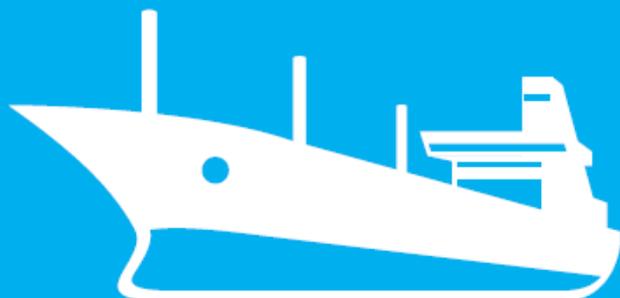




TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



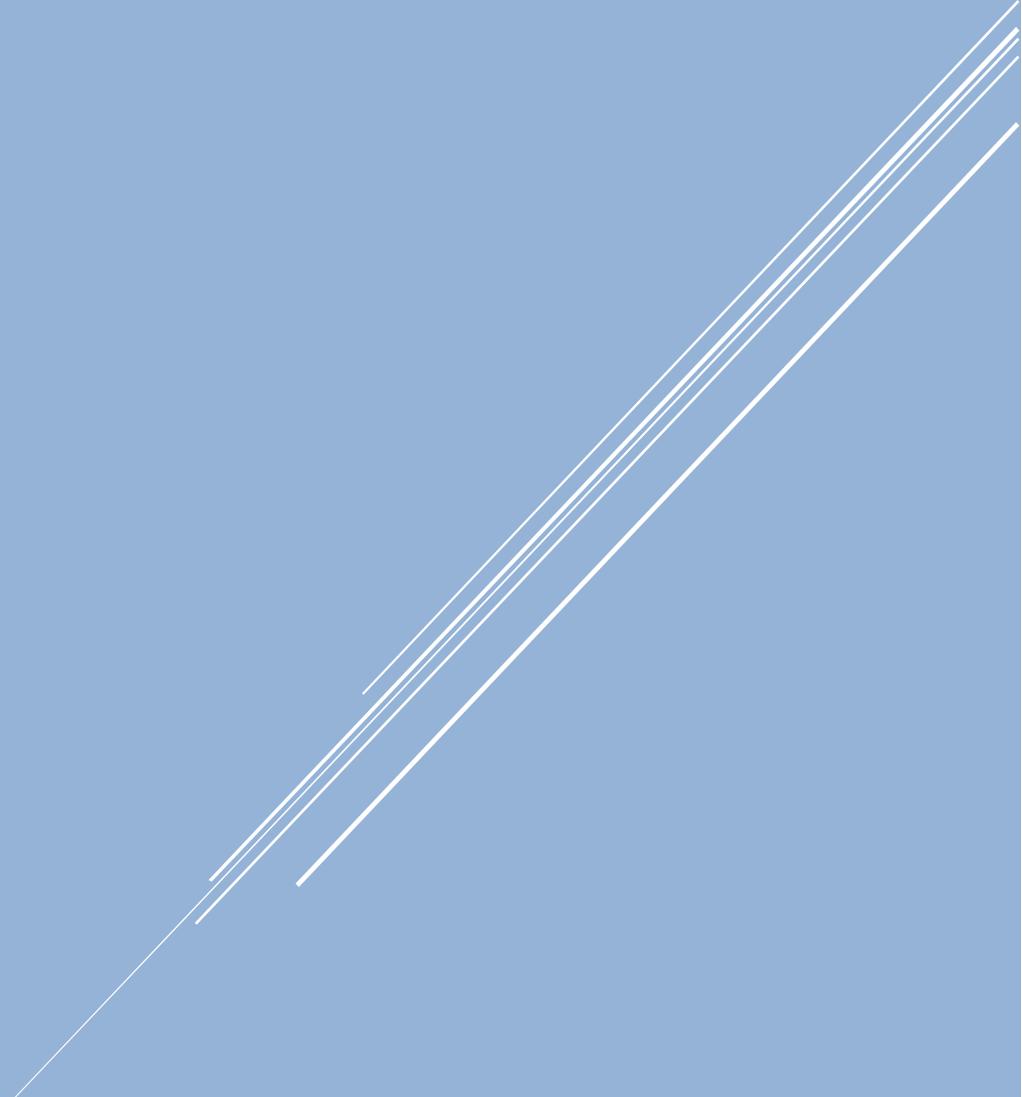
TRANSPORTES  
MARÍTIMOS, FLUVIAIS  
E PORTOS COMERCIAIS

# RELATÓRIO de ATIVIDADES, GESTÃO e CONTAS 2018



## Índice

1.0	NOTA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.....	4
1.1	A AMT.....	6
1.2	EXECUÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES PARA 2018.....	11
1.2.1	GARANTIR UMA REGULAÇÃO ECONÓMICA FORTE E PROMOTORA DA COESÃO SOCIAL E DA VALORIZAÇÃO TERRITORIAL.....	12
1.2.2	CONSOLIDAR UMA SUPERVISÃO ASSENTE NA PROMOÇÃO DA QUALIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE E DA TRANSPARÊNCIA DOS OPERADORES.....	23
1.2.3	PROMOVER E DEFENDER A EXISTÊNCIA DE UM AMBIENTE CONCORRENCIAL.....	28
1.2.4	PROTEGER OS DIREITOS E INTERESSES DOS CONSUMIDORES E UTENTES.....	30
1.2.5	FORTALECER A COMUNICAÇÃO E COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL.....	33
1.2.6	CONSOLIDAR UMA CULTURA ORGANIZACIONAL GERADORA DA EFICÁCIA, EFICIÊNCIA E QUALIDADE INTERNA.....	35
1.3	ESTRUTURA ORGÂNICA.....	36
1.4	CAPACITAÇÃO NORMATIVA.....	38
1.5	RECURSOS HUMANOS.....	39
1.5.1	QUADRO DE PESSOAL EM 2018.....	40
1.5.2	PERFIS DOS RECURSOS HUMANOS.....	40
1.5.2.1	DISTRIBUIÇÃO POR VÍNCULO DE EMPREGO.....	41
1.5.2.2	DISTRIBUIÇÃO POR GÉNERO.....	41
1.5.2.3	DISTRIBUIÇÃO POR IDADES.....	42
1.5.2.4	DISTRIBUIÇÃO POR NÍVEL DE HABILITAÇÕES.....	43
1.6	ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA E ORÇAMENTAL.....	45
1.6.1	ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA.....	45
1.6.2	ANÁLISE ORÇAMENTAL.....	48
2.0	PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS.....	50
3.0	DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	52
4.0	ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	56



# RELATÓRIO DE ATIVIDADES, GESTÃO E CONTAS 2018



## 1.0 Nota do Conselho de Administração

O ano de 2018 foi, para a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) decisivo, em termos de afirmação do seu papel como autoridade reguladora independente, no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*. A regulação económica, independente revela-se, de facto, fundamental para a afirmação do novo paradigma da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobiEs), que a AMT elegeu como o novo *bem público* que é necessário consagrar e proteger. Mobilidade inclusiva, porque preocupada com a acessibilidade e segurança de todos os utilizadores do Ecosistema, eliminando “*zonas de exclusão*” e “*barreiras à entrada*” nos velhos e novos mercados, eficiente, porque focada na lógica de maximização e aproveitamento dos recursos disponíveis e sustentável, nas suas várias vertentes, incluindo as relacionadas com o ambiente, com a sustentabilidade económica, financeira e societal. Este novo paradigma não pode ignorar os desafios do presente, que se colocam no futuro, designadamente os desafios de *descarbonização* da sociedade, cumprindo as ambiciosas metas estabelecidas em acordos internacionais e alavancando na *inovação* empresarial e tecnológica para cumprimento dessas metas e objetivos.

No entanto, o paradigma de atuação da AMT voltou a ser condicionado pelo contexto de escassez de recursos públicos disponíveis, tendo sido necessário, mais uma vez, observar as regras orçamentais que impõem fortes constrangimentos à atuação de todas as entidades públicas. Nesse sentido, a tónica continuou no “*fazer mais, com menos*”, não abdicando do objetivo da qualidade e centrando os esforços de atuação no desenho e análise de medidas que possam contribuir para a consolidação de um novo paradigma de atuação que permita o desenvolvimento da economia e de todos os *stakeholders* do Ecosistema, cimentando a confiança propícia ao investimento e promotora de um clima de concorrência não falseada.

Assim, é com o sentimento de dever cumprido – e assumindo o desafio de consolidar a estratégia para uma nova entidade cujo universo de atuação é múltiplo, compósito e complexo, em constante mutação, colocando sempre novos desafios regulatórios – que se apresenta o presente Relatório de Atividades, Gestão e Contas para 2018.

A AMT pretende deixar uma mensagem de confiança a todos os *stakeholders* do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, assegurando que continuará a



desenvolver e a aprofundar a sua atividade para garantir uma regulação económica forte, independente e promotora da eficiência, da qualidade e da transparência, no estrito cumprimento das disposições legais que a enquadram.

Por último, uma mensagem de agradecimento a todos os colaboradores da AMT pelo seu esforço e empenho no exercício diário das funções que lhes estão cometidas, e sem os quais não teria sido possível concretizar as atividades que em seguida se relatam.

#### O Conselho de Administração

---

João Fernando do Amaral Carvalho  
Presidente

---

Eduardo Raul Lopes Rodrigues  
Vice-Presidente

---

Maria Rita Santos de Sampaio Nunes  
Vogal

---

Cristina Maria dos Santos Pinto Dias  
Vogal

---

António José do Amaral Ferreira de Lemos  
Vogal



## 1.1 A 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.

As atribuições da AMT, elencadas no artigo 5.º dos seus Estatutos, abrangem a globalidade das vertentes económicas do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*.

No entanto, e atendendo a que as referidas atribuições *per si* não são normas habilitantes do exercício de qualquer das áreas da AMT, o legislador nos mesmos Estatutos, nos artigos 34.º a 42.º, tipificou o conjunto de 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)*, em constante aperfeiçoamento, 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:



1. Dos Investidores;
2. Das Pessoas, nelas se incluindo os Profissionais, Utilizadores/Utilizadores, Clientes e Cidadãos em geral; e
3. Dos Contribuintes.

Aquela 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, 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, 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.

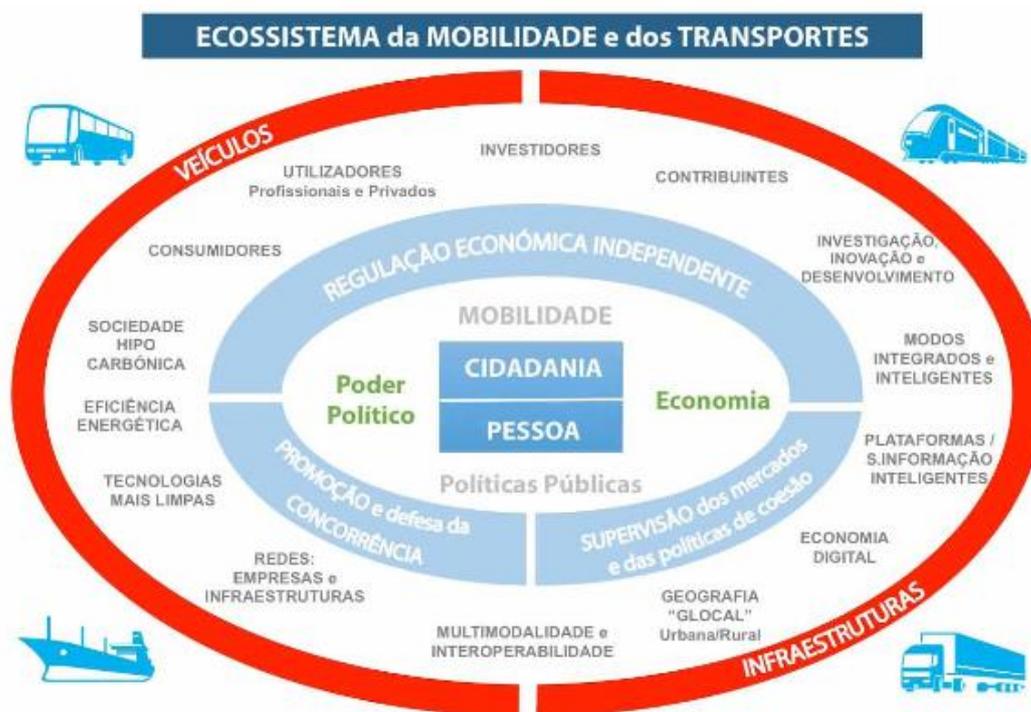
Tem-se em vista a promoção e defesa do interesse público da MobIES, que constitui efetivamente também um direito de cidadania e apresenta potencialidades para induzir estabilidade do ponto de vista regulatório, tornando a economia portuguesa atrativa para o referido investimento sustentado, produtivo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



O *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* integra no seu perímetro cerca de 20 mil empresas, nelas se incluindo empresas públicas e privadas de diversa natureza e diferente geometria institucional.

No âmbito do setor rodoviário, destacam-se os seguintes grupos de entidades reguladas:



- 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;
- 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);
- 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*);
- 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);
- 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.

Quanto ao setor ferroviário e dos restantes modos de transporte guiado, destacam-se considerar as seguintes entidades reguladas:

- Empresa gestora da infraestrutura ferroviária pesada, ou seja, a rede ferroviária nacional e as instalações de serviço;
- 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;
- Operadores de transporte ferroviário de mercadorias;
- 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;
- Empresas dos sistemas de transporte por cabo também explorados de forma



integrada. Incluem os funiculares, os teleféricos e os telesquis.

Relativamente ao setor marítimo, fluvial e portuário, as entidades reguladas podem ser desagregadas nos seguintes subsectores:

- 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;
- 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;
- 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.
- 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 *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* estão adstritos às competências e poderes de diferentes Ministérios (Finanças; Infraestruturas e Habitação; Ambiente e Transição Energética; e Mar).



## 1.2 Execução do Plano de Atividades para 2018

O Plano de atividades da AMT para 2018, bem como a programação do seu desenvolvimento foram alicerçadas em critérios de eficácia, eficiência e qualidade, atento ao previsto no artigo 39.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, que aprovou a LeiQuadro das Entidades Reguladoras (LQER).

À semelhança do que havia ocorrido em 2017, o desenvolvimento da atividade da AMT em 2018 foi condicionado pelas restrições orçamentais, impostas pela Lei do Orçamento do Estado (LOE) para 2018, com efeito direto sobre a necessidade de crescimento estrutural desta Autoridade.

Resultou, pois, que, apesar de a AMT dispor de recursos financeiros para suportar a referida necessidade de crescimento, em sintonia com o que havia sido aprovado em sede de orçamento para 2018, viu-se restringida na sua gestão e utilização, resultando em impactos significativos no cumprimento das atividades que apresentadas à Assembleia da República no âmbito do Plano de Atividades para 2018.

Assim, a ausência de concretização de parte das atividades planeadas para 2018, designadamente as que implicavam maior autonomia de gestão orçamental, resultou da influência de fatores externos que condicionaram a AMT na utilização dos recursos disponíveis (orçamentais e financeiros).

Em conclusão, é tendo como contexto de trabalho a conjuntura sucintamente descrita anteriormente, que em seguida se relata a atividade desenvolvida pela AMT em 2018, estruturando o relato numa primeira linha de acordo com os objetivos estratégicos definidos, e numa segunda linha por mercado destinatário das ações desenvolvidas.



### 1.2.1 GARANTIR UMA REGULAÇÃO ECONÓMICA FORTE E PROMOTORA DA COESÃO SOCIAL E DA VALORIZAÇÃO TERRITORIAL

O presente objetivo estratégico tem em vista promover um ambiente favorável ao investimento sustentado e estruturante no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, e disseminação das suas externalidades positivas para toda a economia, em conjugação com o desenvolvimento sustentável e mais equilibrado do território, reduzindo as disparidades existentes, e aumentando a sua competitividade e coesão, conferindo igualmente mais coerência, quer às políticas regionais, quer às políticas sectoriais que têm impacto territorial.

#### MERCADO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES (FERROVIÁRIO E RODOVIÁRIO) E RESPECTIVAS INFRAESTRUTURAS

Neste âmbito foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- ✓ Conclusão do estudo de *benchmarking* e de análise jurídica, económica e financeira de suporte à definição de regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estando em consulta pública a 31 de dezembro de 2018 o projeto de regulamento da AMT, que pretende complementar e aprofundar as regras previstas na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, bem como o RJSPTP;
- ✓ Acompanhamento da implementação RJSPTP, no que se refere à contratualização de todos os serviços de transporte público de passageiros, prestados por empresas públicas e privadas, definição de obrigações de serviço público e pagamento das respetivas compensações, até 3 de dezembro de 2019, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, o que incluiu:
  - Realização de 14 ações de formação junto das Comunidades Intermunicipais (CIM) e das Áreas Metropolitanas (AM) e respetivos Municípios;
  - Emissão de 10 pareceres prévios vinculativos sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor, no transporte público de passageiros, a saber:

- Concurso Público para a prestação de transporte coletivo urbano de passageiros na Cidade de Ponta Delgada;
- Alteração ao Contrato de Concessão da Operação e Manutenção do Sistema Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto;
- Aditamento à Alteração ao Contrato de Serviço Público entre o Estado e a Carris – Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.;
- Concurso Internacional de Operação do Transporte Público Rodoviário de Passageiros no Município de Cascais;
- Contrato entre a edilidade de Almada e os TST – Transportes Sul do Tejo, S.A., com relação ao Serviço de Mobilidade Flexível “Circuito da Saúde”, variante da carreira n.º 182 (2018);
- Concessão de circuitos de transportes públicos urbanos na cidade de Tavira;
- Procedimento para a prestação de serviços de transportes urbanos de Lagos;
- Procedimento para a prestação de serviços de transportes escolares em Castelo Branco;
- Procedimento para a contratação e transportes urbanos na cidade de Almeirim;
- Concurso Público Internacional para a prestação de serviços de transportes públicos de passageiros na Comunidade Intermunicipal do Algarve.
- Ações de acompanhamento a 6 pareceres emitidos em 2016/2017, estando 5 procedimentos em curso e 29 adjudicações em análise, elencando-se em seguida alguns dos mais significativos:
  - Aditamento ao Contrato de Serviço Público entre o Estado e a STCP - Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (2016);
  - Concessão da exploração de transportes rodoviários de passageiros na Região Autónoma da Madeira, com exceção do Funchal (2017);
  - Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto (2017);
  - Alteração ao Contrato de Serviço Público entre o Estado e a Carris – Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (2017);
  - Concurso Público para a prestação de serviços do Sistema de Transportes Intraurbanos – Projeto Toma, Caldas da Rainha (2017);



- Concurso Público para Concessão do Serviço Público de Transporte de Passageiros Municipal – Mobilidade Urbana de Viseu – MUV (2017).
- Foram, ainda, desenvolvidas outras ações, a saber:
  - Procedimento para a prestação de serviços de transportes escolares em Idanha-a-Nova;
  - Contratos de concessão celebrados entre a Câmara Municipal de Cascais e a Cascais Próxima;
  - Concurso Público Internacional para a prestação de serviços de transportes públicos de passageiros na Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões;
  - Contrato de serviço Público entre o Estado e a CP – Comboios de Portugal;
  - Emissão de orientações aos *stakeholders* sobre o enquadramento legal e elementos que estão subjacentes à emissão do parecer prévio vinculativo pela AMT, com recomendações de instrução do guião de preparação do procedimento de contratualização de serviços de transportes, permitindo, concretamente, antecipar eventuais questões e auxiliar as entidades públicas competentes na preparação dos procedimentos administrativos;
  - Emissão de informação às Autoridades de Transportes sobre indicadores de monitorização e supervisão relevantes para efeitos do RJSPTP, recomendando a sua inserção em futuros contratos de serviço público;
  - Emissão de informação pública sobre a obrigatoriedade de cumprimento da regra geral de submissão à concorrência, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1370/2007;
  - Intervenções na 2.ª Conferência de Capacitação das Autoridades de Transportes e na 1.ª e 2.ª edições da Divulgação do *Road map* para a contratualização de serviços públicos de transportes;
  - Reflexão sobre o enquadramento legal dos “Serviços Expresso” e “Interfaces de Transportes”, com recomendações quanto ao 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.
- ✓ Participação no Grupo de Trabalho para a Capacitação das Autoridades de Transportes, criado pelo Despacho n.º 5947/2017, publicado em DR, 2.ª série – N.º



129 – 6 de julho de 2017, dos Secretários de Estado das Autarquias Locais e Adjunto e do Ambiente, de que resultaram contributos da AMT para as seguintes atividades:

- Estudo de *benchmarking* envolvendo 7 casos de contratação realizados na Europa;
  - *Road map* para a contratualização de serviços públicos de transportes, bem como apoio nas duas ações de formação nacional a este respeito;
  - Guião de apoio à preparação e condução de procedimentos de contratação, incluindo minutas-tipo de programas de concurso e cadernos de encargos, de avaliação de propostas em procedimentos de contratação de serviços públicos de transportes e de apoio ao planeamento e cumprimentos de serviços mínimos de transportes;
  - Guião de avaliação de propostas em procedimentos de contratação de serviços públicos de transportes;
  - Guião de apoio ao planeamento e cumprimentos de serviços mínimos de transportes.
- ✓ Emissão dos seguintes pareceres e pronúncias:
- 6 Pareceres sobre matéria tarifária ou relacionadas com a aplicação do RJSPTP, sobre projetos regulamentares do Governo em matéria tarifária, bem como a emissão de recomendações e interpretações uniformes do regime legal, e ainda 33 esclarecimentos a Autoridades de Transportes;
  - Parecer sobre a proposta de portaria que estabelece regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte aplicáveis aos serviços de transporte público coletivo de passageiros, no âmbito do RJSPTP, bem como relativas à fixação das respetivas tarifas; Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade;
  - Parecer sobre exploração de transporte público de passageiros, em regime de exclusividade, na região Viseu-Dão-Lafões;
  - Parecer sobre a alteração ao regime de exploração de transportes urbanos na Marinha Grande;
  - Parecer sobre o projeto legislativo do Governo que veio a culminar no Decreto-Lei n.º 47/2018, de 20 de junho, que altera o regime do acesso e exercício das atividades de aluguer e partilha de veículos de passageiros sem condutor, tendo-se efetuado o acompanhamento da sua implementação através de análise e



parecer sobre projetos de contratos de adesão apresentados pelos agentes económicos;

- Parecer Prévio Vinculativo, nos termos do artigo 15.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, sobre a delegação de poderes de administração e gestão do Canal Técnico Rodoviário” (favorável, com exceção da matéria relativa à subdelegação de poderes), emitido para o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.);
- Parecer Prévio Vinculativo, relativo às alterações ao Contrato da Subconcessão do Douro Interior, decorrentes dos acordos alcançados no processo de negociação conduzido pela Comissão de Negociação constituída pelo Despacho n.º 16198-F/2012 (favorável), emitido para o Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas;
- Parecer Prévio Vinculativo, nos termos do artigo 15.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, sobre a delegação de poderes de administração e gestão do Canal Técnico Rodoviário.
- Pronúncia sobre o pedido de autorização para a transmissão de ações na Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A, (favorável, com ressalva de clarificação de questões identificadas), emitida a pedido, para o Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas;
- Pronúncia sobre o projeto de alteração do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpõe para a legislação nacional a Diretiva (UE) 2016/2370, que altera a Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário único – 4.º Pacote Ferroviário; Pilar “Mercado” (favorável, com apresentação de correções e alterações), emitida a pedido, para o IMT, I.P.;
- Pronúncia sobre o projeto de Decreto-Lei que transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária – 4.º Pacote Ferroviário; “Pilar “Técnico” (favorável, com apresentação de correções e alterações), emitida a pedido, para o IMT, I.P.;

- ✓ Análise do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março, relativo à harmonização de certas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, sobre a possibilidade de os Estados-membros poderem conceder isenções e/ou derrogações à aplicação do disposto nos seus artigos 6.º a 9.º. Tendo em conta a referida análise, propôs-se ao IMT, I.P. a ponderação da aplicação de uma derrogação equivalente, desde que assegurada a concorrência sem distorções entre os operadores;
- ✓ Desenvolvimento do processo de implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, de 12 de junho, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, envolvendo um processo de trabalho contínuo com a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.), enquanto entidade gestora da Rede Ferroviária Nacional, para efeitos da fixação das taxas do pacote mínimo de acesso e das taxas de acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço, com impactos nos Diretórios de Rede de 2019 e 2020. No âmbito desta atividade, destacou-se, em 2018, a preparação pela AMT dos dois seguintes memorandos:
  - Memorando sobre a fase intercalar no contexto da metodologia de apuramento pela IP, S.A. dos custos diretamente imputáveis;
  - Memorando final, estabelecendo a orientação da AMT à IP, S.A. relativamente ao cenário a adotar para o cálculo dos custos diretamente imputáveis ao Pacote Mínimo de Acesso.
- ✓ Análise do Contrato Programa entre o Estado e a IP, S.A., no contexto das obrigações de serviço público e compensações financeiras pela gestão da Rede Ferroviária Nacional, materializando-se nos seguintes documentos:
  - Relatório de análise da AMT sobre o Relatório Anual de Desempenho de 2016 enviado pela IP, S.A.;
  - Memorando de Análise / Diagnóstico dos Indicadores, Objetivos e Multas Contratuais constantes do Contrato Programa entre o Estado e a IP, S.A..
- ✓ Elaboração de Relatório sobre o “Transporte Ferroviário Nacional no contexto do Espaço Ferroviário Único da UE”, nos termos do artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, apresentando os desenvolvimentos no mercado ferroviário nacional e respetiva avaliação do impacto provocado, correlacionado com a aplicação do referido diploma nacional, detalhando as atividades realizadas e os factos mais relevantes ocorridos nos anos de 2015 a 2017;



- ✓ Elaboração do formulário para a notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, nos termos do n.º 2 do artigo 4.º do *Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste do equilíbrio económico previsto no artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho*;
- ✓ Participação na Comissão Técnica de Normalização 148 – Transportes – Logística e Serviços (CT 148), inserida no Subsistema da Normalização coordenado globalmente pelo Instituto Português da Qualidade;
- ✓ Participação no PENSE 2020 – Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, concretamente no âmbito da Medida A25.93 relativa à documentação técnica, designadamente no que se refere a manuais de boas práticas e disposições técnicas, aplicáveis ao domínio urbano, e promoção da atualização e reedição daqueles que são da competência do IMT, I.P.;
- ✓ Participação no Grupo de Trabalho GT3, relativo à iluminação pública e sinalização rodoviária, inserido na ENCPE 2020 – Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas 2020;
- ✓ Parecer jurídico relativo ao projeto-piloto sobre a exploração do transporte público flexível através de transporte coletivo em táxi (projeto promovido pela Câmara Municipal de Lisboa (CML), no âmbito de um evento cultural), contendo recomendações sobre a promoção de um quadro de acesso, equitativo e transparente a todos os operadores;
- ✓ Parecer sobre projeto de Portaria, que procede à alteração da Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, que regula a atividade de transportes em táxi e estabelece o equipamento obrigatório para o licenciamento dos veículos automóveis de passageiros e proposta de alteração do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, que regulamenta o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi – “Reflexões sobre o Setor do Táxi e Setor do Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados”;
- ✓ Elaboração de reflexões regulatórias sobre o Regime Jurídico da Atividade de Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas;
- ✓ Elaboração de Nota de Enquadramento relativa ao impacto do “Pilar Mercado” do “IV Pacote Ferroviário” no mercado nacional dos serviços ferroviários do transporte de



passageiros – “Alterações Legislativas no contexto da liberalização e da celebração do Contrato de serviço público Estado-CP”;

- ✓ Análise e revisão do projeto de Decreto-Lei que visa a transposição da Diretiva 2016/797, relativa à Interoperabilidade do Sistema Ferroviário na União (“Pilar Técnico”);
- ✓ Acompanhamento do Grupo de Trabalho criado pelo Governo – “Medidas para a Modernização do Transporte Rodoviário de Mercadorias”, incluindo o estudo do impacto regulatório da revisão / alteração do regime do contrato de transporte constante do Decreto-Lei n.º 145/2008, de 28 de julho;
- ✓ Acompanhamento do “Pacote Rodoviário”, em discussão na UE (com especial incidência na matéria “Destacamento de Trabalhadores” e ainda das novas regras sobre “Acesso e Permanência no Mercado do Transporte Rodoviário de Mercadorias e Passageiros”);
- ✓ Aprovação e publicitação na página eletrónica da AMT do modelo de formulário para que os operadores de plataforma eletrónica procedam, mensalmente, à autoliquidação da contribuição de regulação e supervisão, nos termos do n.º 4 do artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto (regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica);
- ✓ Acompanhamento da Liberalização do Setor Ferroviário Europeu, na sequência da aprovação e publicação do 4.º Pacote Ferroviário e da transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária, bem como da conformação das normas legais nacionais ao Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 em relação à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros, que resultou na publicação do Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que estabelece as regras gerais aplicáveis a todos os operadores de transporte ferroviário de passageiros, altera o regime jurídico aplicável à CP — Comboios de Portugal, E. P. E., e revê o regime de gestão e utilização da infraestrutura ferroviária e acesso à atividade ferroviária, com vista ao reforço da independência do gestor de infraestrutura e à introdução dos mecanismos necessários para que a organização da rede ferroviária permita a



exploração de serviços de acesso livre e de serviços prestados ao abrigo de um contrato de serviço público.

## **MERCADO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES FLUVIAIS E MARÍTIMOS, E RESPETIVAS INFRAESTRUTURAS**

Neste âmbito, realizaram-se as seguintes ações:

- ✓ Emissão de um relatório sobre o tráfego marítimo de mercadorias no contexto da intermodalidade em 2017, envolvendo a caracterização comparada do tráfego de mercadorias ao nível dos diversos modos de transporte num contexto de complementaridade intermodal, quer na perspetiva global, quer na perspetiva da curta distância. O referido relatório inclui, ainda, uma análise detalhada das diversas vertentes do tráfego marítimo, designadamente, em termos da mercadoria transportada nas diversas formas de acondicionamento, dos fluxos relativos a cabotagem e comércio internacional, da nacionalidade dos operadores de transporte e do registo de bandeira dos navios;
- ✓ Emissão dos relatórios de acompanhamento mensal do mercado portuário, envolvendo a análise do comportamento dos mercados relevantes das cargas movimentadas nos portos comerciais que integram o sistema portuário do continente, numa perspetiva de enquadramento global, focando igualmente o tráfego de contentores e o movimento de navios;
- ✓ Acompanhamento, na qualidade de observador, do processo de renegociação do Contrato de Concessão de Exploração em Regime de Serviço Público do Terminal de Contentores de Alcântara;
- ✓ Preparação de contributos para a componente de Análise Económica e Social dos trabalhos do 2.º Ciclo da Diretiva Quadro Estratégia Marinha (DQEM).



## TRANSVERSAIS AOS DIFERENTES MERCADOS REGULADOS

Neste âmbito foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- ✓ Elaboração de parecer relativo ao enquadramento legal do estacionamento, preços e integração no sistema de mobilidade (questões suscitadas pela Provedoria de Justiça e pelo Governo);
- ✓ Emissão das seguintes pronúncias:
  - Pronúncia com o contributo para a construção da Estratégia 2030 para a Região de Lisboa e Vale do Tejo. Esta Pronúncia tem ligação com o processo de acompanhamento do Plano Nacional de Infraestruturas 2030 (PNI 2030), emitida a pedido, para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT);
  - Pronúncia com a visão da AMT relativamente à área da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, incluindo os principais desafios e oportunidades inerentes ao novo Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020. Esta Pronúncia tem igualmente ligação com o processo de acompanhamento do PNI 2030 e foi emitida como contributo para a audição por escrito relativamente ao processo de definição da “Estratégia Portugal 2030”, para a Comissão Eventual de Acompanhamento do processo de Definição da “Estratégia da Assembleia da República.
- ✓ Desenvolvimento e apresentação do Projeto/Estudo “Do Novo Paradigma Regulação-Regulamentação no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* - Melhor Legislação para uma Melhor Regulação - Da Legislação complementar do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros”. O principal objetivo do Estudo em referência foi levar ao conhecimento da Assembleia da República e do Governo uma reflexão centrada na análise dos elementos que, no atual quadro da legislação do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* relacionada com o enquadramento jurídico do serviço público do transporte de passageiros, se consideraram como prioritários e merecedores de intervenção normativa e/ou regulamentar, na perspetiva da regulação e da promoção e defesa da concorrência;



- ✓ Acompanhamento da aplicação do Despacho Normativo n.º 21-A/2017, de 11 de dezembro, relativo à atualização tarifária para 2018, com recolha de informação em todo o país quanto a milhares de atualizações e prestação de esclarecimentos às Autoridades de Transportes e operadores de transporte de passageiros, estando as atuações consideradas desconformes a ser tratadas no âmbito de processos contraordenacionais.



### **1.2.2 CONSOLIDAR UMA SUPERVISÃO ASSENTE NA PROMOÇÃO DA QUALIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE E DA TRANSPARÊNCIA DOS OPERADORES**

Este objetivo estratégico é fundamental para que as ações da AMT se reflitam concretamente na criação de valor para o Ecosistema e consequentemente num serviço público de transportes de melhor qualidade, bem como numa maior transparência dos operadores para com os seus utentes.

#### **MERCADO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES (FERROVIÁRIO E RODOVIÁRIO) E RESPECTIVAS INFRAESTRUTURAS**

Neste âmbito, realizaram-se as seguintes atividades:

- ✓ Elaboração de relatório relativo a ação de diagnóstico ao transporte de passageiros de âmbito turístico e as suas interações com o transporte público de passageiros, no qual foram vertidas recomendações ao Governo para alteração ao enquadramento legal vigente;
- ✓ Realização de auditoria à empresa IP, S.A., no âmbito do levantamento do grau de execução dos investimentos realizados vs. previstos para a rede ferroviária nacional, com referência aos exercícios contabilísticos findos a 31 de dezembro dos anos de 2016 e 2017;
- ✓ Elaboração de relatório no âmbito do acompanhamento da implementação das recomendações efetuadas em resultado da ação inspetiva realizada ao Metropolitano de Lisboa em dezembro de 2016;
- ✓ Elaboração de relatório relativo ao acompanhamento da implementação das recomendações efetuadas em resultado da auditoria de natureza operacional e financeira à empresa Resende, S.A., realizada em março de 2017;
- ✓ Realização de uma recolha de dados no âmbito da observação e acompanhamento do mercado ferroviário, relativos aos anos de 2015 a 2017, para efeitos de tratamento estatístico, tendo em vista a elaboração do segundo relatório do ecossistema ferroviário, destacando-se as seguintes vertentes de análise:
  - oferta e procura de transporte;
  - qualidade do serviço e a respetiva perceção por parte do cliente;
  - evolução dos preços;

- vantagem comparativa relativamente a outros modos de transporte em termos de sustentabilidade (ambiental, energética);
  - grau de digitalização;
  - situação económico-financeira do setor; e,
  - impacto da implementação e operacionalização do 4.º Pacote Ferroviário.
- ✓ Realização de uma recolha de informação em relação à observação e acompanhamento do mercado das empresas gestoras de sistemas integrados de metropolitano, relativa ao período de 2012-2017, para efeitos de tratamento estatístico, tendo em vista a elaboração do primeiro relatório do ecossistema dos metropolitanos, destacando-se as seguintes vertentes de análise:
- gestão da infraestrutura;
  - operação de transporte;
  - indicadores económico-financeiros, recursos humanos e materiais; e,
  - segurança e qualidade e sustentabilidade da operação.
- ✓ Realização de uma consulta no âmbito de uma avaliação à qualidade do serviço ferroviário prestado, com divulgação dos respetivos resultados, a qual envolveu o tratamento dos dados recolhidos na sequência dos questionários dirigidos aos seguintes destinatários:
- Empresas utilizadoras da infraestrutura ferroviária e de instalações de serviço ferroviário;
  - Representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de passageiros;
  - Utilizadores e representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias.
- ✓ Realização de uma recolha de informação junto dos municípios relativo à observação e acompanhamento do transporte em táxi, tendo em vista os seguintes objetivos:
- Atualizar a informação sobre as licenças de táxi e os contingentes municipais;
  - Completar a informação anteriormente disponibilizada sobre a forma como os municípios exercem as suas competências neste setor;
  - Avaliar a concentração de licenças de táxi por entidade no âmbito da oferta existente nos vários municípios nacionais; e
  - Analisar os requisitos de admissão e critérios de classificação nos concursos para a atribuição de licenças de táxi.



- ✓ Publicação do primeiro relatório do Ecosistema Ferroviário Nacional, para o período alargado 2012-2016, o qual transmite uma visão holística do ecossistema, incluindo o enquadramento histórico, a caracterização da oferta e procura de infraestrutura, o serviços de transporte e os resultados económico-financeiros.

## **MERCADO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES FLUVIAIS E MARÍTIMOS, E RESPECTIVAS INFRAESTRUTURAS**

Neste âmbito desenvolveram-se as seguintes atividades:

- ✓ Elaboração de um documento normativo com a metodologia, regras e critérios a seguir relativos à apresentação, análise e aprovação dos regulamentos de tarifas das Administrações Portuárias do Continente, sujeito a consulta pública, publicitado através da Deliberação n.º 1025/2018, publicada em DR, 2.ª série - N.º 183 – de 21 de setembro de 2018;
- ✓ Emissão de 6 pareceres no âmbito da análise e aprovação das propostas de regulamentos de tarifas para 2019 das Administrações Portuárias do Continente;
- ✓ Emissão de parecer sobre o projeto legislativo do Governo quanto à descentralização administrativa de serviços de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, no âmbito da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;
- ✓ Realização de uma ação de diagnóstico ao mercado do transporte fluvial em Portugal, cuja conclusão e elaboração relatório final está prevista para 2019;
- ✓ Realização de análise à proposta de regulamento tarifário da Via Navegável do Douro, a qual foi aprovada com um conjunto de recomendações para sua implementação, encontrando-se em curso o respetivo acompanhamento da sua execução;
- ✓ Realização de um trabalho de reflexão com o objetivo de contribuir para a promoção da transparência financeira e operacional do *Ecosistema Marítimo-Portuário*, em relação ao qual foram definidas ações agrupadas em duas áreas centrais:
  - Consolidação do conhecimento detalhado sobre o *Ecosistema Marítimo-Portuário*, que servirá de suporte ao desenvolvimento futuro de outras ações, e, ainda, ao tratamento e divulgação de informação;
  - Definição de orientações a serem transmitidas às Administrações Portuárias do continente para apresentação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas das administrações portuárias do continente e respetiva metodologia de



apreciação e aprovação (a materialização desta ação consta da primeira atividade deste ponto).

- ✓ Realização dos seguintes pedidos de informação às Administrações Portuárias no âmbito das ações desenvolvidas tendo em vista a consolidação do conhecimento detalhado sobre o *Ecosistema Marítimo-Portuário*:
  - Identificação das entidades prestadoras de serviços portuários nos portos nacionais, do Continente e das Regiões Autónomas, assim como sobre o(s) regime(s) em que estes prestadores exercem a sua atividade;
  - Identificação dos requisitos mínimos exigidos para licenciamento/autorização da prestação dos serviços portuários.

Da análise da informação recolhida e legislação do setorial em vigor, reuniu-se um conjunto de informação detalhada sobre a prestação de serviços portuários, designadamente no que se refere:

- À cadeia de valor e principais intervenientes do setor;
- À identificação dos operadores portuários e dos prestadores de serviços portuários auxiliares;
- Aos requisitos para a prestação dos serviços portuários; e,
- À identificação por porto dos principais prestadores de serviço e respetivo modelo negócio.

## TRANSVERSAIS AOS DIFERENTES MERCADOS REGULADOS

Neste âmbito foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- ✓ Realização do controlo anual das compensações concedidas em 2018 às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados, com recolha de informação em todo o país, e cujo relatório final será divulgado no início de 2019. O referido relatório incluirá um conjunto de recomendações relativas à necessidade de melhoria do atual enquadramento legal e preparação de proposta legislativa, tendo em vista a maior transparência do dispêndio de dinheiros públicos, a melhor adequação à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e a melhoria dos procedimentos administrativos associados, bem como a elaboração de informação aos *stakeholders* sobre o enquadramento relativo a Auxílios de Estado e compensações financeiras no setor dos transportes;



- ✓ Elaboração e envio ao Governo de propostas de alteração legislativa ao regime geral das compensações financeiras por serviços de interesse económico geral, para melhor adequação à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e melhoria de procedimentos administrativos
- ✓ Emissão de 2 Pareceres sobre o Protocolo entre o Município de Cascais, Cascais Próxima, E.M., S.A. e a Scotturb, Lda. - Obrigações tarifárias de Serviço Público - Câmara Municipal de Cascais
- ✓ Elaboração de um relatório de auditoria de acompanhamento à implementação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, a todos os modos de transportes (44 operadores), sobre a perspetiva económica, financeira e de exploração;
- ✓ Realização do acompanhamento à implementação das recomendações resultantes da *Ação de Diagnóstico Quanto à Divulgação de Condições Gerais de Prestação e Utilização de Serviços de Transporte Público de Passageiros*, mediante solicitação de ponto de situação a todos os operadores visados, estando em curso a conclusão do relatório sobre a apreciação da respetiva conformidade legal tendo em vista, designadamente, a melhoria da informação a disponibilizar aos passageiros e a promoção de iniciativas de alteração da legislação e regulamentação aplicáveis;
- ✓ Elaboração de um “memorando”, decorrente do acompanhamento da Auditoria ao Passe Intermodal em Lisboa, com a Inspeção Geral de Finanças (IGF), que teve por base as principais conclusões e os resultados constantes do relatório de auditoria n.º 2018/84 da IGF, o qual ainda não foi devidamente homologado pela Tutela da IGF (Ministério das Finanças), no que se refere à conformidade das regras gerais tarifárias, de acordo com a legislação e jurisprudência nacionais e europeias, ficando no mesmo salvaguardado o facto de ter que visitar o seu teor, caso o relatório produzido venha a conhecer alterações relevantes.



### 1.2.3. PROMOVER E DEFENDER A EXISTÊNCIA DE UM AMBIENTE CONCORRENCIAL

Este objetivo estratégico orienta-se para a garantia de existência de um ambiente concorrencial forte nos mercados regulados, designadamente na identificação de situações de relacionadas com práticas restritivas da concorrência, permitindo gerar as melhores condições de mercado para os consumidores e utentes e para a consolidação de um ambiente propício ao investimento produtivo na economia nacional. Neste contexto, foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- ✓ Elaboração dos seguintes pareceres para a Autoridade da Concorrência (AdC), nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, artigo 55.º, n.º 1, que estabelece o Regime Jurídico da Concorrência, relativo ao controlo de operações de concentração de empresas:
  - Ccent. N.º 3/2018 - ROADIS /AEO - Operação de concentração que consiste na aquisição, pela ROADIS Transportation Holding, S.L.U. (“ROADIS”), da totalidade do capital social e direitos de voto da Auto-Estradas do Oeste - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A. (“AEO”) (janeiro 2018, parecer de não oposição);
  - Ccent. N.º 10/2018 - Servinoga /Novastiva\*Agilima - Operação de concentração que consiste na aquisição pela Servinoga S.L. (“Servinoga”), a empresa holding do grupo internacional Nogar, do controlo exclusivo sobre as empresas NOVASTIVA - Operações Portuárias Estiva Tráfego de Viana, Lda. (“Novastiva”) e AGILIMA - Agentes de Navegação, Lda. (“Agilima”), mediante a aquisição da totalidade das ações representativas do seu capital social aos respetivos acionistas, comuns às duas empresas (fevereiro de 2018, parecer de não oposição);
  - Ccent. N.º 18/2018 - ALB-Área logística Bobadela, SA - Operação que consiste na aquisição, pela ALB - Área Logística da Bobadela, S.A. (“ALB”), do controlo sobre os bens do domínio público ferroviário sítios no Complexo Ferroviário da Bobadela - Parque Norte (“Parque Norte do Terminal da Bobadela” ou “Parque Norte”), através de decisão de adjudicação no âmbito do Programa de Procedimento do Concurso Público para a Concessão de Exploração do Parque Norte do Complexo Ferroviário da Bobadela, sendo a entidade adjudicante a IP. (junho de 2018, parecer de não oposição).



- ✓ Elaboração dos seguintes pareceres e pronúncia sobre matérias relacionadas com a promoção e defesa da concorrência nos mercados regulados:
  - Parecer prévio vinculativo no âmbito do concurso público lançado pela IP, S.A. em abril de 2018, em cumprimento do disposto nos Estatutos da AMT, artigo 34.º, n.º 2, alínea b);
  - Parecer prévio vinculativo sobre as peças do concurso do procedimento pré-contratual a lançar pela IP, S.A. para a concessão da exploração do Terminal de Mercadorias de Tadem;
  - Pronúncia sobre o procedimento pré-contratual de ajuste direto que IP, S.A. pretendeu adotar para a concessão da exploração do Terminal de Mercadorias da Guarda, na sequência da extinção do concurso público com o mesmo objeto;
- ✓ Realização de análise a 6 situações de sobreposição de transporte público com transporte turístico ou regular especializado, para efeitos apuramento de factos tendentes à abertura de processos de averiguações.



#### 1.2.4 PROTEGER OS DIREITOS E INTERESSES DOS CONSUMIDORES E UTENTES

O presente objetivo estratégico é fundamental para um regulador setorial, pois é à AMT que compete tratar as reclamações registadas pelas entidades reguladas que desenvolvem a sua atividade económica no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*. É na AMT que os utentes confiam para garantir um serviço público de transporte efetivo, quer através dos seus poderes de auditoria, inspeção e fiscalização, quer pelo exercício das suas atribuições em matérias de resolução de conflitos e sancionatórias. Assim, neste âmbito, foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- ✓ Realização da análise e tratamento das reclamações dos utentes dos diversos serviços prestados por operadores sujeitos à jurisdição da AMT por aplicação do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro – Estabelece a obrigatoriedade de disponibilização do livro de reclamações a todos os fornecedores de bens ou prestadores de serviços que tenham contacto com o público em geral -, bem como as apresentadas diretamente a esta Autoridade pelos diversos reclamantes ou encaminhadas através de outras entidades públicas ou privadas. O número global de reclamações recebidas na AMT ascendeu a cerca de 19.000 em 2018;
- ✓ Elaboração dos relatórios do 2.º semestre de 2017 e do 1.º semestre de 2018, sobre as reclamações registadas no âmbito do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, em cumprimento dos Estatutos da AMT, artigo 38.º, n.º 4;
- ✓ Realização de 34 ações de fiscalização, com abertura dos respetivos processos, visando o apuramento de factos que haviam sido objeto de reclamação contra diversos operadores e prestadores de serviços. Das fiscalizações realizadas destacam-se as seguintes:
  - CP - Comboios de Portugal, E.P.E., tendo por base a existência de um elevado número de reclamações relativamente à Linha do Oeste, Linha do Norte, Linha de Cascais, Linha do Algarve e Linha de Sintra, motivadas por incumprimento de horários e supressões de comboios, sem aviso prévio;
  - Transtejo, S.A., Soflusa, S.A., STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A., Metro do Porto, S.A., Metropolitano de Lisboa, E.P.E., Carris, S.A. e Metro, Transportes do Sul, S.A. para aferir a fiabilidade da informação enviada à AMT no âmbito das reclamações, bem como a adequação dos serviços de apoio ao utente e procedimentos de tratamento;

- Vimeca, Lda., Scotturb, Lda., Rodoviária de Lisboa, S.A., e Carris, S.A., bem como a outros operadores, por alegados incumprimento das obrigações de serviço público no transporte coletivo de passageiros;
- Foram ainda solicitadas informações e pedidos de documentação a diversos prestadores de serviços, nomeadamente empresas de *rent-a-car*, para apuramento dos factos objeto de reclamação e despistagem de situações que poderiam configurar ilícitos contraordenacionais.

✓ Execução da abertura e instrução dos seguintes processos de contraordenação:

Ilícito	Diploma Legal	Nº de Processos	Status/Decisão
Incumprimento das obrigações de serviço público no transporte de passageiros	Lei nº 52/2015 -Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Passageiros (RJSPTP)	19	18 processos ativos 1 processo findo (absolvição)
Inexistência ou recusa do Livro de Reclamações	Decreto-Lei nº 156/2005 (Livro de Reclamações)	17	17 processos ativos
Não prestação das informações requeridas pela AMT	Decreto-Lei nº 78/2014 de 14/05 (Estatutos da AMT)	3	3 processos ativos

✓ Relativamente aos processos iniciados em 2017, a situação é a seguinte:

Ilícito	Diploma Legal	Nº de Processos	Status/Decisão
Incumprimento das obrigações de serviço público no transporte de passageiros	Lei nº 52/2015 -Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte Passageiros (RJSPTP)	11	4 processos ativos <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 c/ aplicação de coima (em recurso)</li> <li>• 2 em instrução</li> </ul> 7 processos findos <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 admoestação</li> <li>• 1 apensação a outro processo</li> <li>• 5 absolvições</li> </ul>
Inexistência ou recusa do Livro de Reclamações	Decreto-Lei n.º 156/2005 (Livro de Reclamações)	3	3 processos ativos <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 processo ativo c/ aplicação de coima anulada pelo tribunal (em reanálise)</li> <li>• 2 em instrução</li> </ul>



Obrigação de informar os consumidores sobre as entidades de RAL a que se encontram vinculados,	Lei n.� 144/2015 (Transpõe a Diretiva 2013/11/EU, sobre a resolução alternativa de litígios de consumo	6	6 processos findos com absolvição decorrente de altera�o legislativa
Não prestação das informa�es requeridas pela AMT	Decreto-Lei n.� 78/2014 de 14/05 (Estatutos da AMT)	2	1 processo ativo c/ aplica�o de coima (em recurso) 1 processo findo c/ aplica�o de coima (aguarda pagamento ou execu�o pelo MP)

- ✓ Elabora o e publicita o do Regulamento n.  565/2018, publicado em DR, 2.  série — N.  160 — 21 de agosto de 2018, que define as regras aplicáveis   media o e   concilia o a realizar pela AMT;
- ✓ Elabora o e apresenta o ao Governo da proposta legislativa de altera o do Decreto-Lei n.  58/2008, de 26 de março, quanto aos Direitos dos Passageiros no Transporte Ferroviário, que culminou na publica o do Decreto-lei n.  124-A/2018, de 31 de dezembro;
- ✓ Elabora o de proposta legislativa de altera o do Decreto-lei n.  9/2015, de 15 de janeiro, de reforço dos direitos dos passageiros no transporte rodoviário e no transporte de passageiros por metro e fluvial, a qual se encontra a ser ultimada;
- ✓ Participa o nas consultas públicas da Comissão Europeia com envio de contributos sobre matérias relacionadas com os direitos dos passageiros em viagens multimodais, direitos dos passageiros no transporte ferroviário, sistemas de transportes inteligentes e transporte internacional rodoviário;
- ✓ Realiza o da análise e aprova o de cláusulas contratuais gerais remetidas   AMT pelas empresas de aluguer de veículos sem condutor e *sharing*.



### 1.2.5 FORTALECER A COMUNICAÇÃO E COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL

Este objetivo estratégico constitui-se como um elemento crucial para um regulador que valoriza a transparência, pois é através da aposta num plano de comunicação forte, interna e externamente, que se mostra possível transmitir aquilo que é a visão e atuação da AMT. Por outro lado, é através da cooperação institucional que as entidades conseguem gerar uma rede forte de criação de valor e conhecimento para os setores onde atuam. Neste contexto, foram realizadas as seguintes atividades:

- ✓ Exercício das funções de Vice-Presidência do IRG-Rail. O IRG-Rail é o “*Independent Regulators’ Group – Rail*” (Grupo de Reguladores Independentes para a Ferrovia), uma rede abrangendo os Organismos Reguladores independentes atualmente existentes em 31 países europeus: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, FYROM (Macedónia), Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Kosovo, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Sérvia, Suécia e Suíça. O IRG-Rail tem como principal objetivo facilitar a criação de um Mercado Único Ferroviário na Europa assente nos vetores da competitividade, eficiência e sustentabilidade, incidindo o seu enfoque, principalmente, sobre quatro áreas de trabalho:
  - O acesso à utilização da infraestrutura;
  - O sistema de taxação de utilização da infraestrutura;
  - Propostas legislativas em desenvolvimento; e
  - O acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário.
- ✓ Participação como *Co-chair*, em conjunto com o regulador francês (Arafer), no grupo de trabalho de *Market Monitoring* do IRG-Rail, tendo sido elaborado o 6.º Relatório Anual de Monitorização do Mercado, do qual Portugal faz parte;
- ✓ Participação nas reuniões da Rede Europeia de Reguladores Ferroviários, ENRRB, tendo em 2018 participado na 16ª e 17ª reuniões, cuja agenda de trabalhos inclui assuntos relacionados com mercado ferroviário europeu, com apresentação pelos Reguladores do Setor (i) de investigações relevantes em curso, (ii) de importantes decisões tomadas no âmbito das políticas ferroviárias europeias, e (iii) da evolução do mercado ferroviário, sendo ainda apresentada a situação da transposição de diretivas relevantes da União Europeia. A participação da AMT no ENRRB está



- intimamente ligada com o IRG-Rail, participando este ativamente na apresentação de documentos elaborados e discussão de casos identificados nos grupos de trabalho;
- ✓ Exercício das funções de Vice-Presidência da DIRCAIBEA – Conselho de Diretores de Estradas da Ibéria e Iberoamérica, destacando-se:
    - Coordenação do Grupo de Trabalho “Boa Governação e Medidas Anticorrupção, incluindo o Desenvolvimento de uma Cultura de Transparência e de Prestação de Contas”, no âmbito do qual se procedeu à preparação da Carta de Princípios Éticos da DIRCAIBEA, adotada pelo Conselho da DIRCAIBEA e assinada a 5 de novembro de 2018;
    - Participação nos trabalhos das Comissões Especiais de Planeamento Estratégico e Avaliação e de Comunicação e Divulgação;
    - Participação nas duas reuniões semestrais do Conselho da DIRCAIBEA e respetivos fóruns técnicos.
  - ✓ Concretização de um Memorando de Entendimento com a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres da República Federativa do Brasil, com o objetivo de promover a cooperação em matéria de regulação, exploração e fiscalização de transportes terrestres, nomeadamente no âmbito da troca de experiências tecnológicas, técnicas e de capacitação;
  - ✓ Participação no Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes.
  - ✓ Elaboração de projeto de Protocolo de Cooperação entre a AMT e o IMT, I.P., visando um quadro de partilha de informações e de cooperação nos domínios da concorrência e segurança do mercado ferroviário, nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, artigo 56.º, n.ºs 4 e 5;
  - ✓ Desenvolvimento de ações de cooperação com instituições de ensino universitário e ordens profissionais, no contexto da atividade regulatória da AMT, designadamente com as seguintes instituições e âmbitos:
    - Instituto Universitário Militar, na administração da componente formativa específica relativa ao sistema portuário nacional e marinha de comércio, no âmbito do curso de promoção a oficial superior da Marinha;
    - Ordem dos Engenheiros, no contexto do 3.º Encontro Nacional da Especialização em Transportes e Vias de Comunicação.



### 1.2.6 CONSOLIDAR UMA CULTURA ORGANIZACIONAL GERADORA DA EFICÁCIA, EFICIÊNCIA E QUALIDADE INTERNA

No âmbito do presente objetivo estratégico, de grande importância para o desenvolvimento saudável e equilibrado da organização nas vertentes económica, funcional e operacional, foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- ✓ Realização de um *workshop* interno sobre a base de dados de regulados atualmente disponível na AMT por forma a partilhar as suas potencialidades e modos de utilização em matérias relevantes no âmbito da atividade regulatória;
- ✓ Revisão do Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, a qual se focou principalmente no melhor tratamento da temática dos conflitos de interesses e foi determinada após a reflexão suscitada pelo Questionário lançado no final de 2017 pelo Conselho de Prevenção da Corrupção (CPC) a centenas de entidades do sector público: “Questionário do CPC sobre Gestão de Conflitos de Interesses no Setor Público”;
- ✓ Elaboração de regulamento sobre Política de Utilização da Informação e das Infraestruturas Tecnológicas da AMT, visando estabelecer as orientações necessárias à utilização dos ativos de informação, e promover uma utilização eficaz, eficiente e ética dos sistemas e tecnologias da informação, em conformidade com o regime jurídico do ciberespaço;
- ✓ Elaboração de regulamento de Taxas por Serviços Prestados pela AMT;
- ✓ Elaboração de projeto de Regulamento sobre Recolha e Identificação de Informação Confidencial, relativo a segredos de negócio ou informação sensível, cujo conhecimento por parte de terceiros possa ser lesivo para as entidades que a facultaram ou a que respeite;
- ✓ Elaboração e conclusão da componente técnica do Caderno de Encargos para aquisição do serviço de análise, desenvolvimento, implementação e manutenção do software (incluindo licenciamento) do sistema de *Business Intelligence* de suporte ao Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais.



### 1.3 Estrutura Orgânica

O Decreto-Lei nº 78/2014, de 14 de maio, estabelece como órgãos da AMT: o Conselho de Administração e o Fiscal Único.

O Conselho de Administração é o órgão colegial máximo da AMT, composto por um presidente, um vice-presidente e três vogais e nos termos da Lei, é *“responsável pela definição da atuação e prossecução da sua missão, bem como pela direção dos respetivos serviços, nos termos definidos na lei e nos presentes estatutos”*.

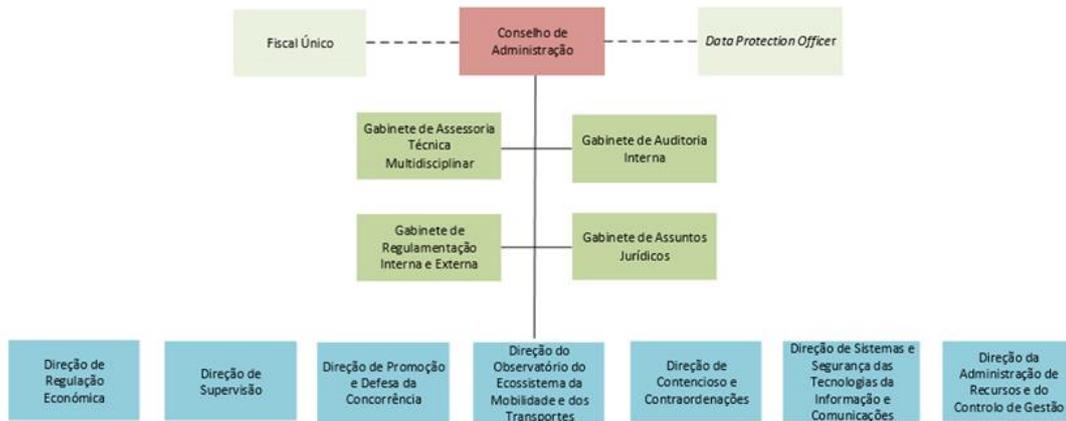
O Fiscal Único é o órgão, nos termos da Lei, *“responsável pelo controlo da legalidade, da regularidade e da boa gestão financeira e patrimonial da AMT, e de consulta do conselho de administração”*. Importa realçar que, tem vindo a ser solicitada, pela AMT, a nomeação do Fiscal Único aos Ministérios competentes em razão da matéria, o que até à presente data ainda não ocorreu.

A macroestrutura orgânica interna, nos termos do art.º 26.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, *“dispõe dos serviços ou unidades orgânicas necessárias ao desempenho das suas atribuições, sendo a respetiva organização e funcionamento fixados em regulamento interno”*.

Integram a AMT as seguintes Unidades Orgânicas:

- ✓ **Na área de funções de apoio direto ao Conselho de Administração:**
  - Gabinete de Regulamentação Interna e Externa;
  - Gabinete de Assuntos Jurídicos;
  - Gabinete de Assessoria Técnica Multidisciplinar; e,
  - Gabinete de Auditoria Interna.
- ✓ **Na área de funções substantivas:**
  - Direção de Regulação Económica;
  - Direção de Supervisão;
  - Direção de Promoção e Defesa da Concorrência;
  - Direção do Observatório do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes;
  - Direção de Fiscalização e Contencioso.
- ✓ **Na área de funções de suporte:**
  - Direção da Administração de Recursos e do Controlo de Gestão;
  - Direção de Sistemas e Segurança das Tecnologias da Informação e Comunicações.

## Organograma AMT





## 1.4 Capacitação Normativa

A AMT, dispõe dos seguintes documentos normativos, previstos na lei, e que são essenciais para o seu regular funcionamento:

- Regulamento da Estrutura Orgânica da AMT;
- Código de Ética;
- Regulamento de Pessoal da AMT;
- Regulamento Retributivo;
- Regulamento de Cartão de Identificação dos Colaboradores da AMT, incluindo aqueles que exercem funções de fiscalização, inspeção e auditoria;
- Regulamento de Uso e Gestão de Veículos;
- Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas;
- Regulamento sobre Política de Utilização da Informação e das Infraestruturas Tecnológicas;
- Regulamento de Taxas por Serviços Prestados;
- Manual de Auditoria da AMT.



## 1.5 Recursos Humanos

O exercício de 2018, à semelhança de exercícios anteriores e conforme já amplamente referido no presente documento, voltou a ser marcado por políticas orçamentais restritivas determinadas por via da LOE para 2018. Mais uma vez, as políticas adotadas pelo Governo basearam-se numa conjuntura de contenção e controlo da despesa pública.

Não obstante a AMT, ser uma Entidade Administrativa Independente, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo), enquanto entidade do setor público, encontra-se sujeita às regras que lhe forem especificamente fixadas e aplicadas no âmbito da LOE para 2018.

A política de recrutamento e gestão de recursos humanos da AMT, encontrou-se condicionada pelas medidas que foram estipuladas por aquele instrumento de política orçamental como aplicáveis às entidades administrativas independentes.

O recrutamento de trabalhadores para a AMT, conforme já referido anteriormente, opera-se através de procedimentos concursais públicos e são conduzidos de acordo com o previsto na Lei-Quadro e nos seus Estatutos, bem como nas restantes normas que lhe sejam aplicáveis à data de lançamento dos referidos procedimentos.

A AMT pode, também, recorrer ao recrutamento de trabalhadores que detenham vínculo de emprego público, utilizando para o efeito a figura jurídica do Acordo de Cedência de Interesse Público, instrumento que tem permitido suprir algumas necessidades e ao mesmo tornar mais eficiente a utilização dos recursos humanos com vínculo de emprego público.

Importa ainda referir que, nos termos da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras e nos Estatutos da AMT, os colaboradores da AMT estão sujeitos ao regime jurídico do contrato individual de trabalho regulamentado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de dezembro, na sua redação atual.



### 1.5.1 Quadro de Pessoal em 2018

O quadro de pessoal da AMT aprovado para 2018, e que esteve na base da orçamentação dos custos com pessoal, conta com um total de 97 elementos (incluindo os 5 membros do Conselho de Administração e o Fiscal Único).

Em 31 de dezembro de 2018, o quadro de pessoal integrava 56 colaboradores (incluindo os 5 membros do Conselho de Administração e um colaborador designado pelo Governo para o exercício de funções públicas). Daqueles (excluindo o Conselho de Administração), 26 foram recrutados através da celebração de Acordos de Cedência de Interesse Público, ao abrigo do regime previsto na Lei n.º 35/2014, de 20 de junho. Os restantes 25 trabalhadores foram recrutados através de procedimentos concursais públicos, conforme previsto nos Estatutos da AMT.

O quadro de pessoal tinha a seguinte distribuição por categoria em 31 de dezembro de 2018:

CATEGORIA	PLANEADOS	EXISTENTES
<b>Conselho de Administração</b>	5	5
<b>Fiscal Único</b>	1	-
<b>Dirigentes</b>	21	18
<b>Técnicos Superiores</b>	50	18
<b>Assistentes Técnicos e Operacionais</b>	20	15
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>56</b>

Relativamente à evolução do número de colaboradores, importa ainda realçar que as integrações, à semelhança do exercício anterior, foram ocorrendo de forma gradual ao longo de 2018.

### 1.5.2 Perfis dos Recursos Humanos

Em seguida apresentam-se um conjunto de gráficos de análise, relativos aos 56 colaboradores que integravam o quadro de pessoal da AMT em 31 de dezembro de 2018.

### 1.5.2.1 Distribuição por vínculo de emprego

No final de 2018, a AMT contava com 5 membros do Conselho de Administração, designados pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 38-D/2015, publicada em DR, 2.ª série – N.º 142 – 23 de julho de 2015, com 26 colaboradores com vínculo de Contrato Individual de Trabalho (um designado pelo Governo para o exercício de funções públicas) e com 25 colaboradores com vínculo de emprego público, recrutados através da celebração de Acordo de Cedência de Emprego Público.

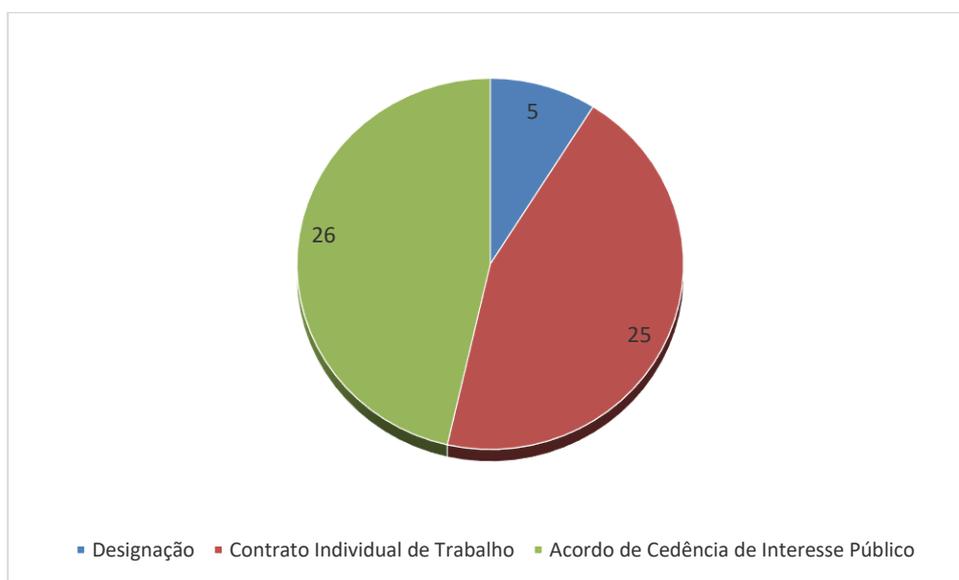


Fig. 1 – Distribuição de colaboradores por vínculo

### 1.5.2.2 Distribuição por género

Em termos gerais e de acordo com os elementos apresentados no gráfico abaixo, existe um equilíbrio nos recursos humanos da AMT no que se refere à distribuição por género. Dos 56 colaboradores que integravam o quadro da AMT, incluindo o Conselho de Administração, 26 eram homens e 30 eram mulheres, i.e., 46% e 54% respetivamente. De realçar, que a AMT promove ativamente uma política de recrutamento baseada na igualdade de género nas oportunidades de emprego.

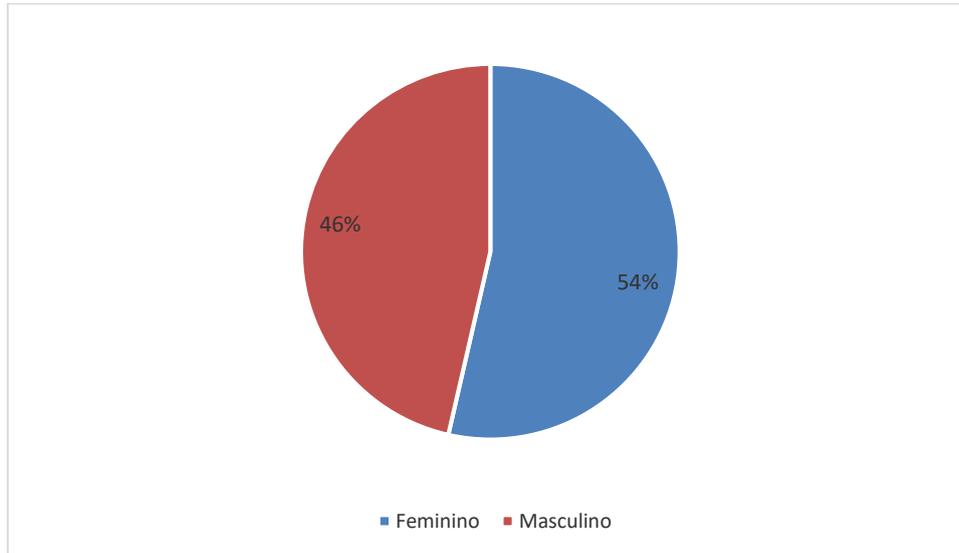


Fig. 2 – Distribuição de colaboradores por género

### 1.5.2.3 Distribuição por idades

Relativamente à distribuição por idades verificamos ao observarmos o gráfico e à semelhança do exercício anterior de 2017, que existe uma maior concentração de trabalhadores na classe etária entre os 45 e 49 anos – 12 colaboradores, no entanto esta faixa etária é este ano igualada pelos trabalhadores entre os 40 e 44 agora também contando com 12 colaboradores. Seguem-se as classes dos 55 aos 59 anos, dos 35 aos 39 e dos 50 aos 54 anos, que contam com 8, 7 e 7 colaboradores cada, respetivamente.

Também à semelhança do verificado no ano anterior, 95 % dos colaboradores têm idades superiores a 35 anos, facto que se pode explicar pela missão da AMT e respetivas atribuições, que naturalmente exigem recursos humanos com experiência comprovada e um elevado grau de competências.

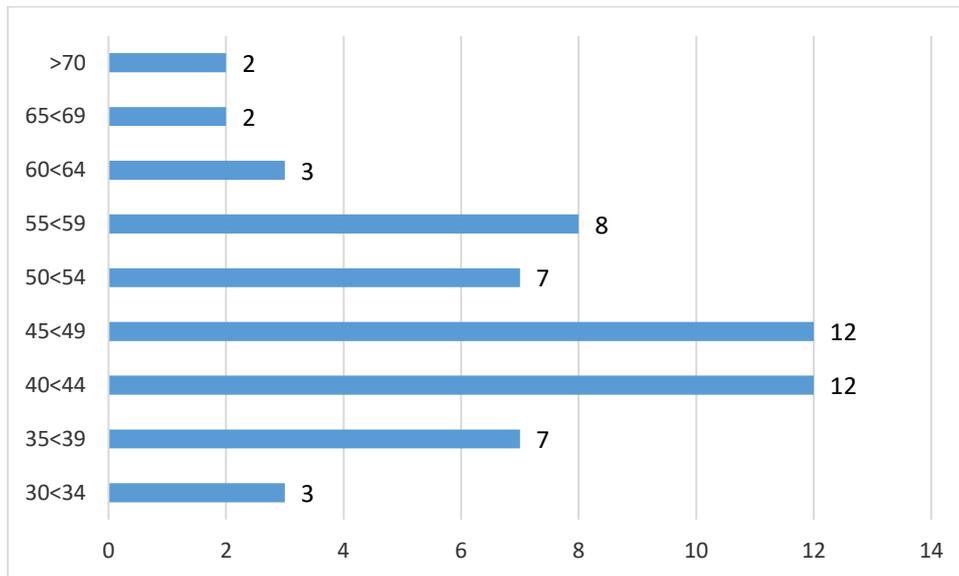


Fig. 3 – Distribuição de colaboradores por idades

#### 1.5.2.4 Distribuição por nível de habilitações

O nível de habilitações dos recursos humanos é também o espelho de uma Entidade que aposta fortemente em dotar-se de trabalhadores altamente qualificados, privilegiando desde o início da sua atividade o recrutamento de pessoal com um nível de conhecimento e competências consolidados nas matérias que são o *core business* da AMT.

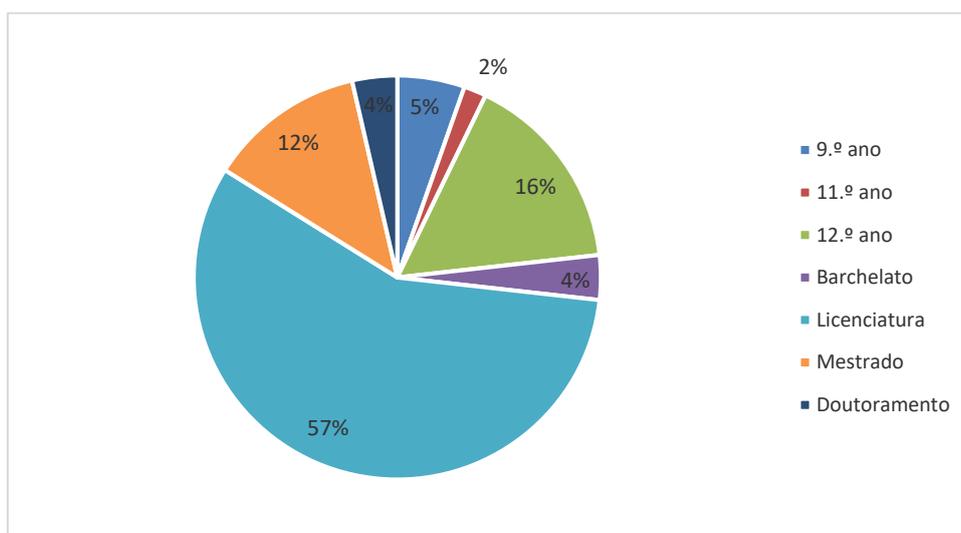


Fig. 4 – Distribuição de colaboradores por nível de habilitações



Da análise do gráfico supra podemos concluir que a aposta no recrutamento de trabalhadores qualificados ou altamente qualificados e especializados é uma realidade. Cerca de 73% dos colaboradores possuem formação superior, dos quais 16% com o grau de Mestre ou Doutoramento.



## 1.6 Análise Económico-Financeira e Orçamental

A AMT aplica o SNC-AP nos termos do artigo 30.º dos respetivos Estatutos e do Decreto-Lei n.º 192/2015, de 11 de setembro, na sua redação atual. O exercício de 2018 foi o primeiro em que a AMT aplicou este referencial contabilístico, tendo consequentemente sido o ano de transição do SNC para o SNC-AP.

### 1.6.1 Análise Económico-Financeira

No exercício de 2018, a AMT registou rendimentos de 14.662.430 euros, gastos de 9.941.844 euros, resultados operacionais de 4.720.586 euros (excluindo juros e gastos similares suportados), e um resultado líquido 4.720.586 euros.

Comparativamente ao exercício anterior de 2017, o aumento verificado em termos de rendimentos, na ordem dos 700.696 euros, resulta essencialmente da regularização das transferências de receita do IMT, I.P., com prevalência num crescimento, em 2018, da participação das entidades gestoras dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV), prevista nos Estatutos da AMT, artigo 32.º n.º 1 na alínea d).

De referir que o desempenho dos rendimentos da AMT, foi prejudicado pela ausência de publicação do despacho que permitisse cobrar a Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF), prevista nos Estatutos da AMT, artigo 32.º, n.º 1, na alínea b). Nesta matéria é de assinalar, que não foi exarado despacho pelo Governo em 2015, 2016, 2017, e 2018 sendo o valor estimado para cobrança em 2019 relativo a anos anteriores, caso se verifique a regularização da situação, de 5.132.188 euros que corresponde ao valor provisionado nas contas da IP, S.A..

Relativamente aos gastos com o pessoal, o aumento verificado de 390.539 euros, foi motivado pela integração de novos colaboradores. No caso dos gastos com fornecimento e serviços externos, estes sofreram uma diminuição de 191.548 euros, motivado essencialmente pelas já referidas restrições orçamentais impostas pela LOE para 2018, pois atendendo a que existe uma necessidade de crescimento da atividade da AMT, o movimento natural seria o aumento destes gastos.



No entanto, fazendo uma leitura rigorosa do significado dos custos, os mesmos respeitam a um período que não inclui um gasto em termos de recursos humanos, informáticos e de logística inerente a uma AMT com o quadro de pessoal integralmente preenchido. Por outro lado, é de realçar que não existe uma correspondência direta entre o resultado líquido do exercício e a tesouraria da AMT.

No que se refere a gastos importa ainda assinalar a transferência de 3.000.000 euros para o Fundo de Serviço Público de Transportes (FSPT), dando cumprimento ao previsto na LOE para 2018.

O património da AMT é, pois, constituído da seguinte forma:

- Ativo: 42.213.380 euros
- Passivo: 3.705.322 euros
- Capital Próprio: 38.508.058 euros

No **Ativo**, incluem-se, com maior nível de materialidade, seguindo a ordem crescente do grau de liquidez, os *Clientes*, no valor de 3.665 euros, as *Outras contas a receber*, com um total de 15.870.076 euros, e a *Caixa e depósitos bancários*, no valor de 26.042.729 euros

Em *Outras contas a receber*, importa necessariamente salientar a dívida do IMT, I.P. à AMT no valor de 9.055.978 euros, resultante de, em 2014, o IMT, I.P. ter dado cumprimento à prorrogativa prevista nos Estatutos da AMT, artigo 6.º, n.º 4 – Durante o ano de 2014, as receitas de regulação, de promoção e defesa da concorrência devidas à AMT, bem como decorrentes do exercício dos seus poderes, previstas no orçamento do IMT, I.P., são por este recebidas e entregues àquela, após dedução dos encargos suportados e que até ao presente ainda não foi regularizada.

Ainda em *Outras contas a receber*, assinala-se o reconhecimento do montante de 5.132.188 euros, relativo à receita prevista nos Estatutos da AMT, artigo 32.º, n.º 1, alínea b), referente aos exercícios de 2015, 2016, 2017, e 2018, que, pelo facto de não ter sido exarado o necessário Despacho Conjunto, a mesma não foi objeto de cobrança. A constituição daquela estimativa teve por base o último ano cobrado, ou seja, 2012, cujo valor foi fixado pelo Despacho n.º 12596/2013, publicado em DR, 2.ª série – N.º 191 – de 3 de outubro de 2013, bem como o valor que se encontra provisionado nas contas da IP,



S.A. o qual foi transmitido à AMT pela Direção-Geral do Orçamento (DGO). Nos Clientes, o saldo 3.665 euros, refere-se ao valor em dívida da IP, S.A. referente a juros de mora debitados por incumprimento nos prazos de pagamento da TRIR relativa a 2018, aplicados ao abrigo do Decreto-lei n.º 43/2008, de 10 de março, artigo 9.º.

No **Passivo**, incluem-se as *Outras a contas a pagar*, ao *Estado e outros entes públicos* e a *Fornecedores*, no valor de 3.639.136 euros, 25.929 euros, e 40.257 euros, respetivamente.

No valor registado em *Outras a contas a pagar* estão incluídos os acréscimos referentes a férias e subsídio de férias a pagar em 2019, no valor de 701.603 euros, e os relativos ao montante de 1.282.637 euros a transferir para a AdC respeitante a 2015 e 2019, calculado nos termos do Decreto-lei n.º 125/2014, artigo 35.º, n.º 3 (Estatutos da AdC).

Relativamente ao montante transferir para a AdC, este inclui (i) o valor de 565.999 euros a referente a 2015, que resulta da aplicação de uma taxa média única de 6,25 % ao valor em dívida do IMT, I.P. de 9.055.978 euros, bem como (ii) o montante 716.638 euros a transferir para a AdC em 2019, que resulta da aplicação da mesma taxa média única ao valor total das receitas próprias cobradas no último exercício encerrado pela AMT à data da elaboração do projeto de orçamento para 2019, ou seja, 2017. da AMT

A conta *Outras a contas a pagar* inclui ainda uma estimativa de acréscimo de gastos (luz, água e manutenções) no valor de 80.851 euros.

Na conta *Estado e outros entes públicos*, está registado o valor 25.929 euros relativo ao IRC retido no pagamento de rendimentos prediais à IP, S.A..

No **Capital próprio**, inclui-se o *Resultado transitado* de 2017, no valor de 33.787.472 euros, e o *Resultado líquido do exercício*, no valor de 4.720.586 euros. Estes, nos termos dos Estatutos da AMT, artigo 30.º, *transitam para o ano seguinte, podendo ser utilizados, designadamente, em benefício dos consumidores ou do setor regulado, salvo quando sejam provenientes da utilização de bens do domínio público ou do Orçamento do Estado, quando aplicável, caso em que podem reverter para o Estado, nos termos a definir por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.*



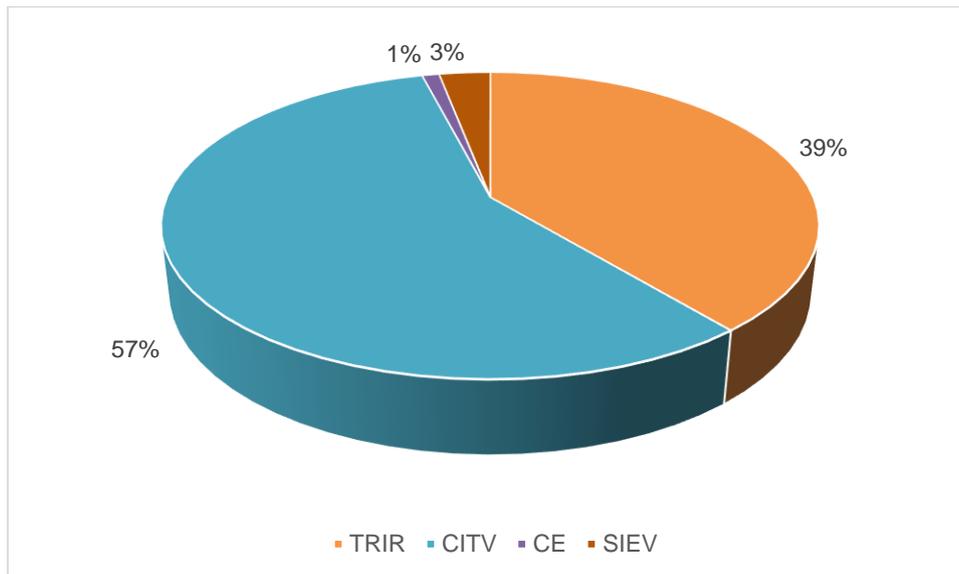
## 1.6.2 Análise orçamental

Não são aplicáveis à AMT, nos termos dos seus Estatutos, artigo 30.º, as regras da contabilidade pública e o regime de fundos e serviços autónomos, nomeadamente as normas relativas à autorização de despesas, à transição e utilização de resultados líquidos e às cativações de verbas, na parte que não dependam de dotações do Orçamento do Estado ou que não provenham da utilização de bens do domínio público.

Não obstante, de acordo com a Lei de Enquadramento Orçamental em vigor à data da aprovação do Orçamento da AMT (Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto, na sua redação atual), este integra o Orçamento do Estado para 2018, e tendo esta Autoridade implementado, em 2018, o SNC-AP, dispõe no presente de uma contabilidade também na ótica orçamental por forma a permitir o integral cumprimento das obrigações legais de reporte, bem como de integração no Orçamento do Estado.

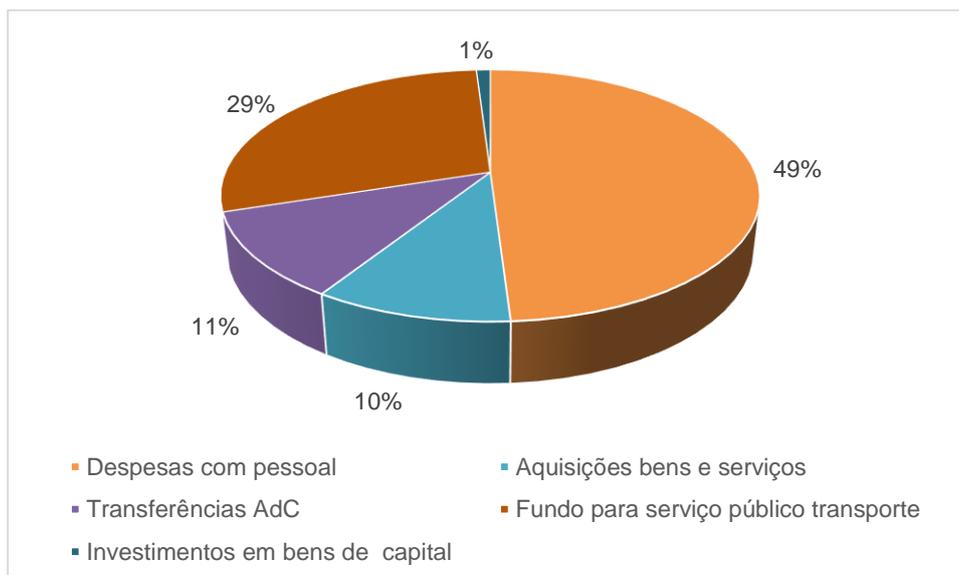
O orçamento inicial da AMT para 2018 contava com uma previsão de receita de 21.624.370 euros e um total de despesa de 20.754.729 euros. Em sede de execução orçamental, a receita cobrada ascendeu a 12.470.812 euros e a despesa realizada foi de 10.436.502 euros.

Na **Receita** cobrada, inclui-se, a Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR), no valor de 4.818.538 euros, a comparticipação das entidades gestoras dos CITV, no valor de 7.124.531 euros, a comparticipação das entidades privadas autorizadas a realizar Exames de Condução (CE), no valor de 146.026 euros, e a comparticipação proveniente do Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos (SIEV), no valor de 364.288 euros. Inclui, ainda, outras receitas correntes no montante de 17.429 euros.



**Fig. 5** – Distribuição relativa por tipo de receita

A **Despesa** paga divide-se principalmente entre (i) as despesas com o pessoal no valor de 5.104.720 euros, (ii) a transferência para o FSPT no valor de 3.000.000 euros, (iii) as transferências para a AdC no valor de 1.107.698 euros, (iv) as aquisições de bens e serviços no valor de 1.078.501 euros, (v) os investimentos em bens de capital no valor de 138.100 euros, e, por último, (vi) os outros encargos financeiros no valor 7.483 euros.



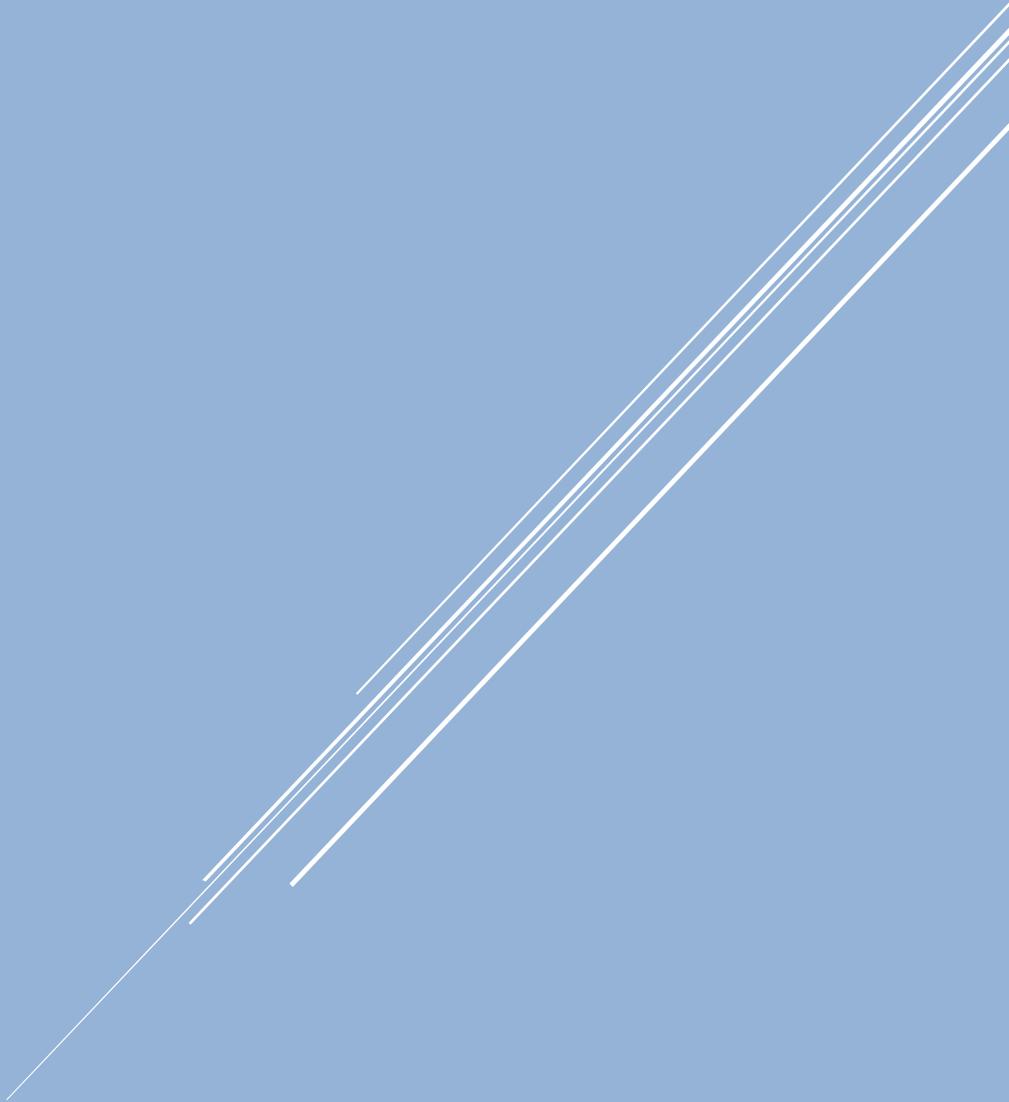
**Fig. 6** – Distribuição relativa por tipo de despesa



## 2.0 PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

O Resultado Líquido do Exercício ascendeu a 4 720 586 euros, o qual deverá ser transferido para Resultados Transitados.

Lisboa, 29 de maio de 2019.



# DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ORÇAMENTAIS



### **3.0 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

## Balanço

(valores em euros)

RUBRICAS	NOTAS	31/12/2018	31/12/2017
<b>ATIVO</b>			
<b>Ativo não Corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	4	205 607	281 531
Ativos intangíveis	4	91 303	-
		<b>296 910</b>	<b>281 531</b>
<b>Ativo Corrente</b>			
Clientes	5	3 665	82 746
Estado e outros entes públicos		-	-
Outras contas a receber	6	15 870 076	13 662 771
Diferimentos		-	-
Caixa e depósitos bancários	3	26 042 729	23 288 448
		<b>41 916 470</b>	<b>37 033 964</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>42 213 380</b>	<b>37 315 495</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital próprio</b>			
Resultados Transitados	10	33 787 472	29 911 220
		-	-
Resultado líquido do período	10	4 720 586	3 876 252
<b>Total do Capital Próprio</b>		<b>38 508 058</b>	<b>33 787 472</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Passivo corrente</b>			
Fornecedores	7	40 257	100 133
Estado e outros entes públicos	8	25 929	189 126
Outras contas a pagar	9	3 639 136	3 238 764
<b>Total do Passivo</b>		<b>3 705 322</b>	<b>3 528 023</b>
<b>Total do Capital Próprio e do Passivo</b>		<b>42 213 380</b>	<b>37 315 495</b>

O Diretor da Administração de Recursos e do  
Controlo de Gestão

O Conselho de Administração

## Demonstração de Resultados por Natureza

(valores em euros)

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	EXERCÍCIOS	
		2018	2017
Impostos, contribuições e Taxas	11	14 589 705	13 940 105
Vendas			
Prestações de serviços e concessões			
Trabalhos para a própria entidade			
Custos das mercadorias vendidas e das matérias consumidas			
Fornecimentos e serviços externos	13	(1 052 370)	(1 243 918)
Gastos com o Pessoal	12	(5 069 989)	(4 679 450)
Transferências e subsídios concedidos	15	(3 716 638)	-
Imparidades de dívidas a receber (perdas/reversões)			
Provisões (aumento/reduções)			
Aumentos/reduções justo valor			
Outros rendimentos e ganhos	14	72 725	-
Outros gastos e perdas	16	(7 604)	(4 107 698)
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>4 815 829</b>	<b>3 909 040</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	4	(95 243)	(45 226)
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>4 720 586</b>	<b>3 863 814</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	17	-	21 629
Juros e gastos similares suportados	17	-	(9 191)
<b>Resultado antes de imposto</b>		<b>4 720 586</b>	<b>3 876 252</b>
Imposto sobre o rendimento do período			
<b>Resultado líquido do exercício</b>	10	<b>4 720 586</b>	<b>3 876 252</b>

O Diretor da Administração de Recursos e do  
Controlo de Gestão

O Conselho de Administração

## Mapa de Fluxos de Caixa

(valores em euros)

RUBRICAS	NOTAS	PERÍODOS	
		2018	2017
<b>Fluxos de caixa atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		12 470 812	11 466 213
Pagamentos a fornecedores		(5 193 682)	(1 167 522)
Pagamentos ao pessoal		(5 104 720)	(4 512 154)
Caixa gerada pelas operações		2 172 410	5 786 537
Outros recebimentos/pagamentos		719 971	(3 525 031)
<b>Fluxo das atividades operacionais (1)</b>		<b>2 892 381</b>	<b>2 261 506</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimentos</b>			
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Ativos fixos tangíveis		(40 195)	(167 933)
Ativos intangíveis		(97 905)	-
<b>Fluxo das atividades de investimento (2)</b>		<b>(138 100)</b>	<b>(167 933)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Juros e gastos similares		-	(6 536)
<b>Fluxo das atividades de financiamento (3)</b>		<b>(0)</b>	<b>(6 536)</b>
<b>Fluxos fundos alheios</b>			
Receita do Estado		-	104 598
Operações de tesouraria		868 748	749 343
<b>Fluxo de Fundos Alheios (4)</b>		<b>868 748</b>	<b>853 942</b>
<b>Varição de caixa orçamental (5) = (1+2+3)</b>		<b>2 754 281</b>	<b>2 087 037</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período (6)</b>		23 288 448	20 347 469
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período (7) = (5+6)</b>		<b>26 042 729</b>	<b>23 288 448</b>

O Diretor da Administração de Recursos e do  
Controlo de Gestão

O Conselho de Administração



## 4.0 ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

### IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE

Este Anexo diz respeito às demonstrações financeiras da AMT e à atividade desenvolvida no exercício de 2018.

A AMT, é uma Entidade Administrativa Independente, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo), com sede no Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, n.º 53, em Lisboa, regendo-se pelos seus Estatutos aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, alterados pelo Decreto-Lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro.

A AMT tem por missão regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social.

Importa, ainda, referir que a AMT rege-se pelo regime jurídico da concorrência, pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto - Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo -, pelos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, pelos respetivos regulamentos internos e, supletivamente no que respeita à gestão financeira e patrimonial, pelo regime jurídico aplicável às entidades públicas empresariais, não lhe sendo aplicável as regras da contabilidade pública e o regime de fundos e serviços autónomos, nomeadamente as normas relativas à autorização de despesas, à transição e utilização de resultados líquidos e às cativações de verbas, na parte que não dependam de dotações do Orçamento do Estado ou que não provenham da utilização de bens do domínio público.



## REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

### REFERENCIAL UTILIZADO

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no quadro das disposições em vigor em Portugal para o setor público, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 192/2015, de 11 de setembro, na sua redação atual, e de acordo com a estrutura conceptual, Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro e Normas Interpretativas emitidas e em vigor. O exercício de 2018 foi o primeiro em que a AMT aplicou este referencial contabilístico, tendo consequentemente sido o ano de transição do SNC para o SNC-AP.

### INDICAÇÃO E COMENTÁRIO DAS CONTAS DO BALANÇO E DA DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS CUJOS CONTEÚDOS NÃO SEJAM COMPARÁVEIS COM OS DO EXERCÍCIO ANTERIOR

Não aplicável.

### RECLASSIFICAÇÃO DE QUANTIAS COMPARATIVAS

As quantias registadas em *Outros gastos e perdas* em 2017, relativas às transferências realizadas para a AdC e para o FSPT, com a transição para o SNC-AP foram reclassificadas em 2018, tendo sido registadas no presente exercício na conta *Transferência e subsídios concedidos*.

### DESAGREGAÇÃO DOS VALORES INSCRITOS NA RUBRICA DE CAIXA E EM DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Todos os saldos de caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso, nos termos legais.

A desagregação dos valores inscritos na rubrica de caixa e em depósitos bancários é a seguinte:

(valores em euros)

Descrição	2018	2017
Depósitos à ordem – IGCP, E.P.E.	26 042 559	23 288 308
Caixa	170	140
<b>Total</b>	<b>26 042 729</b>	<b>23 288 448</b>



## **PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS, ALTERAÇÕES NAS ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS E ERROS**

### **BASES DE MENSURAÇÃO USADAS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

As demonstrações financeiras anexas foram elaboradas de acordo com o princípio do custo histórico e de acordo com o pressuposto da continuidade das operações.

### **OUTRAS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS RELEVANTES**

Os principais critérios valorimétricos adotados na preparação das contas foram os seguintes:

a) Ativos Fixos Tangíveis e Ativos Intangíveis (ver nota 4)

Os ativos fixos tangíveis e os ativos intangíveis encontram-se valorizados ao custo de aquisição. As depreciações foram calculadas pelo método das quotas constantes, em conformidade com o período de vida útil máximo, dado através das taxas máximas aplicáveis, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 192/2015 de 11 de setembro.

b) Clientes e Outras contas a receber (ver notas 5 e 6)

As contas de 'Clientes' e 'Outros valores a Receber' estão reconhecidas pelo seu valor nominal diminuído de eventuais perdas por imparidade, para que as mesmas reflitam o seu valor realizável líquido.

As perdas por imparidade são registadas com base na avaliação regular da existência de evidência objetiva de imparidade associada aos créditos de cobrança duvidosa na data do balanço.

As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em 'Imparidade de dívidas a receber' sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade deixem de se verificar.

c) Caixa e Depósitos bancários (ver nota 3)

Os montantes incluídos na conta depósitos bancários e caixa referem-se aos valores depositados no IGCP – Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, E.P.E. e em caixa a 31 de dezembro de 2018. A AMT cumpre o regime de unidade de tesouraria do Estado em cumprimento do disposto nos seus Estatutos, artigo 30.º, n.º 8.



d) Estado e outros entes públicos (ver nota 8)

Nesta conta estão registados os valores relativos aos impostos Prediais IRC relativamente às retenções na fonte nas rendas da IP Património S.A.

e) Outras contas a pagar (ver nota 9)

Os valores registados nesta conta respeitam (i) aos montantes em transito relativos ao Fundo de Maneio; e (ii) ao reconhecimento dos montantes relativos a Credores por acréscimos de gastos e que respeitam aos gastos do período, a pagar no período seguinte.

f) Rendimentos e gastos (ver notas 10 a 17)

A AMT regista os seus gastos e rendimentos no período a que se referem, independentemente do momento em que são recebidos ou pagos. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos são registados nas rubricas de outras contas a receber ou a pagar por acréscimos de rendimentos ou de gastos.

**JULGAMENTOS (EXCETUANDO OS QUE ENVOLVEM ESTIMATIVAS) QUE O ÓRGÃO DE GESTÃO FEZ NO PROCESSO DE APLICAÇÃO DAS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS E QUE TIVERAM MAIOR IMPACTE NAS QUANTIAS RECONHECIDAS NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS:**

Na preparação das demonstrações financeiras, o Conselho de Administração baseou-se no melhor conhecimento e ponderação de pressupostos referentes a eventos futuros.

As estimativas foram determinadas com base na melhor informação disponível à data de preparação das demonstrações financeiras. No entanto, poderão ocorrer situações em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data, não foram consideradas nessas estimativas.

Com exceção dos julgamentos de valor que envolvem estimativas, não foram efetuados pelo órgão de Gestão julgamentos de valor no processo de aplicação das políticas contabilísticas que tenham impacto significativo nas quantias reconhecidas nas demonstrações financeiras.



### **PRINCIPAIS PRESSUPOSTOS RELATIVOS AO FUTURO**

No presente exercício não se preconiza a existência de risco significativo que possa provocar ajustamento material nas quantias escrituradas de ativos e passivos durante o ano financeiro seguinte.

### **PRINCIPAIS EFEITOS DOS AJUSTAMENTOS**

Não aplicável.

### **PRINCIPAIS FONTES DE INCERTEZA DAS ESTIMATIVAS**

Não existem situações que afetem ou coloquem algum grau de incerteza materialmente relevante nas estimativas previstas nas demonstrações financeiras apresentadas.

Não obstante, as estimativas e julgamentos são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência de eventos passados e outros fatores, incluídas expectativas relativas a eventos futuros considerados prováveis face às circunstâncias em que estimativas são baseadas ou resultado de uma informação adquirida. Os efeitos reais podem diferir dos julgamentos e estimativas efetuadas, nomeadamente no que se refere ao impacto dos gastos e rendimentos que venham realmente a ocorrer.

### **VIDA ÚTIL DOS ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS E ATIVOS INTANGÍVEIS**

A vida útil de um ativo é o período durante o qual uma entidade espera que esse ativo esteja disponível para seu uso e deve ser revista pelo menos no final de cada exercício económico.

O método de depreciação a aplicar e as perdas estimadas decorrentes da substituição de equipamentos antes do fim da sua vida útil, por motivos de obsolescência tecnológica, é essencial para determinar a vida útil efetiva de um ativo.

Estes parâmetros são definidos de acordo com a melhor estimativa da gestão, para os ativos e negócios em questão.

### **IMPARIDADE DAS CONTAS A RECEBER**

O risco de crédito dos saldos de contas a receber é avaliado a cada data de relato, tendo em conta a informação histórica do devedor e o seu perfil de risco.



As contas a receber são ajustadas pela avaliação efetuada dos riscos estimados de cobrança existentes à data do balanço.

#### **ALTERAÇÕES EM ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS**

No presente exercício não houve alterações nas estimativas contabilísticas relativas a exercícios anteriores.

#### **ERROS MATERIAIS DE PERÍODOS ANTERIORES**

No presente exercício não houve alterações nos registos de erros relativos a exercícios anteriores.

#### **ATIVOS INTANGÍVEIS (Nota 4)**

O movimento ocorrido na rubrica de ativos intangíveis e respetivas depreciações durante o exercício de 2018, foram os seguintes:

#### **CUSTOS DE AQUISIÇÃO**

(valores em euros)

<b>Descrição</b>	<b>Saldo Inicial</b>	<b>Aumentos</b>	<b>Alienação</b>	<b>Transferência</b>	<b>Saldo Final</b>
Programas de computador e sistemas de informação	-	75 814	-	104 187	180 001
<b>Total dos Ativos Fixos intangíveis</b>	-	<b>75 814</b>	-	<b>104 187</b>	<b>180 001</b>

#### **DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS**

(valores em euros)

<b>Descrição</b>	<b>Saldo Inicial</b>	<b>Reforço</b>	<b>Anulação / Reversão</b>	<b>Transferência</b>	<b>Saldo Final</b>
Programas de computador e sistemas de informação	-	60 599	-	28 099	88 698
<b>Total dos Gastos de Depreciação</b>	-	<b>60 599</b>	-	<b>28 099</b>	<b>88 698</b>

## ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS (Nota 4)

O movimento ocorrido na rubrica de ativos fixos tangíveis e respetivas depreciações durante o exercício de 2018, foram os seguintes:

### CUSTOS DE AQUISIÇÃO

(valores em euros)

Descrição	Saldo Inicial	Aumentos	Alienação	Transferência	Saldo Final
Equipamento administrativo	281 531	81 962	-	(116 079)	247 414
Outros ativos tangíveis	-	-	-	8 939	8 939
Livros técnicos	-	702	-	2 953	3 655
<b>Total dos ativos fixos tangíveis</b>	<b>281 531</b>	<b>82 664</b>	<b>-</b>	<b>(104 187)</b>	<b>260 008</b>

### DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS

(valores em euros)

Descrição	Saldo Inicial	Reforço	Anulação / Reversão	Transferência	Saldo Final
Equipamento administrativo	46 879	33 325	-	(28 099)	52 105
Outros ativos tangíveis	977	1 319	-	-	2 296
Livros técnicos	-	-	-	-	-
<b>Total dos gastos de depreciação</b>	<b>47 856</b>	<b>34 644</b>	<b>-</b>	<b>(28 099)</b>	<b>54 401</b>



## CLIENTES (Nota 5)

O detalhe dos valores incluídos na rubrica Clientes é o seguinte:

(valores em euros)

<b>Clientes</b>	<b>31/12/2018</b>	<b>31/12/2017</b>
Infraestruturas de Portugal, S.A.	3 665	8 280
Ascendi – Auto-Estrada das Beiras	-	15 954
Ascendi Costa da Prata	-	22 353
Ascendi Grande Lisboa	-	5 817
Ascendi – Auto-Estrada do Norte	-	17 381
Ascendi Grande Porto	-	12 961
<b>Total</b>	<b>3 665</b>	<b>82 746</b>

Os valores incluídos no quadro anterior referem-se à dívida da IP, S.A., no valor 3 665 euros relativos a juros por atraso no pagamento das tranches da TRIR devida em 2016, aplicados ao abrigo do Decreto Lei n.º 43/2008, de 10 de março, artigo 9.º.

## OUTRAS CONTAS A RECEBER (Nota 6)

Relativamente à rubrica *Outras Contas a receber*, esta inclui a conta 2721–*Devedores por Acréscimos de Rendimentos*, e a conta 2781 – *Devedores diversos*.

No que diz respeito à conta 2721 – *Devedores por Acréscimos de Rendimentos*, o saldo em 31 de dezembro de 2018 correspondia a 6 814 097 euros, decomposto da seguinte forma:

- ✓ 5 132 188 euros, relativos à receita da denominada TRIF (715 372 euros de 2015, 1 472 111 euros para cada um dos anos de 2016 e 2017, e 1 472 594 euros de 2018), prevista nos Estatutos da AMT, artigo 32.º, n.º 1, alínea b), e que resulta da estimativa dos valores que deveriam ter sido recebidos nos exercícios de 2015 ,2016 ,2017, e 2018 e que estão provisionados nas contas da I.P, S.A., conforme informação transmitida pela DGO.



Esta receita não foi objeto de cobrança pelo facto de não terem sido exarados os necessários despachos conjuntos da competência do Ministro a que a AMT está adstrita e do Ministro das Finanças. A constituição daquela estimativa teve por base o último ano cobrado, ou seja 2012, cujo referencial de calculo foi fixado pelo Despacho n.º 12596/2013, publicado em DR, 2.ª série – N.º 191 – de 3 de outubro de 2013. Tendo sido aplicado o coeficiente de 2,15% à Taxa de Utilização da Infraestrutura (TUI) cobrada pela IP, S.A., no ano anterior, bem como da informação transmitida pela DGO relativamente à provisão registada nas contas daquela empresa;

- ✓ 1 572 099 euros, relativos à receita da denominada TRIP (759 603 euros de 2017 e 812 496 euros de 2018), prevista nos Estatutos da AMT, artigo 32.º, n.º 1, alínea c), que não foi objeto de cobrança também pelo facto de não terem sido exaradas os necessários despachos conjuntos da competência do Ministro a que a AMT está adstrita e do Ministro das Finanças;
- ✓ 107 865 euros, relativos ao ajustamento anual à receita da denominada TRIR de 2018, prevista nos Estatutos da AMT, artigo 32.º, n.º 1, na alínea a);
- ✓ 1 945 euros, relativos ao acréscimo de receita TVDE de 2018, prevista no Decreto-Lei n.º 45/2018, artigo 30.º, n.º 4.

Na conta 2782 – *Devedores diversos* o saldo em 31 de dezembro de 2018 no valor de 9 055 878 euros, resulta da dívida do IMT, I.P. à AMT pelo facto daquele Instituto ter dado cumprimento em 2014 à prerrogativa prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, artigo 6.º, n.º 4 – *Durante o ano de 2014, as receitas de regulação, de promoção e defesa da concorrência devidas à AMT, bem como decorrentes do exercício dos seus poderes, previstas no orçamento do IMT; I:P, são por estes recebidas e entregues àquela, após dedução dos encargos suportados.*

Com vista a garantir o recebimento daquela receita, a AMT dirigiu o ofício n.º 026/CA/2015, de 08 de outubro, a Sua Excelência o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, para que fosse reconhecido o direito da AMT à mesma e para que a sua transferência fosse efetivada. O referido ofício foi encaminhado para Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto e do Orçamento, o qual exarou despacho de concordância com o proposto nos pontos 7 e 8 da informação da Direção-Geral do Orçamento – Proc.º P10598/2015 – 08 – ME – GSEITC – nd –



Transferência verbas entre IMT e AMT – em 20 de novembro de 2015. Pelo despacho exarado é reconhecido o direito ao recebimento pela AMT do montante em dívida, bem como foram dadas orientações para que o IMT, I.P. utilizasse a gestão flexível do orçamento para acomodar a transferência do referido valor.

Em 30 de novembro de 2015, foi dado conhecimento à AMT do referido despacho de Sua Excelência o SEAO, que o encaminhou na mesma data para o IMT, I.P. a coberto do ofício n.º 058-CA/2015.

Em função de não ter sido regularizada a situação pelo IMT, I.P. até 31 de dezembro de 2015, a AMT dirigiu o ofício n.º 138-CA/2016, de 22 de janeiro de 2016, a Sua Excelência o Secretário de Estado das Infraestruturas, ao qual juntou todos os antecedentes do processo e solicitou fossem transmitidas orientações àquele Instituto para que a situação fosse regularizada o que até ao presente ainda não ocorreu.

A 21 de março de 2016, a AMT remeteu ao IMT, I.P., através do ofício com a ref.ª 565-CA/2016, a Fatura n.º A/48, de 14 de março de 2016, a qual ainda se encontra em dívida. A informação atualizada prestada pelo IMT, I.P. relativamente à situação em dívida é que a mesma foi submetida à consideração superior Sua Excelência o Secretário de Estado das Infraestruturas.



## FORNECEDORES (Nota 7)

O detalhe dos valores incluídos na rubrica Fornecedores é o seguinte:

(valores em euros)

Fornecedores	31/12/2018	31/12/2017
Canon Portugal, S.A.	-	7 174
Prográfica Sociedade Gráfica Lda	-	932
IP Património S.A.	-	63 406
IP Telecom S.A.	11 853	3 862
GALP – Petróleos de Portugal SA	-	1 283
Vortal Comércio Eletrónico, SA	-	3 444
André Miranda e Associados, Sociedade Advogados RL	-	1 845
Epal, S.A.	-	1 153
Euromex -facility Services, Lda	1 135	1 041
Club Tour Viagens e Turismo S.A.	-	2 289
Canon Hygiene Portugal Lda.	-	377
Endred Portugal, S.A.	-	34
Finlog – Aluguer e comércio de automóveis SA	2 416	2 900
MEO – Serviços de Comunicações e Multimédia, S.A.	-	1 995
José Pedro Aguiar Branco & Associados, RL	-	2 066
Vodafone Portugal – Comunicações Pessoais, SA	512	5 745
Faculdade de Direito – Universidade Lisboa	-	587
Macedo Vitorino & Associados, RL	24 231	-
Gunnebo Portugal, S.A.	110	-
<b>Total</b>	<b>40 257</b>	<b>100 133</b>



## ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (Nota 8)

O detalhe dos valores incluídos nesta rubrica é o seguinte:

(valores em euros)

Rubrica	31/12/2018		Saldo
	Ativo	Passivo	
Retenção IRC	-	(25 929)	(25 929)
Retenção IRS	-	-	-
IVA	-	-	-
Contribuições para a Segurança Social	-	-	-
<b>Total</b>	-	<b>(25 929)</b>	<b>(25 929)</b>

## OUTRAS CONTAS A PAGAR (Nota 9)

A rubrica *Outras Contas a pagar*, inclui as contas: 2711 *Fornecedores de investimentos*, 2722 – *Credores por Acréscimos de Gastos*, e 2782 – *Credores diversos*.

Na *Conta 2711 – Fornecedores de Investimentos* registaram-se os seguintes movimentos:

(valores em euros)

Fornecedores de Investimentos	31/12/2018	31/12/2017
Primavera Business Software Solutions, Lda.	-	17 483
Link Consulting, tecnologias Informação, Lda.	-	4 607
Jeset Comércio e Distribuição, Lda.	-	6 088
<b>Total</b>	-	<b>28 178</b>

Na conta 2722 – *Credores por acréscimo de gastos*, estão incluídos (i) os acréscimos referentes a férias e subsídio de férias a pagar em 2019, no valor de 701 603 euros, e (ii) os relativos ao montante de 1.282.637 euros a transferir para a AdC respeitante a 2015 e 2019, calculado nos termos do Decreto-lei n.º 125/2014, artigo 35.º, n.º 3 (Estatutos da AdC).

Relativamente ao montante a transferir para a AdC, este inclui (i) o valor de 565.999 euros a referente a 2015, que resulta da aplicação de uma taxa média única de 6,25 % ao valor em dívida do IMT, I.P. de 9.055.978 euros, bem como (ii) o montante 716.638 euros a transferir para a AdC em 2019, que resulta da aplicação da mesma taxa média única ao valor total das receitas próprias cobradas no último exercício encerrado pela AMT à data da elaboração do projeto de orçamento para 2019, ou seja, 2017.



Esta conta inclui, também, uma estimativa de acréscimo de gastos (luz, água e manutenções) no valor de 80 851 euros.

A rubrica 2782 – *Credores diversos* tem registado o valor de 1 574 045 euros, que se decompõe da seguinte forma: 731 172 euros relativos a depósitos a identificar de 2017, e 842 873 euros relativos a depósitos a identificar de 2018.

### MOVIMENTOS EM CAPITAIS PRÓPRIOS (Nota 10)

(valores em euros)

Capital Próprio	Inicial	Aumento	Redução	Saldo Final
<b>Resultados Transitados:</b>				
Resultado exercício 2017	29 911 220	3 876 252	-	33 787 472
<b>Saldo Final</b>	<b>29 911 220</b>	<b>3 876 252</b>	<b>-</b>	<b>33 787 472</b>
<b>Resultado Líquido:</b>				
Resultado exercício 2018	3 876 252	4 720 586	(3 876 252)	4 720 586
<b>Saldo Final</b>	<b>3 876 252</b>	<b>4 720 586</b>	<b>3 876 252</b>	<b>4 720 586</b>

### VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS (Nota 11)

O valor registado nesta conta a 31 de dezembro de 2018, refere-se exclusivamente aos serviços prestados pela AMT e decompõe-se da seguinte forma:

(valores em euros)

Natureza das Taxas	31/12/2018	31/12/2017
TRIR - Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias	4 667 823	4 617 810
TRIP - Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias	812 496	1 171 889
TRIF - Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias	1 472 594	1 472 110
Comparticipação paga pelos centros Inspeção Técnica Veículos	7 124 531	6 167 059
Comparticipação paga pelos Centros de Exame	146 027	129 227
Comparticipação paga pelos operadores no âmbito do SIEV	364 289	380 010
Multas e penalidades diversas	-	2 000
Contribuição TVDE	1 945	-
<b>Total</b>	<b>14 589 705</b>	<b>13 940 105</b>

## GASTOS COM PESSOAL (Nota 12)

O valor registado em gastos com o pessoal diz respeito ao seguinte:

(valores em euros)

Gastos com o pessoal	31/12/2018	31/12/2017
Remunerações	2 815 119	2 493 859
Despesas de representação	234 529	254 904
Suplementos complementos/IHT	528 929	611 913
Subsídio Natal	236 851	207 181
Subsídio de Férias	264 528	235 710
Subsídio Refeição	86 809	74 030
Horas extraordinárias	0	111
Ajudas de custo	5 239	3 505
Formação	5 621	9 794
Seguros acidentes de trabalho	4 642	10 292
Encargos Sociais	885 506	778 151
Serviços Sociais Administração Pública	2 216	0
<b>Total</b>	<b>5 069 989</b>	<b>4 679 450</b>



## FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS (Nota 13)

O detalhe dos valores incluídos nesta rubrica é o seguinte:

(valores em euros)

Rúbrica	31/12/2018	31/12/2017
Trabalhos especializados	211 374	215 091
Vigilância e segurança	89 569	105 534
Conservação reparação	9 831	12 075
Outros materiais	4 255	5 049
Limpeza e higiene	37 004	31 982
Eletricidade	56 300	53 178
Água	21 198	15 212
Material escritório	3 602	13 728
Géneros alimentícios	-	25
Combustíveis	14 041	16 057
Deslocações estadas e transportes	35 889	38 775
Rendas e alugueres	530 049	593 411
Comunicações	35 919	134 754
Despesas de representação	2 863	2 285
Outros serviços bancários	476	6 762
<b>Total</b>	<b>1 052 370</b>	<b>1 243 918</b>

## OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS (Nota 14)

O valor de 72 725 euros registado na conta 78 – *Outros rendimentos e ganhos* é composto (i) pelo montante de 7 161 euros registado na conta 788019 – *Outros rendimentos correntes*, relativo ao acréscimo de juros cobrados por incumprimento nos prazos de pagamento da TRIR relativa a 2018, aplicados ao abrigo do Decreto-lei n.º 43/2008, de 10 de março, artigo 9.º, e (ii) ao valor de 65 564 euros registado na conta 7881 - *Correções relativas a períodos anteriores* relacionado com correção aos gastos de exercícios anteriores.



## **TRANSFERÊNCIAS E SUBSÍDIOS CONCEDIDOS** (Nota 15)

No âmbito da aplicação do SNC-AP, a AMT tem registado na conta *60 – Transferências e subsídios concedidos* as seguintes verbas:

- ✓ 716 638 euros, relativos à transferências para a AdC, previstas nos Estatutos daquela Autoridade, e que resulta do valor estimado e reconhecido como gasto em 2018, e cuja transferência se realizará em 2019; e,
- ✓ 3 000 000 euros, relativos à transferência para o FSPT em 2018, conforme previsto na LOE para 2018.

## **OUTROS GASTOS E PERDAS** (Nota 16)

O valor de 7 604 euros registado na conta *68 – Outros gastos e perdas*, resulta dos saldos registados nas subcontas *6813 – Taxas de justiça*, *6858 – Outros gastos e perdas em entidades controladas*, *6868 – Outros gastos e perdas nos restantes investimentos* e *6888 – Correções a períodos anteriores*, nos montantes de 6 899 euros, 391 euros, 305 euros e 9 euros, respetivamente.

## **JUROS E GASTOS SIMILARES SUPORTADOS** (Nota 17)

No presente exercício não foram suportados juros e gastos similares.

## **IMPOSTOS**

A AMT é uma pessoa coletiva do direito pública, dotado de autonomia administrativa financeira e de património próprio.

Nos termos do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado (CIVA), artigo 2.º, n.º 2, não é sujeito passivo de imposto. Assim, o imposto pago pela AMT nas suas aquisições, é suportado e registado nas respetivas contas de gastos e de ativos fixos tangíveis e intangíveis.



## **DIVULGAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS**

Nos Códigos dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social, na sua última redação, a AMT confirma não ser devedora de quaisquer contribuições vencidas à Segurança Social e à Administração Fiscal.

O Diretor da Administração de Recursos  
e do Controlo de Gestão

O Conselho de Administração