Meta:** Produção de relatório, com divulgação e recomendações e acompanhamento da implementação.
- vi. Desenvolvimento do Sistema de Informação das Plataformas TVDE;
  - **Indicador/Meta:** Implementação do sistema em causa.
- vii. Realização de auditoria aos prestadores de serviço de TVDE no âmbito das competências legalmente cometidas à AMT, para efeitos de verificação da *compliance* legal com o consignado no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de relatório, com divulgação e recomendações e acompanhamento da implementação.
- viii. Publicação do segundo estudo do ecossistema ferroviário que apresenta uma análise abrangente do setor, com enfoque no ano de 2017, incluindo um espectro alargado de domínios com ênfase nos temas relevantes para a atividade da AMT e para os agentes económicos e outros intervenientes

que integram e interagem com o ecossistema ferroviário. O relatório permite ainda dar resposta ao artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro de 2015, no âmbito da recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado;

- **Indicador/Meta:** Divulgação do estudo e dos respetivos resultados.

ix. Publicação do terceiro estudo do ecossistema ferroviário, relativo ao ano de 2018, com informação sobre as principais áreas de atuação da AMT e quais os principais desafios e desenvolvimentos do setor. Inclui exercício de *benchmarking* internacional. O relatório permite ainda dar resposta ao artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro de 2015, no âmbito da recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado;

- **Indicador/Meta:** Elaboração de relatório e divulgação de resultados.

## 2.2. Mercado da mobilidade e dos transportes fluviais e marítimos, e respetivas infraestruturas

x. Análise e aprovação, por via de pareceres, das propostas de regulamentos de tarifas para 2020 das Administrações Portuárias do Continente;

- **Indicador/Meta:** Elaboração de pareceres nos prazos legais e divulgação de conclusões.

xi. Avaliação da implementação das orientações da AMT, constantes da Deliberação n.º 1025/2018, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro de 2018 quanto à metodologia, regras e critérios a seguir no âmbito da apresentação, análise e aprovação dos regulamentos de tarifas das Administrações Portuárias do Continente;

- **Indicador/Meta:** Produção de relatório final de avaliação de impactos.

xii. Elaboração do primeiro relatório de diagnóstico de caracterização do mercado do transporte fluvial de passageiros e mercadorias em Portugal;

- **Indicador/Meta:** Emissão do relatório final e das respetivas recomendações.
- xiii. Acompanhamento da implementação do regulamento tarifário relativo à Via Navegável do Douro e Auditoria a entidades gestoras de infraestrutura marítimo-portuária, no âmbito dos pareceres emitidos relativamente às propostas de regulamento de tarifas e de utilização das vias navegáveis interiores;
- **Indicador/Meta:** Produção de relatório final e emissão de recomendações.
- xiv. Acompanhamento da implementação do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos e o regime da prestação de serviços portuários e avaliação da necessidade de adaptação do enquadramento legal nacional;
- **Indicador/Meta:** Elaboração de relatório final e emissão de recomendações e propostas legislativas.
- xv. Desenvolvimento de consulta no âmbito da avaliação da qualidade da infraestrutura e dos serviços portuários, identificando áreas que justifiquem uma futura intervenção da AMT e a recolher de sugestões tendentes à melhoria das condições de prestação dos serviços;
- **Indicador/Meta:** Divulgação dos resultados do estudo e emissão de conclusões e recomendações.
- xvi. Recolha e publicação de informação qualitativa e quantitativa do ecossistema marítimo-portuário abrangendo as principais áreas de atuação da AMT, uma caracterização do setor, *benchmarking* internacional e avaliação do desempenho comparado entre os diversos portos nacionais;
- **Indicador/Meta:** Divulgação dos resultados do estudo e emissão de conclusões e recomendações.

### 2.3. Transversais a todos os mercados

- xvii. Implementação, na sequência da aprovação pela Agência para a Modernização Administrativa (AMA), do cofinanciamento pelo Fundo Social Europeu (FSE), no âmbito do Sistema de Apoio à Modernização e Capacitação da Administração Pública (SAMA2020), do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, que vai permitir um elevado nível de conhecimento dos Mercados Relevantes da Mobilidade e que sustente a sua observação e avaliação permanentes e rigorosas, e constituirá uma base de dados de conhecimento sobre os operadores e infraestruturas dos mercados sob supervisão da AMT;
- **Indicador/Meta:** Lançamento e adjudicação do concurso público internacional.
- xviii. Estudo de *benchmarking* e de análise jurídica, económica e financeira de suporte à definição de metodologia de avaliação de políticas públicas, numa perspetiva de coesão, territorial e social, no âmbito do RJSPTP;
- **Indicador/Meta:** Produção do estudo e de proposta de metodologia.
- xix. Controlo das compensações financeiras no setor dos transportes, relativo a 2018, com recolha de informação e elaboração de relatório anual, no seguimento das ações materializadas relativamente a 2016 e 2017;
- **Indicador/Meta:** Elaboração de relatório final, divulgação de conclusões e recomendações e proposta legislativa e/ou regulamentares, bem como seguimento de ações de auditoria e/ou fiscalização.
- xx. Promoção da realização de auditorias de avaliação dos modelos contratuais no transporte público de passageiros, incluindo aqueles que foram alvo de parecer prévio da AMT; no sentido de introduzir as melhorias que se revelem necessárias, assim contribuindo para uma melhor adaptação à evolução dinâmica do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*;

- **Indicador/Meta:** 2 ações de auditoria programadas, sem prejuízo de outras que se vierem a revelar necessárias.
- xxi. Realização de auditoria no âmbito do transporte turístico, considerando os resultados do diagnóstico ao transporte de passageiros efetuado por agentes económicos licenciados para atividades turísticas e agências de viagens de turismo e tendo em atenção as atribuições da AMT;
- **Indicador/Meta:** Elaboração de relatório final, divulgação de conclusões e recomendações.
- xxii. Realização de auditoria de seguimento no âmbito das recomendações resultantes das ações de inspeção já realizadas;
- **Indicador/Meta:** 2 ações de auditoria programadas,
- xxiii. Mapeamento / identificação em toda a legislação do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* relativa às matérias com relevância regulatória, no sentido da regulação económica, identificando “cristalizações” existentes (por exemplo, setores titulados por legislação que permite a existência de “oligopólios”) e/ou existência de “barreiras à entrada” nos regimes de acesso e permanência nas diversas atividades reguladas;
- **Indicador/Meta:** Elaboração de relatório final e divulgação de conclusões e recomendações.
- xxiv. Análise das obrigações de reporte dos regulados no âmbito das infraestruturas;
- **Indicador/Meta** Emissão de documento com os resultados da análise no contexto da informação do tráfego em infraestruturas rodoviárias de base ao apuramento da Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR).



### **OBJETIVO ESTRATÉGICO 3**

***Fomentar a existência de um ambiente concorrencial e de abertura dos mercados da mobilidade que promova a concorrência não falseada***

São ações da AMT no âmbito do objetivo estratégico que visa promover e defender a existência de um ambiente concorrencial, as seguintes:

- i. Realização de ações de supervisão relativas a contratos em vigor, alterações e adjudicações em curso não comunicadas à AMT para aferição do cumprimento dos requisitos legais, pelas entidades competentes, designadamente no âmbito da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;
  - **Indicador/Meta:** 4 ações programadas, sem prejuízo de outras que se vierem a revelar necessárias.
  
- ii. Participação no Grupo de Trabalho para a Capacitação das Autoridades de Transportes, criado pelo Despacho n.º 5947/2017, de 7 de junho de 2017, dos Secretários de Estado das Autarquias Locais e Adjunto e do Ambiente, através da emissão de guiões e orientações às autoridades de transportes no sentido da contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros;
  - **Indicador/Meta:** Elaboração de relatório final, incluindo avaliação de impacto dos guiões e orientações produzidas e resposta a todos os pedidos de informação das autoridades em 5 (cinco) dias úteis.
  
- iii. Elaboração do terceiro relatório no âmbito da atividade de acompanhamento da evolução do mercado do serviço de transportes público de passageiros em veículos ligeiros, incluindo a atualização do número de licenças e os contingentes municipais, a avaliação da concentração da oferta existente nos vários municípios nacionais e uma análise dos requisitos de admissão e critérios de classificação nos concursos para a atribuição de licenças.
  - **Indicador/Meta:** Atualização do *microsite*.

- iv. Recolha de informação relativa ao setor das concessões e subconcessões rodoviárias (autoestradas), incluindo informação económico-financeira, investimentos, caracterização das infraestruturas, preços, qualidade do serviço e situação contratual;
  - **Indicador/Meta:** Divulgação de relatório e respetivas conclusões e recomendações.
  
- v. Análise e produção de um relatório que identifique as práticas que distorçam a concorrência bem como eventuais auxílios de Estado ilegais, sempre que haja indícios de tais práticas;
  - **Indicador/Meta:** Divulgação de relatório e respetivas conclusões e recomendações.
  
- vi. Recolha de informação relevante, no âmbito da missão da AMT, relativa aos serviços no âmbito da examinação da condução e escolas de condução, designadamente, quanto à qualidade do serviço prestado;
  - **Indicador/Meta:** Divulgação de relatório e respetivas conclusões e recomendações.
  
- vii. Definição regulamentar de regras de reporte de informação à AMT quanto a indicadores de monitorização e acompanhamento contratual de serviços públicos de transportes, na perspetiva regulatória;
  - **Indicador/Meta:** Aprovação de instrumento regulamentar.
  
- viii. Acompanhamento da implementação do “Quarto Pacote Ferroviário”, designadamente no que concerne ao cabal cumprimento dos ditames legais criados ao abrigo do Decreto-lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, com elaboração de relatório final;
  - **Indicador/Meta:** Elaboração de estudo e divulgação das respetivas conclusões e recomendações.
  
- ix. Colaboração com a Autoridade da Concorrência na avaliação do cumprimento das condições concorrenciais dos mercados, designadamente quanto ao controlo de concentrações, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprova o novo regime jurídico da concorrência;

- **Indicador/Meta:** Emissão dos pareceres solicitados dentro dos prazos legais.

## **OBJETIVO ESTRATÉGICO 4**

### ***Promover o reforço da defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores***

Constituem ações da AMT no âmbito do objetivo estratégico que tem em vista proteger os direitos e interesses dos consumidores e utilizadores, as seguintes:

- i. Elaboração de diagnóstico à implementação das recomendações vertidas no anterior relatório das cláusulas contratuais gerais sobre direitos dos passageiros, para efeitos de verificação do cumprimento das recomendações formuladas pela AMT;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de relatório de avaliação da implementação de recomendações, emissão de recomendações e/ou despoletar de ações de fiscalização ou auditoria.
- ii. Realização de ação concertada com entidades como a Direção-Geral do Consumidor e a DECO, em ordem a divulgar o trabalho que a AMT vem desenvolvendo no âmbito dos direitos dos passageiros e a consolidar a política de proximidade e de pedagogia que vem sendo adotada;
  - **Indicador/Meta:** 4 ações de divulgação dos direitos dos passageiros e de mecanismos de reclamação.
- iii. Análise e tratamento de todas as reclamações dos utilizadores dos diversos serviços prestados por operadores sujeitos à jurisdição da AMT, e que chegaram ao conhecimento desta Autoridade através do Livro de Reclamações, e elaboração de semestrais;
  - **Indicador/Meta:** Elaboração de 2 relatórios semestrais.
- iv. Supervisão ao cumprimento, pelos agentes económicos, das regras legais relativas ao tratamento de reclamações no Livro Vermelho e da aplicação das regras legais relativas a direitos dos passageiros e utilizadores, para cada um dos modos de transporte;

- **Indicador/Meta:** Elaboração de relatório final, divulgação das conclusões e prosseguimento de ações de fiscalização e/ou procedimentos de contraordenação.
- v. Promoção da uniformização e reforço do enquadramento legal aplicável ao direito dos passageiros e utilizadores, no âmbito dos desenvolvimentos legislativos europeus, designadamente quanto a viagens multimodais;
- **Indicador/Meta:** Elaboração de propostas legislativas ou de guiões/orientações.
- vi. Reforço das ações de fiscalização junto dos agentes económicos do Ecosistema na sequência de informação recolhida pela AMT e em função das queixas e denúncias dos passageiros em relação aos diversos operadores;
- **Indicador/Meta:** 5 ações de fiscalização, sem prejuízo das que, a cada momento, se justificarem.
- vii. Realização da segunda consulta bianual aos utilizadores de serviços ferroviários. Esta atividade envolve a recolha e tratamento dos dados de três questionários distintos (Previsto n.º 8 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro):
- Às empresas que utilizam a infraestrutura ferroviária e de instalações de serviço ferroviário;
  - Aos representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de passageiros;
  - Aos utilizadores e representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias.
- **Indicador/Meta:** Realização da consulta, divulgação das conclusões e emissão de recomendações.
- viii. Elaboração do primeiro estudo dos sistemas de metropolitano com informação relativa às principais áreas de atuação da AMT e quais os principais desafios e desenvolvimentos do setor, no período entre 2012 e 2017;
- Indicador/Meta:** Realização e divulgação do estudo.

- ix. Monitorização da atualização tarifária para 2019, no âmbito da Portaria 298/2018 de 19 de novembro, que estabelece regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte aplicáveis aos serviços de transporte público coletivo de passageiros, bem como à fixação das respetivas tarifas, através da validação dos dados remetidos pelas autoridades de transportes competentes e da emissão de pareceres interpretativos, a pedido destas ou na sequência de exposições de passageiros, com elaboração de relatório final, à semelhança do verificado em 2017;
- **Indicador/Meta:** Validação da atualização tarifária transmitida pelas autoridades de transporte e despoletar de procedimentos contraordenacionais sobre todos os incumprimentos detetados.
- x. Desenvolvimento de ação de acompanhamento da implementação do Decreto-Lei n.º 47/2018, de 20 de junho, que aprova o regime do acesso e exercício das atividades de aluguer e partilha de veículos de passageiros sem condutor, para efeitos de verificação da *compliance* legal da atuação dos agentes económicos e elaboração de relatório final;
- **Indicador/Meta:** Elaboração de relatório final e despoletar de procedimentos contraordenacionais sobre todos os incumprimentos detetados.
- xi. Acompanhamento do processo de implementação e disseminação do Livro de Reclamações Eletrónico no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*;
- **Indicador/Meta:** Execução da medida, no prazo legal e com divulgação junto dos agentes económicos.
- xii. Implementação e divulgação do balcão único destinado ao atendimento, informação, processamento e tratamento das reclamações dos consumidores e utilizadores dos operadores sujeitos aos poderes de regulação e supervisão desta Autoridade;
- **Indicador/Meta:** Execução da medida e com divulgação junto dos agentes económicos.
- xiii. Identificação e investigação dos comportamentos que consubstanciem infrações às normas previstas nos estatutos da AMT, na legislação nacional ou na legislação

da União Europeia cuja observância seja assegurada pela AMT, nomeadamente no que respeita ao cumprimento das normas de exploração do serviço público de transporte de passageiros, nos seus diversos modos e ao cumprimento dos direitos dos passageiros, procedendo à instauração e instrução dos respetivos processos de contraordenação;

- **Indicador/Meta:** Garantir que o tempo de pendência dos processos de contraordenação na fase administrativa, não ultrapassa, em média, 12 meses.
- xiv. Promoção da implementação do Regulamento de Mediação e de Conciliação da AMT (Regulamento n.º 565/2018, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 160, de 21 de agosto de 2018) reforçando a capacidade de mediação de conflitos entre agentes económicos e estes e os consumidores;
- **Indicador/Meta:** Implementação dos mecanismos de mediação e conciliação, na AMT ou em parceria com outras entidades, com relatório final de avaliação da implementação.
- xv. Acompanhamento da aplicação do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais de acordo com o Regulamento Geral de Proteção de Dados:
- **Indicador/Meta:** Apresentação de relatório.

## **OBJETIVO ESTRATÉGICO 5**

***Avaliar o enquadramento dos novos paradigmas da mobilidade e da digitalização da economia face à legislação em vigor, com vista à apresentação de propostas legislativas***

Constituem ações da AMT no âmbito do objetivo estratégico que visa avaliar os novos paradigmas da mobilidade e da digitalização da economia, as seguintes:

- i. Elaboração de proposta de iniciativa legislativa da AMT no contexto da MobIES;
  - **Indicador/Meta:** Apresentação de proposta legislativa.
  
- ii. Identificação / clarificação no âmbito da legislação europeia e nacional aplicável ao *Ecosistema de Mobilidade e dos Transportes* sobre qual o papel do regulador em matéria de fiscalização e de regimes contraordenacionais aplicáveis, tal implica:
  - Uma reflexão “normativa” sobre esse papel, nos regimes atualmente existentes, com o objetivo de clarificar e fortalecer a sua atuação;
  - Elaboração de um estudo sobre a eventual criação de um regime contraordenacional especial, adaptado às necessidades da AMT (ainda que ancorado, do ponto de vista concetual, no Regime Geral das Contraordenações/RGCO).
    - **Indicador/Meta:** Emissão de relatório final e divulgação das conclusões e apresentação de propostas legislativas.
  
- iii. Elaboração de propostas normativas, a apresentar aos órgãos legislativos competentes – Governo e Assembleia da República – compreendendo alterações relevantes, que potenciem e afirmem o papel da AMT, no âmbito da sua Missão, salientando-se em particular reflexão normativa sobre as matérias atinentes ao Setor do Transporte Rodoviário de Passageiros e Atividades Complementares (sobretudo tendo em conta as alterações promovidas pela Lei n.º 52/2015, que aprova o RJSPTP), nomeadamente - “Serviços Expresso” (concretização do regime de desregulamentação estabelecido no RJSPTP) e “Regras sobre Interfaces de Transportes” (estabelecimento de bases regulamentares claras no que respeita ao acesso a estas infraestruturas essenciais para a prestação do serviço de transportes, tendo em conta o



processo de abertura do mercado em modo concorrencial e contratualização destes serviços);

- **Indicador/Meta:** Apresentação de propostas legislativas.
- iv. Acompanhamento do enquadramento de regras tarifárias (no âmbito do PART - Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos) enquadramento normativo e regulamentar;
- **Indicador/Meta:** Produção de relatório final e apoio/esclarecimento a autoridades de transportes na definição de regras gerais em *compliance* com a legislação europeia e nacional.
- v. Acompanhamento da implementação de novos paradigmas da mobilidade: *rent a car/sharing*; enquadramento de novos serviços de mobilidade (TDVEs, *sharing* de bicicletas e de trotinetas, outros), Enquadramento jurídico e reflexão normativa;
- **Indicador/Meta:** Emissão de relatório final e emissão de propostas legislativas e regulamentares ou guiões e orientações.
- vi. Acompanhamento das novas iniciativas europeias quanto a regras de acesso e permanência no mercado e na atividade e "Pacote Rodoviário" (UE), no âmbito do setor do transporte rodoviário de mercadorias;
- **Indicador/Meta:** Relatório final e apresentação de propostas legislativas.
- vii. Produção de propostas de modernização, vs atividade corrente (enquadramento regulamentar e normativo) no âmbito do setor do táxi;
- **Indicador/Meta:** Emissão de relatório final e apresentação de propostas legislativas e/ou regulamentares.

## **OBJETIVO ESTRATÉGICO 6**

### ***Consolidar a comunicação e cooperação institucional***

São ações da AMT no âmbito do objetivo estratégico que tem em vista consolidar uma cultura organizacional geradora de eficácia, eficiência e qualidade interna, as seguintes:

- i. Participação nas atividades da DIRCAIBEA, incluindo o apoio ao exercício da Vice-Presidência da AMT e a coordenação do Grupo de Trabalho sobre Boa Governança e Medidas Anticorrupção, incluindo o Desenvolvimento de uma Cultura de Transparência e de Prestação de Contas;
  - **Indicador/Meta:** Resposta às solicitações da DIRCAIBEA e participação nas reuniões presenciais e por videoconferência.
- ii. Operacionalização do Memorando de Entendimento com a Agência Nacional de Transportes Terrestres da República Federativa do Brasil, no âmbito da cooperação em matéria de regulação de transportes terrestres;
  - **Indicador/Meta:** Resposta às solicitações no âmbito do memorando de entendimento e participação nas reuniões presenciais e por videoconferência.
- iii. Participação nas reuniões do Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes;
  - **Indicador/Meta:** Emissão de documento de síntese e divulgação do resultado da participação.
- iv. Participação nos trabalhos do *European Network of Rail Regulatory Bodies* (ENRRB);
  - **Indicador/Meta:** Emissão e relatório final e divulgação do trabalho desenvolvido.
- v. Exercício das funções da Presidência no IRG-Rail no mandato de 2019, garantindo não só o desenvolvimento normal dos trabalhos deste grupo de reguladores, mas também assegurando o acompanhamento do mercado, envolvendo todas as partes interessadas, através da realização de reuniões com

- i) representantes dos diferentes modos de transporte, ii) fornecedores de tecnologia, iii) gestores de infraestrutura, iv) operadores ferroviários e v) representantes dos utilizadores. Adicionalmente, realizar reunião com Parlamento Europeu;
- **Indicador/Meta:** Emissão de relatório final com sistematização do trabalho desenvolvido em cada grupo de trabalho.
- vi. Coordenação, juntamente com o regulador francês, do grupo de trabalho da monitorização do mercado do IRG-Rail;
- **Indicador/Meta:** Emissão de relatório final com sistematização do trabalho desenvolvido.
- vii. Participação nos diferentes grupos de trabalho que integram o IRG-Rail, assegurando sempre a colaboração na elaboração dos documentos propostos;
- **Indicador/Meta:** Emissão de relatório final com o trabalho desenvolvido.
- viii. Reforço da comunicação e divulgação de recomendações, orientações e guiões de atuação, em todos os mercados;
- **Indicador/Meta:** Emissão de documentos para todos os mercados relevantes, em matérias transversais.
- ix. Realização de trabalhos preparatórios tendentes à implementação de um Sistema de Gestão da Qualidade (ISO 9001:2015), tendo em vista caminhar para um processo de certificação interna, que irá permitir reforçar a imagem da AMT como instituição de excelência e que promove uma cultura interna de melhoria contínua;
- **Indicador/Meta:** Iniciar o processo de certificação.
- x. Acompanhamento das políticas públicas europeias, através da presença nos grupos de trabalho das instituições europeias sobre matérias com impacto no *Ecosistema de Mobilidade e dos Transportes*, com vista a antecipação de tendências e impactos a nível nacional e participar ativamente na discussão e negociação de iniciativas legislativas europeias;

- **Indicador/Meta:** Garantir a presença em todos os grupos de trabalho relevantes, apresentado posições da AMT face às matérias discutidas, com emissão de relatório de acompanhamento.
- xi. Elaboração de contributos para os membros do Governo responsáveis pelas áreas da mobilidade e transportes para as reuniões do Conselho de Ministros da UE, de Transportes e na preparação da Presidência Portuguesa da União Europeia em 2021;
- **Indicador/Meta:** Apresentação de contributos em todos os conselhos, sobre matérias regulatórias em discussão.



**Meios Financeiros, Humanos  
e Organizacionais**

#### IV. MEIOS FINANCEIROS, HUMANOS E ORGANIZACIONAIS

À semelhança dos exercícios anteriores a AMT assumiu para 2019 uma gestão dos meios financeiros visando a promoção da eficiência, a par com a consolidação da sua capacitação em todas as vertentes, e o desenvolvimento dos meios que lhe permitam prestar um serviço de qualidade aos seus *stakeholders*.

De realçar que, os exercícios anteriores (2016, 2017 e 2018) sofreram o impacto da contenção orçamental determinada pelas Leis do Orçamento do Estado, o que impediu a AMT de realizar projetos de maior custo em algumas áreas, e que eram fundamentais para a missão da Autoridade. Este impacto é o resultado da fase em que a AMT iniciou a sua atividade, pois refletiram-se no arrastar de uma situação de inexistência de histórico significativo ao nível da execução orçamental para os anos subsequentes.

No entanto, a AMT almeja em 2019 realizar alguns projetos que ficaram por concretizar nos exercícios passados, bem como avançar com novas iniciativas previstas no presente plano.

De assinalar que a concretização da globalidade das atividades planeadas, que naturalmente implicam financiamento, depende do impacto das condicionantes impostas pela Lei do Orçamento do Estado para 2019 e respetiva legislação conexas, bem como da capacidade que a AMT, *per si* ou em articulação com outros órgãos, tenha para superar aquelas condicionantes.

## V.1. MEIOS FINANCEIROS E PATRIMONIAIS E RESPETIVA AFETAÇÃO

### **Rendimentos**

Em 2019, a atividade da AMT, à semelhança dos exercícios anteriores, será financiada exclusivamente com recurso a receitas próprias. Os rendimentos que a AMT estimou arrecadar tiveram por base a evolução da atividade económica esperada nos setores regulados.

De assinalar que, a AMT perspetiva vir a receber as seguintes receitas de regulação que estão em dívida:

- i. Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (2015, 2016, 2017 e 2018), sendo que neste particular tal visão é partilhada pela IP, S.A. e pela DGO, tendo esta última indicado a esta Autoridade a inscrição da referida verba no seu orçamento, bem como à Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (2017 e 2018), nos termos das alíneas b) e c), respetivamente, do n.º 1 do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprovou os Estatutos da Autoridade.

Assim, o orçamento da AMT para 2019, em termos de rendimentos, encontra-se estruturado da seguinte forma:

<b>Natureza dos rendimentos</b>	<b>Valor orçamentado</b>
Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)	5 214 611 €
Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)	9 522 395 €
Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)	2 000 000 €
Contribuição de Regulação e Supervisão - TVDE	1 140 625 €
Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos	6 600 000 €
Comparticipação sobre os exames de condução	133 500 €
Comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem	390 000 €
<b>Total</b>	<b>25 001 131 €</b>

Para melhor enquadramento da base legal de suporte aos rendimentos da AMT, importa ainda elencá-los, conforme decorrem do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, bem como da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto:

**a) Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)**

Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março – Esta taxa visa permitir a recuperação dos encargos incorridos pela AMT no exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede rodoviária nacional que tenham sido concessionadas diretamente pelo Estado;

**b) Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)**

Esta taxa visa a recuperação pela AMT dos encargos incorridos no exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede ferroviária nacional a qual está a cargo da Infraestruturas de Portugal, S.A. A mesma é fixada anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Atendendo a que não foi publicado o necessário despacho habilitante em 2015, 2016, 2017 e 2018, o valor estimado para cobrança em 2019, é significativamente superior ao expectável para um exercício, verificando um acréscimo de € 8 043 817, relativos ao somatório daqueles quatro anos, e conforme se encontra provisionado nas contas da IP, S.A..

**c) Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)**

Esta taxa visa a recuperação pela AMT dos encargos incorridos no exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas portuárias nacionais, a receber de cada porto integrado em administração portuária, a qual é fixada anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Também neste caso, não foi publicado despacho em 2017 e 2018.



**d) Contribuição de Regulação e Supervisão - TVDE**

Esta contribuição, consagrada no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana.

De realçar que a estimativa constituída não tem histórico, pelo que a mesma teve subjacente o princípio da prudência.

**e) Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos**

Lei n.º 11/2011, de 26 de abril - Estabelece o regime jurídico de acesso e de permanência na atividade de inspeção técnica de veículos a motor e seus reboques e o regime de funcionamento dos centros de inspeção. A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 9.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., a título de comparticipação das entidades gestoras dos centros de inspeção técnica de veículos, a qual é posteriormente transferida por aquele Instituto para a AMT.

**f) Comparticipação sobre os exames de condução**

Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho - Altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs 2009/113/CE, da Comissão, de 25 de agosto, e 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução. A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 5.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelos Decreto-lei n.ºs 37/2014, de 14 de março, 40/2016, de 29 de julho, e 151/2017, de 07 de dezembro e pela Retificação n.º 3/2018, de 29 de janeiro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., a título de comparticipação a pagar por cada entidade privada autorizada a realizar exames de condução, a qual é posteriormente transferida por aquele Instituto para a AMT.

**g) Comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem**

Portaria 314-B/2010, de 14 de junho - define o modo de utilização do dispositivo eletrónico de matrícula (DEM) para todos os veículos previstos na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei 112/2009, de 18 de Maio, e para os veículos que utilizem identificadores associados ao sistema Via Verde, sem prejuízo, neste último caso, do disposto no n.º 2 do artigo 27.º da presente portaria, com vista à cobrança eletrónica de portagens, nos termos do n.º 2 do artigo 17.º, do artigo 19.º e do artigo 20.º do Regulamento de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis (Regulamento de Matrícula) A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 22.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelas Portarias n.ºs 1033-C/2010, de 6 de outubro, 1296-A/2010, de 20 de dezembro, 135-A/2011, de 4 de abril, e 343/2012, de 26 de outubro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., proveniente da tarifa de transação eletrónica, a ser suportada pelas concessionárias, pelas subconcessionárias ou por outras entidades que, para pagamento dos seus serviços por parte dos utilizadores ou clientes, aceitem o dispositivo eletrónico como meio de cobrança, por cada transação eletrónica agregada ou não, consoante o caso, desde que não associada. a uma isenção do pagamento de taxas de portagem, nos termos do artigo 18.º-A da referida Portaria.

## Gastos

No que concerne aos gastos orçamentados para 2019, estes tiveram em linha de conta os pressupostos anteriormente referidos, bem como os custos estimados com a materialização das atividades e ações identificadas no presente plano e os custos fixos inerentes à estrutura futura expeável para a dimensão organizacional que está em processo de consolidação. Assim, o orçamento de gastos da AMT para 2019 encontra-se estruturado da seguinte forma:

<b>Natureza dos gastos</b>	<b>Valor orçamentado</b>
Pessoal	7 295 116 €
Fornecimentos e serviços externos	5 184 367 €
Juros e outros encargos	3 000 €
Transferências	1 524 776 €
Outras despesas <sup>6</sup>	221 081 €
Investimentos em bens de capital	9 701 918 €
<b>Total</b>	<b>23 930 558 €</b>

Os gastos orçamentados tiveram como base as necessidades de financiamento para 12 meses completos de atividade. No caso particular dos gastos com o pessoal foi considerado o quadro aprovado para 2019 (ver página 64), assumindo o pagamento de despesa relativa a 14 meses para os postos de trabalho ocupados e a ocupar.

O incremento nos gastos com fornecimentos e serviços externos de 2018 para 2019, à semelhança do exercício anterior, deveu-se ao aumento registado em trabalhos especializados (projetos) relacionados com as atividades *core* da AMT, exclusivamente resultantes da impossibilidade da AMT, em 2018, realizar um conjunto de atividades que estavam planeadas e orçamentadas, mas que pelo conjunto de restrições orçamentais referidas anteriormente, não puderam ser realizados.

Como referido anteriormente a AMT continua a aguardar a designação do Fiscal Único previsto no artigo 10.º dos seus Estatutos e, à semelhança dos anos anteriores, tem desenvolvido as diligências possíveis para que esta ocorra.

<sup>6</sup> Inclui Reserva no valor de 219.081 €.

## V.2. MEIOS HUMANOS

No que aos meios humanos respeita, à data de preparação do presente Plano de Atividades, e considerando os 5 membros do Conselho de Administração, a AMT tem em exercício de funções com 56 colaboradores, num total de 96 previstos no quadro de pessoal para 2019.

De realçar que, dos 51 trabalhadores existentes, 27 (53%) foram recrutados através da celebração de Acordos de Cedência de Interesse Público, essencialmente nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, pelo facto de deterem vínculo de emprego público ao abrigo da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.

O quadro de pessoal da AMT para 2019, que está na base do orçamento dos gastos com pessoal, é o seguinte:

<b>Grupo profissional</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Órgãos sociais <sup>7</sup>	6	6
Dirigentes, Técnicos Superiores Qualificados e Técnicos	73	71
Administrativos e Auxiliares	18	20
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>97</b>

Em face da realidade da AMT, em termos de meios humanos, para 2019 e à semelhança de anos anteriores, foi decidido manter o foco nos dois vetores já definidos no Plano de Atividades para 2016, e que são (i) a gestão organizacional e (ii) a qualificação do capital humano.

No que se refere ao vetor da gestão organizacional prevêem-se como as duas principais iniciativas as que decorrem da consolidação de atividades iniciadas em 2016, designadamente:

- Promover os procedimentos de recrutamento e seleção tendentes ao preenchimento dos postos de trabalho vagos;

<sup>7</sup> Inclui o Fiscal Único.

- Reforçar a importância do sistema de avaliação de desempenho de dirigentes e colaboradores como meio de desenvolvimento do capital humano e premiação do mérito;

No que respeita ao segundo vetor, relacionado com a qualificação do capital humano, prevê-se o desenvolvimento das seguintes atividades principais:

- Desenvolver novos instrumentos e metodologias de partilha e divulgação interna do conhecimento;
- Desenvolver um plano plurianual 2018/2019 de formação que vise o reforço das competências multidisciplinares, humanas e técnicas, principalmente no âmbito das atribuições *core* da Autoridade.

O detalhe do orçamento de pessoal para 2019, e que tem em vista suportar os gastos inerentes ao quadro de pessoal composto por 96 postos de trabalho, bem como as ações de formação e desenvolvimento pessoal planeadas, é o seguinte:

<b>Natureza da despesa</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Remunerações dos órgãos sociais	735 364 €	735 357 €
Remunerações do pessoal	4 089 182 €	4 113 001 €
Remunerações complementares	1 107 652 €	1 102 658 €
Encargos sobre remunerações	1 297 862 €	1 304 100 €
Seguro acidentes de trabalho	40 000 €	40 000 €
Outras despesas	-	-
<b>Total</b>	<b>7 270 060 €</b>	<b>7 295 116 €</b>



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**

**Sede**

Palácio Coimbra

Rua de Santa Apolónia, 53

1100-468 Lisboa

Tel: (+351) 211 025 800

E-mail: [geral@amt-autoridade.pt](mailto:geral@amt-autoridade.pt)

[www.amt-autoridade.pt](http://www.amt-autoridade.pt)