



TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMOS, FLUVIAIS  
E PORTOS COMERCIAIS

# PLANO DE ATIVIDADES 2020



AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES



# ÍNDICE

Mensagem do Presidente.....	5
<b>I. Sumário executivo.....</b>	<b>6</b>
<b>II. Missão, Visão e Exercício dos poderes da AMT.....</b>	<b>9</b>
<b>III. Objetivos estratégicos para 2020.....</b>	<b>12</b>
<b>IV. Indicadores de desempenho globais para 2020.....</b>	<b>14</b>
<b>V. Principais ações a desenvolver em 2020.....</b>	<b>15</b>
<b>VI. Plano do capital humano.....</b>	<b>19</b>
<b>VII. Plano orçamental e financeiro.....</b>	<b>21</b>



## MENSAGEM DO PRESIDENTE

Ao iniciar a mensagem para o Plano de Atividades relativo a 2020, no 5.º ano de existência da AMT, no início da segunda década do séc. XXI, é indeclinável enfatizar devidamente que este 2020 vai ser recordado, por muitos e muitos anos pela escala hecatômbica do acontecimento extraordinário e totalmente imprevisível da pandemia Covid-19.

Efetivamente, para além da primeiríssima prioridade da frente de combate que esta epidemia exige, em termos dos múltiplos desafios de saúde pública e individual, concentrados num período de tempo tão concentrado que abala as infraestruturas de saúde dos Países mais desenvolvidos do Mundo, e reclama uma prontidão das engenharias necessárias aos equipamentos indispensáveis para a sua eficácia, mesmo quando já existe conhecimento para a aplicação da indústria 4.0, subsiste a necessidade premente de uma segunda frente de combate por forma a assegurar que a economia portuguesa vai superar os choques assimétricos de uma recessão que as previsões do Banco de Portugal estimam em 5.7 pontos percentuais de queda do PIB, e, uma taxa de desemprego de 11,7%, o que só por si, tem manifestas externalidades negativas no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, que constitui a jurisdição da AMT, enquanto regulador económico independente.

É neste contexto de uma enorme exigência multidimensional, que a AMT vai prosseguir, em 2020, a sua praxis regulatória de promoção e defesa do interesse público da Mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável (MobIES), enquanto direito de cidadania de grande relevância, e, enquanto matriz essencial de uma cultura focada na racionalidade de promover o investimento público e privado, com regras claras, coerentes e convincentes, compatíveis com o direito de uma regulação de elevada qualidade, da União Europeia.

Investir nos melhores talentos de cada um, em termos de inovações sociais, tecnológicas, financeiras, económicas e culturais que promovam a inclusividade, a eficiência e a sustentabilidade da MobIES, de forma a dinamizar as atividades exportadoras de qualquer modo de transporte, a sua intermodalidade e multimodalidade, visando uma rota crescente de competitividade intrínseca e de coesão territorial, em linha com o preconizado pela nova Comissão Europeia, da Presidente Ursula Von der Leyen e da comissária para os transportes, Adina Valean, numa economia cada vez mais digitalizada, mais limpa, mais circular, mais inclusiva, com menos desperdícios, e, mais próxima de uma ecologia integral, centrada nas Pessoas, afastando por completo a cultura do descarte.

Assim sendo, a AMT vai procurar consolidar em 2020 os eixos matriciais dos Planos anteriores, até porque eles são, na sua maioria, plurianuais.

Por fim, um palavra de apreço e de estima aos colaboradores da AMT. Eles são verdadeiramente o garante de que este Plano de Atividades, com uma ambição acrescida, por se desenrolar num contexto de combate perante acontecimentos imprevisíveis que já se traduziram na declaração do estado de emergência por parte de S. Ex.ª o Presidente da República, se vai concretizar com sucesso.

# CAPÍTULO I

## SUMÁRIO EXECUTIVO

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

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

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

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

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

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

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

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

não só para criar as condições para corrigir os aludidos atrasos e desequilíbrios no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, mas também para acompanhar os desenvolvimentos tecnológicos, cada vez mais acelerados, sob pena de perda de competitividade dos agentes económicos e do próprio País;

- iv. Os desafios da Digitalização da Economia, e consequentemente da Mobilidade, em que se procura incentivar os operadores do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* a adotarem tecnologias e promoverem a inovação na exploração dos sistemas de transportes, ganham particular relevância num contexto em que a evolução de novos modelos económicos é mais rápida do que a capacidade de intervenção pública, o que impõe uma atuação de antecipação, rápida e de âmbito prospetivo. Sobre esta temática importa referir ainda que a Estratégia para o Mercado Único Digital (MUD) identificou os principais pilares de uma economia digital sólida: cibersegurança, inteligência artificial, uma infraestrutura de craveira mundial incluindo a computação de alto desempenho, competências digitais e transformação digital do setor público. O programa Europa Digital é um elemento central da resposta global da Comissão ao desafio da transformação digital, e irá centrar-se no reforço das capacidades da Europa em matéria de computação de alto desempenho, inteligência artificial, cibersegurança e competências digitais avançadas e na garantia da sua utilização generalizada em todos os setores da economia e da sociedade. Se dúvidas houvesse o contexto de Pandemia em que nos encontramos veio esclarecer a verdadeira dimensão da ajuda desta valência nas diferentes economias a nível mundial;
- v. As novas soluções de organização do transporte e a multimodalidade nos serviços de transporte de passageiros e mercadorias, infraestruturas e veículos criam oportunidades, mas também ameaças que urge antecipar e mitigar os seus diversos impactos sociais, económicos, territoriais e ambientais;
- vi. Os desafios relativos à Sustentabilidade Ambiental e da Descarbonização, refletem-se também, e em particular, na Mobilidade, onde se deverá garantir a implementação e incentivo de soluções ambientalmente sustentáveis.

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

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

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

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

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

## SUMÁRIO EXECUTIVO

No ano de 2020 a AMT continuará a desenvolver os esforços que têm vindo a ser prosseguidos para, no mais curto período de tempo, implementar o sistema de *Business Intelligence* do Observatório dos mercados da mobilidade, preços e estratégias empresariais. Este instrumento permitirá um elevado nível de conhecimento dos diversos modos de transporte e infraestruturas que sustente a sua observação e avaliação permanentes e rigorosas, a melhoria do processo de decisão da AMT e a prestação de um serviço público de divulgação de um conjunto alargado de informação estatística, estudos e relatórios junto dos *stakeholders*.

Ainda que o ano 2019 para a AMT tenha ficado marcado pelas fortes restrições orçamentais a que esteve sujeita, por força das limitações à assunção de compromissos e à execução orçamental impostas pela respetiva Lei do Orçamento do Estado, foi um período marcado pela consolidação da sua estrutura interna mas foi reforçada a sua presença no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, designadamente em matérias relacionadas com os principais desafios regulatórios deste Ecosistema, em particular no que concerne à Estratégia Portugal 2030, à aplicação do direito da União Europeia ao Ecosistema Ferroviário, ao processo de contratualização de serviços públicos de transporte, à disseminação do conhecimento e supervisão dos mercados da mobilidade.

Neste seguimento, no presente Plano de Atividades, para 2020, foram definidos seis grandes objetivos estratégicos, focados em garantir eficácia, eficiência e qualidade na atuação da AMT em todos os mercados que integram o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como no desempenho dos respetivos agentes económicos.

Naturalmente, estes objetivos estratégicos têm sempre subjacente a sua orientação para a promoção e defesa do já referido interesse público da MobILES, bem como a consolidação de um ambiente de transparência e de um paradigma de concorrência não falseada, designadamente:

- > Promover uma regulação económica potenciadora da inclusividade, da eficiência, da sustentabilidade ambiental, e, da coesão territorial dos mercados da mobilidade;
- > Prosseguir uma supervisão dos mercados da mobilidade promotora da qualidade do serviço público e da transparência;
- > Fomentar a existência de um ambiente concorrencial e de abertura dos mercados da mobilidade que promova a concorrência não falseada;
- > Promover o reforço da defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores.

Por último e à semelhança dos anos anteriores, os objetivos estratégicos serão prosseguidos através do desenvolvimento de um vasto conjunto de ações durante o ano de 2020, quer num contexto transversal ao *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, quer de uma forma específica para cada um dos mercados de mobilidade associados aos modos de transporte abrangidos pela atividade reguladora da AMT, e que são especificamente:

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



## CAPÍTULO II

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

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

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

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

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

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

- > Desenvolvimento de um exercício de avaliação de *compliance* das vertentes determinantes para o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*;
- > Conhecimento compreensivo e atualizado deste Ecosistema;
- > Supressão de falhas de mercado;
- > Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação;
- > Promoção da confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas:
  - Dos Investidores;
  - Das Pessoas, nelas se incluindo os Profissionais, Utilizadores/Utentes, Clientes e Cidadãos em geral; e,
  - Dos Contribuintes.

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

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

## MISSÃO, VISÃO E EXERCÍCIO DOS PODERES DA AMT

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

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

- > Inclusividade - Envolvendo elevados padrões de segurança individual e coletiva, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva a todas as Pessoas, mormente às com mobilidade reduzida e aos utilizadores mais vulneráveis;
- > Eficiência - Incluindo as exigências de competitividade e do combate ao desperdício, tudo integrado numa perspetiva de *benchmarking*, nas diferentes dinâmicas heterogéneas de globalização;
- > Sustentabilidade - Incluindo as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, no contexto de uma ecologia integral, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e da resposta da União Europeia (UE) à referida Agenda 2030, nomeadamente das conclusões do Conselho da UE de 20 de junho de 2017.

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

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



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

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

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

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

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

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

Na implementação do seu modelo *REEQ*, a AMT tem em devida conta o Decreto-Lei n.º 169-B/2019, de 3 de dezembro, que “aprova o regime de organização e funcionamento do XXII Governo Constitucional”, na sua configuração atual, em que os setores e mercados do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* estão adstritos às competências e poderes de diferentes Ministérios (Finanças; Infraestruturas e Habitação; e Ambiente e da Ação Climática).

## CAPÍTULO III

### OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA 2020

Para 2020 a AMT definiu seis objetivos estratégicos que, embora tenham uma abordagem inovadora em relação ao ano anterior, refletem uma continuidade na prossecução holística da missão da Autoridade. Desta forma os objetivos estratégicos definidos para 2020 são os seguintes:

1

Promover uma regulação económica potenciadora da inclusividade, da eficiência, da sustentabilidade ambiental, e da coesão territorial dos mercados da mobilidade

2

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

3

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

4

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

5

Desenvolver propostas legislativas e regulamentares em 2020 e monitorizar a respetiva consolidação

6

Consolidar a comunicação e cooperação institucional

Os objetivos estratégicos que foram definidos visam essencialmente dar continuidade ao desenvolvimento de um quadro regulatório, de supervisão e de promoção e defesa da concorrência que potencie o crescimento económico e a modernização digital dos setores regulados pela AMT, bem como defender os direitos dos cidadãos utilizadores deste complexo e vasto Ecosistema.

No **1.º objetivo estratégico** visa-se a regulação económica performativa, de elevada qualidade, nos diferentes modos, *inter alia*, promovendo combustíveis sustentáveis e alternativos, favorecendo o comércio de emissões de gases com efeito de estufa, em ordem a maximizar a descarbonização, e assegurar as metas de neutralidade carbónica para 2030, modernizando os sistemas de logística e de transporte, induzindo a eletrificação no território nacional, e, a coesão das regiões.

O **2.º objetivo estratégico** concretiza a supervisão dos mercados da mobilidade, com uma prioridade assumida na reforma histórica expressa na Lei n.º 52/2015, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de passageiros (RJSPTP), que veio substituir paradigmas societários oriundos de legislação de 1945 e de 1948, e, focando-se complementarmente nas formas mais hodiernas da MobIES, em termos da aplicação do direito da União Europeia, designadamente o associado à jurisprudência ALTMARK e ao cumprimento das obrigações de serviço público.

O **3.º objetivo estratégico** centra-se na colaboração com a AdC, com vista à promoção e defesa da concorrência, respondendo aos pedidos de pareceres obrigatórios não vinculativos, previstos na Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, sempre numa perspetiva interdisciplinar, e, para além disso, desenvolvendo uma intervenção autónoma em termos da difusão do regime de concorrência não falseada, estatuído nos Tratados fundacionais da União Europeia, desde Roma (1957) a Lisboa (2009), pelas diferentes métricas das dimensões da MobIES (inclusividade, eficiência e sustentabilidade).

No **4.º objetivo estratégico** visa-se a promoção do reforço da defesa dos direitos dos consumidores, com vista à prossecução da sua harmonização nos diferentes modos de transporte, e em linha com o direito da união europeia aplicável.

O **5.º objetivo estratégico** foca-se no acompanhamento da concretização das iniciativas de propostas legislativas e regulamentares elaboradas pela AMT, cujo processamento está em curso desde 2019 ou que se venham a propor em 2020, e, que se revelam cada vez mais determinantes para a eficácia e credibilidade da AMT, enquanto regulador económico, previsto na Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.

Por último, o **6.º objetivo estratégico** tem em vista a consolidação dos mecanismos de uma comunicação assertiva e objetiva, em paralelo com a cooperação institucional com todas as entidades de grande relevância para o cumprimento da Missão da AMT.

## CAPÍTULO IV

### INDICADORES DE DESEMPENHO GLOBAIS PARA 2020

Para efeitos de avaliação da eficiência, eficácia e qualidade do desempenho da AMT no exercício de 2020, nos termos do artigo 39.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, serão utilizados os seguintes indicadores de desempenho:

**Indicador 1 - Ações concretizadas por colaborador** – Este indicador mede a eficiência através da relação entre ações concretizadas, face aos recursos humanos disponíveis.

**Indicador 2 - Taxa de execução do plano** – Este indicador mede a eficácia através da relação entre o número total de ações planeadas, face ao número total de ações concretizadas de acordo com as metas estabelecidas.

**Indicador 3 - Taxa de regulamentação produzida** – Este indicador mede a qualidade através da relação entre os regulamentos com eficácia externa planeados e os efetivamente produzidos.

# CAPÍTULO V

## PRINCIPAIS AÇÕES A DESENVOLVER EM 2020

Atento ao descrito nos pontos anteriores, quanto aos objetivos estratégicos definidos para 2020, elencam-se em seguida as principais ações a desenvolver, considerando a respetiva relevância estratégica para a prossecução dos referidos objetivos:

- 1) Monitorizar o desenvolvimento do mercado ferroviário nacional no âmbito do espaço ferroviário único da União Europeia à luz do disposto no artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro;
- 2) Monitorizar o Contrato Programa Estado - IP, S.A. no contexto das Obrigações de Serviço Público e compensações financeiras da gestão da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, relativamente ao ano de 2019;
- 3) Regulamentar os procedimentos para validação dos Diretórios da Rede Ferroviária;
- 4) Definir os princípios comuns inerentes à tomada de decisão sobre isenções à aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, relativa ao acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário, com base na emissão de um ato regulatório com eficácia externa;
- 5) Estudar os impactos da opção por uma mobilidade sustentável no transporte rodoviário assente na utilização eficiente de energia limpa e acessível, contribuindo para processos de elaboração de políticas públicas melhor informadas e mais robustas;
- 6) Monitorizar a atividade económica no mercado portuário;
- 7) Analisar o tráfego de mercadorias no contexto da intermodalidade relativo ao ano de 2019;
- 8) Avaliar a adequabilidade da legislação nacional sobre os serviços portuários aos princípios e requisitos do Regulamento (UE) N.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de fevereiro de 2017;
- 9) Participar, no âmbito específico da vertente de regulação económica, na definição das regras necessárias à aplicação de normas e resoluções emanadas dos organismos internacionais de normalização técnica aplicáveis aos setores regulados, designadamente no contexto das Comissões Técnicas (CT) do Sistema Português de Qualidade, e reporte dos resultados alcançados;
- 10) Realizar um estudo com vista à concretização de medidas relativas à adoção pelo Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes de práticas consentâneas com um desenvolvimento sustentável, na vertente ambiental, com enfoque nas metas definidas nomeadamente na COP21, 22, 23, 24 e 25, bem como a definição dos princípios gerais de política tarifária que permitirão a internalização das externalidades ambientais e a transição para uma economia hipocarbónica;
- 11) Participar nos processos de consulta pública da Comissão Europeia (COM), relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, quando se justifique;
- 12) Responder a pedidos de contributos relativos a processos de pré-contencioso e contencioso da UE;
- 13) Monitorizar o nível de execução dos investimentos na infraestrutura ferroviária realizados nos anos de 2018 e 2019;
- 14) Emitir pareceres e recomendações nos termos do previsto na Lei n.º 52/2015, de 8 de junho e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro;
- 15) Emitir pareceres e recomendações relativas a matéria tarifária dos transportes públicos, nos termos da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro e do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio;
- 16) Realizar um estudo para avaliar a atividade operacional de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE), quanto à estrutura do mercado, à frota de veículos utilizados, e aos impactos ambientais;

## PRINCIPAIS AÇÕES A DESENVOLVER EM 2020

- 17) Auditar a execução, em 2020, de um conjunto de projetos de investimento na infraestrutura ferroviária, com impacto na *performance* do serviço público de transporte de passageiros e mercadorias;
- 18) Efetuar um estudo de acompanhamento do desenvolvimento dos sistemas de metropolitano através da recolha e análise da informação relativa aos anos de 2018 e 2019, tendo em conta os desafios futuros do setor;
- 19) Auditar a execução dos contratos de serviço público que foram sujeitos a parecer prévio vinculativo da AMT;
- 20) Auditar a atividade das plataformas eletrónicas, desenvolvida ao abrigo do regime aprovado pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, republicada em anexo à Declaração de Retificação n.º 25-A/2018, de 10 de agosto, com especial incidência na Contribuição de Regulação e Supervisão (CRS), prevista no seu artigo 30.º;
- 21) Realizar um estudo de acompanhamento do desenvolvimento do ecossistema ferroviário, através da recolha e análise da informação relativa ao ano de 2019, e tendo em conta os desafios futuros do setor. O relatório permite ainda dar resposta ao artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro de 2015, no âmbito da recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado;
- 22) Mediar as relações de conflito entre as concessionárias/operadoras de cobrança de portagens de infraestruturas rodoviárias localizadas em território nacional e os fornecedores do serviço eletrónico europeu de portagem;
- 23) Elaborar um estudo sobre o ecossistema marítimo-portuário, através da realização de uma caracterização do setor, de um *benchmarking* internacional, e de uma avaliação comparativa do desempenho de todos os portos nacionais;
- 24) Desenvolver uma ferramenta para apresentação interativa da informação sobre os mercados marítimo portuário e de uma página de lançamento (*landing page*) desta ferramenta;
- 25) Analisar, apreciar e aprovar as propostas de regulamentos de tarifas para 2021 de cada uma das administrações portuárias do continente, *cf.* previsto na alínea e), do n.º 4, do artigo 5.º, dos Estatutos da AMT;
- 26) Aprofundar o diagnóstico preliminar aos serviços de transporte em vias navegáveis interiores;
- 27) Acompanhar a implementação do regulamento tarifário da Via Navegável do Douro, e avaliação do enquadramento aplicável;
- 28) Proceder ao controlo anual das compensações financeiras concedidas durante o exercício de 2019, às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral no setor dos transportes, *cf.* previsto na alínea c), do n.º 3, do artigo 34.º dos Estatutos;
- 29) Elaboração de proposta de regulamento para definição de procedimentos de reporte ao abrigo da competência de controlo anual de compensações financeiras;
- 30) Mediar e resolver os litígios que surjam entre as entidades sujeitas à regulação da AMT, ou entre elas e os seus clientes ou terceiros, nos termos do artigo 38.º, dos Estatutos da AMT;
- 31) Instaurar e instruir processos de inquérito e levantar autos de contraordenação da competência da AMT e aplicar as respetivas coimas, custas processuais e sanções acessórias, *cf.* previsto na alínea r), do n.º 1, do artigo 5.º, dos Estatutos;
- 32) Realizar uma análise de *benchmarking* das Tarifas de Utilização da Infraestrutura aplicáveis ao transporte ferroviário de mercadorias na União Europeia, incluindo as medidas de auxílio de Estado adotadas por alguns Estados Membros tendentes ao reforço da competitividade do modo ferroviário face aos modos de transporte mais poluentes (*e.g.* rodoviário), com vista ao posicionamento da competitividade dos operadores de transporte ferroviário de mercadorias que operam quer em Portugal, quer de e para Portugal;
- 33) Avaliar o impacto concorrencial nos segmentos de mercado de transporte ferroviário de passageiros urbano, longo-curso e internacional resultantes da aplicação da sobretaxa (*mark-ups*) às tarifas do Pacote Mínimo de Acesso;



- 34) Analisar, avaliar e homologar o Diretório de Rede de 2021, incluindo a estrutura, níveis tarifários, e eventuais adendas ao Diretório de Rede de 2020, em cumprimento do previsto Decreto-Lei n.º 217/2015, de 07 de outubro, o qual transpõe a Diretiva n.º 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único;
- 35) Acompanhar o setor das concessões e subconcessões rodoviárias (autoestradas), recolhendo informação económico-financeira, sobre os investimentos, a caracterização das infraestruturas, os preços, a qualidade do serviço e a situação contratual;
- 36) Analisar os resultados da segunda consulta bienal aos utilizadores de serviços ferroviários, nos quais se incluem (i) as empresas utilizadoras da infraestrutura ferroviária e de instalações de serviço ferroviário, (ii) os representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de passageiros, e (iii) utilizadores e representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias;
- 37) Monitorizar a implementação do Regime de Melhoria de Desempenho (RMD), na fase piloto, previsto no artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 07 de outubro, e analisar, em função dos reportes da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A. as eventuais alterações os RMD;
- 38) Colaborar na avaliação, harmonização e aprovação das estruturas e níveis tarifários, na ótica da promoção e defesa da concorrência;
- 39) Participar na repartição da capacidade disponível nas infraestruturas de transporte visando garantir o acesso equitativo e não-discriminatório por parte dos operadores de transporte;
- 40) Acompanhar e avaliar a implementação do RJSPTP e do Regulamento (CE) 1370/2007 e da elaboração dos relatórios públicos anuais pelas autoridades de transportes;
- 41) Acompanhar e avaliar a implementação do Regulamento n.º 430/2019, publicado em DR - n.º 94 - Série II, de 16 de maio, da AMT quanto a regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros e da elaboração dos reportes anuais pelas autoridades de transportes;
- 42) Analisar as peças dos procedimentos de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos submetidos à apreciação da AMT e emitir parecer, nos termos RJSPTP;
- 43) Realizar auditorias para avaliação dos contratos em vigor, alterações e adjudicações em curso, não comunicadas à AMT, para aferição do cumprimento dos requisitos legais, designadamente a conformidade com o RJSPTP;
- 44) Avaliar o modelo de implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos transportes públicos;
- 45) Avaliar os apoios atribuídos a operadores de transportes públicos de passageiros no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, incluindo elaboração de deliberação relativa aos procedimentos a implementar para efeitos da referida avaliação;
- 46) Realizar um estudo de avaliação das consequências jurídicas dos institutos da alteração das circunstâncias e de eventos imprevistos, no âmbito de contratos de serviço público do transporte de passageiros, quer na fase de formação dos mesmos, quer na fase da respetiva execução;
- 47) Promover ações de divulgação dos direitos dos passageiros e utilizadores, as quais incidirão sobre as matérias relacionadas com as orientações emanadas ou guias de boas práticas, a concertação com entidades nacionais e europeias com competência nesta temática, e a regulamentação europeia existente, designadamente o Regulamento 2017/2394, do Parlamento Europeu e do Conselho;
- 48) Supervisionar a atualização tarifária para 2020, nos termos da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, âmbito do RJSPTP, e criação de uma base de dados de tarifários validados de 2018 a 2020;
- 49) Emitir um parecer sobre o relatório final a elaborar pelo IMT, I.P. de avaliação da implementação do regime de *sharing*, nos termos do Decreto-Lei n.º 47/2018, de 20 de junho;
- 50) Desenvolver uma ferramenta para apresentação interativa da informação sobre o setor das concessões rodoviárias e de uma página de lançamento (*landing page*) desta ferramenta;
- 51) Efetuar as ações de fiscalização em função da análise das reclamações dos passageiros;

- 52) Elaborar os relatórios bianuais de 2016/2017 e 2018/2019 de aplicação do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro, referido no artigo 29.º daquele Regulamento;
- 53) Elaborar os relatórios bianuais de 2016/2017 e 2018/2019 de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1177/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores, referido no artigo 26.º daquele Regulamento;
- 54) Acompanhar a implementação do Regulamento (UE) 2017/2394 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de proteção dos consumidores;
- 55) Implementar um *microsite* dedicado à apresentação interativa de informação atualizada relacionada com concessões no setor das infraestruturas rodoviárias e de uma página de lançamento (*landing page*) desta ferramenta;
- 56) Participar em novos fora, em particular em resultado da nova estrutura da Comissão Europeia, bem como de ações que possam resultar da implementação de iniciativa legislativa da MobIES;
- 57) Desenvolver as atividades internas necessárias à concretização dos projetos relativos à iniciativa legislativa da MobIES, em particular de relatórios de diagnóstico e prospetiva no contexto da promoção e defesa da MobIES;
- 58) Consolidar a proposta de revisão legislativa aplicável aos direitos dos passageiros em todos os modos;
- 59) Publicar um regulamento com eficácia externa com a metodologia que densifica os parâmetros e critérios objetivos da análise económica simplificada prevista no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro;
- 60) Elaborar uma síntese anual sobre a participação da AMT nas reuniões dos Grupos de Trabalho (GT) do IRG-RAIL (*Emerging Legislative Proposals; Access; Services Facilities; Services Facilities Charges; Marketing Monitoring (Co-chair); e Charges*) destacando as principais atividades desenvolvidas no âmbito dos referidos GT com relevância para a promoção e defesa da concorrência no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* em Portugal;
- 61) Co-coordenar a "*Task Force Multimodality*" que visa identificar, partilhar e acompanhar os novos desafios regulatórios que o transporte e a mobilidade multimodal implicam em si mesmos e nas várias perspectivas em que se apresentam, e em especial os que emergem do desenvolvimento tecnológico e dos fenómenos da digitalização da economia no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*.
- 62) Participar nas reuniões dos grupos europeus onde a AMT tem representação, designadamente no Fórum do Corredor Atlântico do Rede Transeuropeia de Transportes, no *European Network Rail Regulatory Bodies* e no *ExBo do Atlantic Rail Freight Corridor*;
- 63) Exercer as funções de representação de Portugal no Conselho de Diretores de Estradas da Ibéria e Ibero América (DIRCAIBEA);
- 64) Operacionalizar o Memorando de Entendimento com a Agência Nacional de Transportes Terrestres da República Federativa do Brasil, (ANTT) no âmbito da cooperação em matéria de regulação de transportes terrestres;
- 65) Colaborar e cooperar com organismos europeus, nomeadamente outros reguladores económicos, na prossecução das atribuições da AMT na uniformização das condições dos mercados regulados em matéria de promoção e defesa da concorrência;
- 66) Coordenar o grupo de trabalho da Monitorização do Mercado Ferroviário no âmbito do IRG-Rail – assegurando a realização do programa de atividades tendentes à publicação do Relatório Anual de Monitorização do Mercado Ferroviário na Europa.

# CAPÍTULO VI

## PLANO DO CAPITAL HUMANO

O capital humano é a principal mais valia da AMT, motivo pelo qual o investimento no desenvolvimento das suas competências, e a adoção de políticas promotoras de um ambiente gerador de desempenhos de excelência, são vetores de orientação fundamentais para potenciar os recursos humanos desta Autoridade.

Embora com as dificuldades naturais resultantes da contenção orçamental que tem existido todos os anos, esta Autoridade tem procurado colmatar as insuficiências nos recursos humanos através do aproveitamento das sinergias entre as diferentes áreas, recorrendo maioritariamente à formação *on-job* e à constituição de equipas multidisciplinares, assente numa estrutura de carácter matricial.

A AMT tem a sua estrutura de carreiras organizada em grupos profissionais que integram níveis de qualificação, a saber: (i) quadros superiores, (ii) quadros médios, (iii) profissionais qualificados, e (iv) profissionais semiqualeificados.

A distribuição pelos grupos profissionais identificados, bem como pelos cargos de liderança, excluindo os órgãos sociais (CA e Fiscal Único), para 2020, do quadro de pessoal da AMT, que está na base do orçamento dos gastos com o pessoal, e que não tem alteração face a 2019, é a seguinte:

Cargos / Grupos profissionais	Previstos	Ocupados	Vagos
1 - Diretores e Chefes de Divisão	21	16	5
2 - Quadros superiores <sup>1</sup>	50	23	27
3 - Quadros médios	7	6	1
4 - Profissionais qualificados	10	7	3
5 - Profissionais semiqualeificados	3	2	1
<b>Total (1+2+3+4+5)</b>	<b>91</b>	<b>54</b>	<b>37</b>

Unidade: Colaboradores

À data de preparação do presente Plano de Atividades, excluindo os 5 membros do Conselho de Administração e o Fiscal Único, a AMT conta com 54 colaboradores em exercício de funções, encontrando-se 2 em exercício de funções fora da AMT (Governo e Assembleia da República), num total de 91 previstos no quadro de pessoal para 2020. Dos 54 colaboradores existentes, 31 (57%) estão no desempenho de funções na AMT ao abrigo de acordos de cedência de interesse público, nos termos do artigo 241.º e ss. da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho. Esta situação tem-se revelado instável, na medida em que se tratam de relações tripartidas (cedente, cessionário e trabalhador) em que qualquer uma das partes pode fazer cessar o acordo, necessitando por isso a AMT de garantir uma maior estabilidade futura no seu capital humano, e que garanta o retorno do investimento realizado em formação.

Face ao que antecede, em 2020, a AMT, à semelhança de anos anteriores, volta a centrar o seu foco nos dois vetores já definidos para o capital humano no Plano de Atividades anterior, e que são (i) a gestão organizacional e (ii) a qualificação.

1 Encontra-se em exercício de funções fora da AMT 2 colaboradores (Governo e Assembleia da República).

## PLANO DO CAPITAL HUMANO

No que se refere ao vetor da gestão organizacional, prevêem-se como principais iniciativas as que decorrem da consolidação de atividades já iniciadas em 2019, a saber:

- > Promover os procedimentos tendentes à consolidação no quadro da AMT dos colaboradores que se encontram a trabalhar nesta Autoridade ao abrigo do regime de cedência de interesse público;
- > Promover os procedimentos externos de recrutamento e seleção de novos colaboradores tendentes com vista a aumentar o nível de competências principalmente na área económica;
- > Reforçar a importância do sistema de avaliação de desempenho de dirigentes e colaboradores como instrumento de desenvolvimento do capital humano e reconhecimento do mérito.

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

- > Desenvolver novos instrumentos e metodologias de partilha e divulgação interna do conhecimento, investindo nas ferramentas de comunicação digitais;
- > Promover a formação que vise o reforço das competências multidisciplinares, humanas e técnicas, principalmente no âmbito das atribuições core da Autoridade, visando a preparação dos colaboradores assente na especialização, em sintonia com as futuras tendências do mercado de trabalho.

Os gastos com os recursos humanos em 2020 representam cerca de 37,56% dos gastos totais. No quadro seguinte apresenta-se o detalhe daqueles gastos, os quais resultam da estimativa constituída a partir do quadro de pessoal aprovado para o exercício em causa.

Natureza dos gastos	2019	2020	Δ %
Remunerações e incentivos	5 951 016	5 984 886	0,57
Encargos sobre remunerações e incentivos	1 304 100	1 302 230	(0,14)
Seguro acidentes de trabalho	40 000	36 804	(7,99)
Formação	50 000	50 000	-
<b>Total</b>	<b>7 345 116</b>	<b>7 373 920</b>	<b>0,39</b>

Unidade: Euros

Ainda no capítulo do recrutamento e da consolidação do seu quadro de pessoal, importa assinalar que a AMT, enquanto regulador económico com regime próprio previsto no artigo 27.º dos seus Estatutos e no artigo 32.º da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, no que respeita ao recrutamento de dirigentes e trabalhadores, dará ainda cumprimento às regras previstas para esta matéria, quer na Lei de Orçamento do Estado, quer no Decreto-Lei de Execução Orçamental, e que se apliquem à data de instrução dos processos, assentando sempre as suas iniciativas e decisões numa análise custo-benefício.

## CAPÍTULO VII

### PLANO ORÇAMENTAL E FINANCEIRO

À semelhança de anos anteriores, a AMT assume para 2020 uma gestão dos recursos orçamentais e financeiros visando a promoção da eficiência, a par com a consolidação da sua capacitação em todas as vertentes, e o desenvolvimento e investimento nos meios que lhe permitam prestar um serviço de qualidade aos seus *stakeholders*.

Importa assinalar que, todos os exercícios anteriores foram impactados pela contenção orçamental determinada pelas Leis do Orçamento do Estado, o que impediu a AMT de realizar projetos de maior custo financeiro em algumas áreas, e que visavam dar cumprimento à missão da Autoridade.

Aquele impacto, que se tem arrastado de exercício para exercício, é a consequência da AMT ter iniciado a sua atividade em 2016, ano que tem balizado a margem que existe para realizar pagamentos quanto às despesas que se enquadrem no conceito orçamental de aquisição de serviço.

Naquele particular importa relembrar o que está previsto na Lei-quadro das Entidades Reguladoras (artigo n.º 33) e nos Estatutos da AMT (artigo 30.º), i.e., que *não são aplicáveis à AMT as regras da contabilidade pública e o regime dos fundos e serviços autónomos, nomeadamente as normas relativas à autorização de despesas, à transição e utilização dos resultados líquidos e às cativações de verbas* quando se tratam de receitas próprias, conforme é o caso.

Não obstante, tal não aplicabilidade não tem sido observada desde 2017, o que, face à ausência de histórico significativo ao nível da execução orçamental, tem-se refletido de ano para ano numa impossibilidade de cumprir integralmente o planeado para cada exercício.

Assim, a AMT ambiciona em 2020, não só realizar projetos que ficaram por concretizar nos exercícios passados, bem como avançar com novas iniciativas previstas no presente plano.

De realçar que a concretização da globalidade das atividades planeadas, que naturalmente implicam financiamento e recursos humanos, depende do impacto das condicionantes impostas pela Lei do Orçamento do Estado para 2020 e respetiva legislação conexas, bem como da capacidade que a AMT, *per si* ou em articulação com outros órgãos, tenha para superar aquelas condicionantes.

### RENDIMENTOS

Em 2020, a atividade da AMT, conforme se tem verificado nos exercícios anteriores, será financiada exclusivamente com recurso a receitas próprias, resultantes das diversas tipologias de taxas previstas essencialmente nos seus Estatutos, mas não só. Os rendimentos que a AMT estimou arrecadar tiveram por base a evolução da atividade económica esperada nos setores regulados durante o exercício em causa.

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

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

Esta taxa está prevista no artigo 32.º, n.º 1, alínea a), dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada no Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março, e visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos

poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede rodoviária nacional que tenham sido concessionadas diretamente pelo Estado, não incluindo assim as subconcessões da IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.. (esta taxa representa cerca de 23,99% do total dos rendimentos);

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

Esta taxa está prevista e regulamentada no artigo 32.º, n.º 1, alínea b), dos Estatutos da AMT e visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede ferroviária nacional a qual está integralmente a cargo da IP, S.A..

O valor desta taxa é fixado anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa tendo por base a aplicação de um coeficiente de 2,15 sobre o valor da TUI – Taxa de utilização da infraestrutura – cobrada em 2018, prevendo-se um crescimento de cerca de 2,00%.

Neste particular, importa relembrar a ausência de publicação dos necessários despachos habilitantes em 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019, sendo por isso devidas as taxas relativas a estes exercícios. (esta taxa representa cerca de 15,73% do total dos rendimentos)

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

Esta taxa está prevista e regulamentada no artigo 32.º, n.º 1, alínea c), dos Estatutos da AMT e visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas portuárias nacionais. O pagamento é realizado por cada administração portuária, aplicando um determinado coeficiente às receitas de exploração arrecadas. O coeficiente a aplicar para determinada desta taxa é fixado anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa mantendo o valor absoluto considerado nos anos anteriores. (esta taxa representa cerca de 9,52% do total dos rendimentos) Também neste caso, não foram publicados os despachos em 2017, 2018 e 2019.

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

Esta contribuição está prevista e regulamentada no artigo 30.º, da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, e visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa teve por base o valor médio mensal cobrado em 2019. (esta taxa representa cerca de 12,44% do total dos rendimentos)

De realçar que esta receita é objeto de distribuição pelo Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) e pelo IMT, I.P., conforme previsto legalmente.

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

Esta comparticipação está prevista no artigo 32.º, n.º 1, alínea d), dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada na Lei n.º 11/2011, de 26 de abril - Estabelece o regime jurídico de acesso e de permanência na atividade de inspeção técnica de veículos a motor e seus reboques e o regime de funcionamento dos centros de inspeção.

A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 9.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., a título de comparticipação das entidades gestoras dos centros de inspeção técnica de veículos, a qual é posteriormente transferida por aquele Instituto para a AMT. (esta comparticipação representa cerca de 31,41% do total dos rendimentos)

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

Esta comparticipação está prevista no artigo 32.º, n.º 1, alínea e), dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada no Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho - Altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs 2009/113/CE, da Comissão, de 25 de agosto, e 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução.

A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 5.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelos Decretos-lei n.ºs 37/2014, de 14 de março, 40/2016, de 29 de julho, e 151/2017, de 07 de dezembro e pela Retificação n.º 3/2018, de 29 de janeiro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., a título de comparticipação a pagar por cada entidade privada autorizada a realizar exames de condução, a qual é posteriormente transferida por aquele Instituto para a AMT. (esta comparticipação representa cerca de 2,06% do total dos rendimentos)

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

Esta comparticipação está prevista no artigo 32.º, n.º 1, alínea f), dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada na Portaria 314-B/2010, de 14 de junho - define o modo de utilização do dispositivo eletrónico de matrícula (DEM) para todos os veículos previstos na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei 112/2009, de 18 de Maio, e para os veículos que utilizem identificadores associados ao sistema Via Verde, sem prejuízo, neste último caso, do disposto no n.º 2 do artigo 27.º da presente portaria, com vista à cobrança eletrónica de portagens, nos termos do n.º 2 do artigo 17.º, do artigo 19.º e do artigo 20.º do Regulamento de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadríciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis (Regulamento de Matrícula).

A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 22.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelas Portarias n.ºs 1033-C/2010, de 6 de outubro, 1296-A/2010, de 20 de dezembro, 135-A/2011, de 4 de abril, e 343/2012, de 26 de outubro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., proveniente da tarifa de transação eletrónica, a ser suportada pelas concessionárias, pelas subconcessionárias ou por outras entidades que, para pagamento dos seus serviços por parte dos utilizadores ou clientes, aceitem o dispositivo eletrónico como meio de cobrança, por cada transação eletrónica agregada ou não, consoante o caso, desde que não associada a uma isenção do pagamento de taxas de portagem, nos termos do artigo 18.º-A da referida Portaria. (esta comparticipação representa cerca de 1,86% do total dos rendimentos)

**h) Outras multas e penalidades diversas e outras receitas correntes**

A AMT previu ainda como rendimentos a arrecadar em 2020 em multas e penalidades diversas aplicadas, resultantes da instauração de processos contraordenacionais ao abrigo dos diversos regimes que regulamentam os setores regulados por esta Autoridade, bem como outras receitas relacionadas com outros serviços prestados. (estas receitas representam cerca de 0,27% do total dos rendimentos)

**i) Fundos comunitários**

Este financiamento comunitário, está relacionado com a candidatura apresentada pela AMT no âmbito do SATDAP – Sistema de Apoio à Transformação Digital da Administração Pública (SAMA 2020), tendo em vista o investimento no desenvolvimento de um sistema de informação que irá funcionar como um observatório do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*. (este financiamento representa cerca de 2,71% do total dos rendimentos)

## PLANO ORÇAMENTAL E FINANCEIRO

Assim, o orçamento da AMT para 2020, em termos de rendimentos, encontra-se estruturado da seguinte forma:

Natureza dos rendimentos	Valor
Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)	5 040 967
Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)	3 305 632
Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)	2 000 000
Contribuição de Regulação e Supervisão - TVDE	2 612 845
Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos	6 600 000
Comparticipação sobre os exames de condução	433 650
Comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem	390 000
Outras multas e penalidades diversas	50 000
Outras receitas correntes	7 000
Fundos comunitários	569 492
<b>Total</b>	<b>21 009 436</b>

Unidade: Euros

## GASTOS

No que respeita aos gastos para 2020, a política da AMT continuará em linha com os anos anteriores, ou seja, orientando as decisões relacionadas com a despesa para as soluções mais eficientes. Para tal continuará, nomeadamente a procurar (i) internalizar aquilo que são necessidades permanentes com consequentes poupanças ao nível dos trabalhos especializados, (ii) adotar soluções nas suas instalações e equipamentos que permitam gerar mais eficiência e economia na utilização das mesmas e consequentes consumos, (iii) implementar soluções ao nível dos sistemas de informação que aumentem a capacidade de recolha e tratamento de informação de forma integrada, permitindo canalizar recursos para outras tarefas/atividades, e (iv) apostar na digitalização da tramitação processual e das formas de trabalho, no sentido de reduzir o consumo de recursos que impactam negativamente na pegada ecológica.

Os gastos orçamentados para o exercício de 2020, tiveram em linha de conta as necessidades de financiamento para materialização das atividades e ações identificadas no presente plano ao longo de 12 meses completos de atividade, bem como os custos fixos inerentes à estrutura organizacional que deverá integrar os recursos humanos e materiais necessários à concretização do mesmo.

Assim, o orçamento de gastos da AMT para 2020 encontra-se estruturado da seguinte forma:

Natureza dos gastos	Valor
Pessoal	7 323 920
Fornecimentos e serviços externos	5 414 106
Juros e outros encargos	3 000
Transferências	2 648 418
Outras despesas <sup>2</sup>	243 975
Investimentos em bens de capital	3 865 758
<b>Total</b>	<b>19 499 177</b>

Unidade: Euros

<sup>2</sup> Inclui Reserva no valor de 241 975 €.



Em relação aos gastos com o pessoal foi considerado o quadro aprovado para 2020, o qual não sofreu alterações em relação a 2019, assumindo o pagamento de despesa relativa a 14 meses para os postos de trabalho ocupados e a ocupar. Estes gastos já incluem o pessoal a recrutar, quer por concurso, quer por consolidação (pessoal em exercício de funções na AMT há mais de 12 meses), cuja autorização foi solicitada em 22 de janeiro de 2019. (estes gastos representam cerca de 37,56% do total global).

No que respeita aos gastos com fornecimentos e serviços externos, à semelhança do exercício anterior, verificou-se um aumento com estudos e trabalhos especializados relacionados com as atividades core da AMT, exclusivamente resultantes da impossibilidade da AMT, em 2019, realizar um conjunto de atividades que estavam planeadas e orçamentadas, mas que pelo conjunto de restrições orçamentais referidas anteriormente, não puderam ser realizados. (estes gastos representam cerca de 27,77% do total global).

Na rubrica transferências para outras entidades públicas, o gasto previsto está relacionado com as prestações a pagar à Autoridade da Concorrência (AdC) nos termos do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, bem como com as transferências a realizar para o IMT, I.P. e para o Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) da contribuição de regulação e supervisão cobrada pela AMT, *cfr.* previsto no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, na sua redação atual. (estes gastos representam cerca de 13,58% do total global)

Nos investimentos em bens de capital estão previstos os gastos com aquisição de infraestrutura tecnológica de suporte ao sistema de *Business Intelligence* do observatório dos mercados da mobilidade, preços e estratégias empresariais, o qual obteve participação comunitária, bem como de outros sistemas de informação fundamentais para a atividade operacional da AMT como são, designadamente o sistema de gestão e tratamento de reclamações e o balcão único. (estes gastos representam cerca de 19,83% do total global)



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**

## **SEDE**

Palácio Coimbra  
Rua de Santa Apolónia, 53  
1100-468 Lisboa

**Tel: (+351) 211 025 800**

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

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