



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**



# **RELATÓRIO de ATIVIDADES, GESTÃO e CONTAS 2016**

## Índice

1 RELATÓRIO de ATIVIDADES, GESTÃO e CONTAS 2016.....	3
1.0 Nota do Conselho de Administração .....	4
1.1 A AMT .....	6
1.1.1 Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes .....	8
1.2 Execução do Plano de Atividades para 2016.....	12
1.2.1 Regular com Eficiência os Mercados da Mobilidade.....	12
1.2.2 Promover e Defender a Concorrência.....	18
1.2.3. Supervisionar e Inspeccionar os Mercados da Área de Jurisdição da AMT.....	21
1.2.4 Fiscalização e Contencioso.....	24
1.2.5 Potenciar a Qualidade do Serviço Prestado.....	26
1.2.6 Cooperação institucional .....	27
1.3 Estrutura Orgânica .....	29
1.4 Capacitação Normativa .....	31
1.5 Recursos Humanos .....	32
1.5.1 Quadro de Pessoal em 2016.....	33
1.5.2 Perfis dos Recursos Humanos.....	33
1.5.2.1 Distribuição por vínculo de emprego .....	34
1.5.2.2 Distribuição por género .....	34
1.5.2.3 Distribuição por idades .....	35
1.5.2.4 Distribuição por nível de habilitações.....	36
1.6 Análise Económico-Financeira e Orçamental .....	37
1.6.1 Análise Económico-Financeira .....	37
1.6.2 Análise orçamental .....	40
2 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS .....	42
2.1 Balanço .....	43
2.2 Demonstração de Resultados por Natureza .....	44
2.3 Fluxos de Caixa .....	45
2.4 Anexos ao Balanço e Demonstração de Resultados de 2016.....	46



## **1 RELATÓRIO de ATIVIDADES, GESTÃO e CONTAS 2016**

## 1.0 Nota do Conselho de Administração

É com o sentimento de dever cumprido neste contexto de recursos escassos e de um desafiante Ecosistema em constante mutação e evolução, sempre com o propósito de criar e acrescentar valor à economia e aos *stakeholders*, adotando um modelo de *Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)* que em meu nome pessoal e do Conselho de Administração apresento o Relatório de Atividades, Gestão e Contas para o ano de 2016.

A AMT cumpriu em 2016 o seu primeiro exercício completo de atividade, materializando o que o legislador pretendeu instaurar com a Lei-quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e os Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, tendo este sido fortemente marcado por intervenções seletivas nas duas vertentes mais críticas e importantes do arranque da AMT:

- ✓ A divulgação da sua visão perante os desafios regulatórios mais prementes suscitados pelo Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, bem como
- ✓ A continuação do desenvolvimento das ações necessárias à capacitação e operacionalização desta Autoridade, incluindo a edificação do quadro regulamentar interno, a seleção e contratação de dirigentes e técnicos qualificados para o seu quadro de pessoal e ainda a aquisição de equipamentos e serviços essenciais ao seu regular funcionamento.

Destas intervenções seletivas, e não querendo nem devendo ser exaustivo, gostaria de destacar o transporte público de passageiros e a mobilidade urbana, as distorções da concorrência no sistema portuário, a contratação pública, a criação do Espaço Ferroviário Único Europeu e a segurança ferroviária, e a coesão social e territorial em termos de transportes.

Gostaria de terminar com uma mensagem de confiança a todos os *stakeholders* da AMT assegurando-lhes que continuaremos a realizar os nossos melhores esforços para



assegurar uma regulação económica de qualidade no estrito cumprimento das disposições legais que nos enquadram.



## 1.1 A AMT

A AMT, criada pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, é a primeira Autoridade de Regulação Económica independente em Portugal, com jurisdição no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes terrestres, marítimos e fluviais e, respetivas infraestruturas e cadeias logísticas, regendo-se pelos respetivos Estatutos, aprovados em anexo ao supra mencionado diploma legal e pelo disposto na Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto – Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes.

Esta Autoridade em 2016, deu cumprimento à sua missão de *"Definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, fluviais e marítimos, num contexto de escassez de recursos e de otimização da qualidade e da eficiência, orientadas para o exercício da cidadania, numa perspetiva transgeracional, de desenvolvimento sustentável"*.

Conforme resulta do art.º 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, do art.º 34º ao 38º, tipificou os poderes específicos na base dos quais a AMT exerce a sua jurisdição.

Os Estatutos da AMT contemplam um leque de atribuições sem precedentes ao nível de qualquer outra entidade no contexto do Ecosistema, nomeadamente:

- Regulação Económica Independente;
- Promoção e Defesa da Concorrência, em linha com o novo Regime Jurídico da Concorrência, aprovado pela Lei n.º 19/2012, de 8 de maio;
- Supervisão dos Mercados da Mobilidade.

Neste sentido, o cumprimento da plenitude da Missão da AMT, enquanto Regulador Económico Independente, substantiva um modelo de *REEQ*, o qual, em síntese, se exprime por um exercício prévio de *compliance* que deve ser o mais diversificado e exaustivo possível, a que se segue a aplicação dos 3 pilares fundamentais:

- Suprir falhas de mercado,
- Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação,
- Promovendo a confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente de três racionalidades:
  - Investidores;
  - Profissionais/utilizadores/consumidores e/ou cidadãos;
  - Contribuintes.

A avaliação positiva global por parte da AMT exige a verificação positiva de todas as racionalidades, que são por conseguinte não aditivas, e deve ser devidamente integrada numa Visão Holística das mesmas.

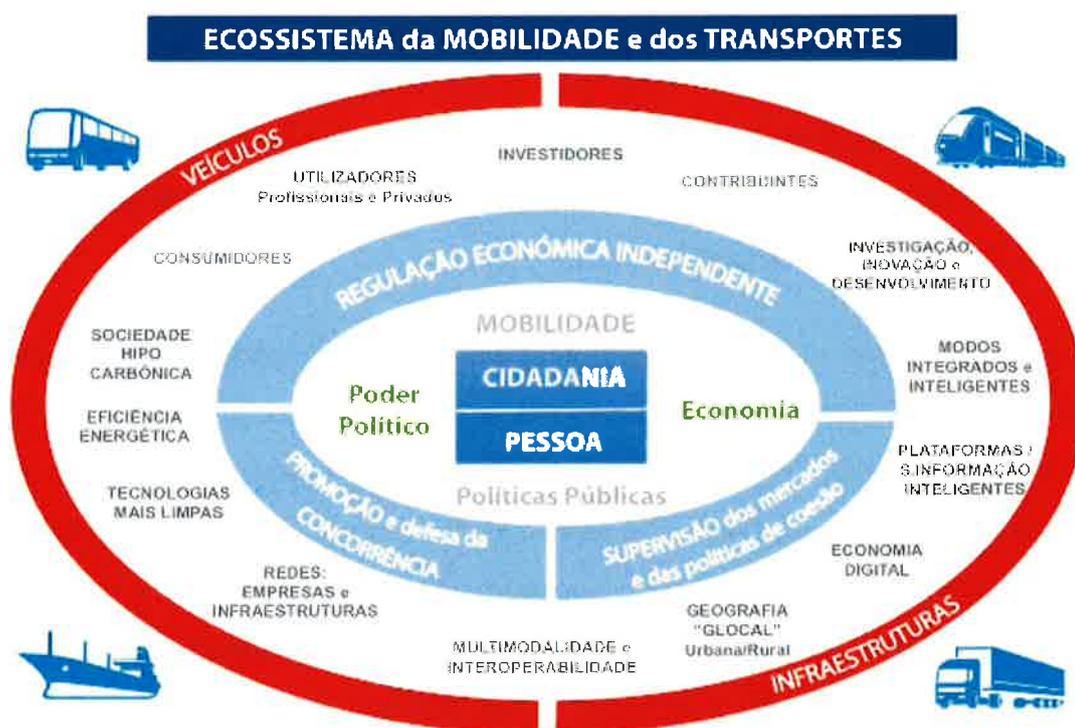
A aplicação deste Modelo de *REEQ* contribui para a consolidação de um ambiente incentivador do investimento produtivo e sustentado, público e privado, assente, por um lado, (1) na adoção de regras e procedimentos claros, assertivos, coerentes, credíveis, transparentes, com um elevado ciclo de vida, sindicáveis, que tenham 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 inclusiva - que corresponde ao descrito nos Tratados fundacionais da Construção Europeia pela expressão "concorrência não falseada" - sem restrições nem distorções.

Em conformidade, a AMT propõe-se contribuir para o investimento estruturante no tecido produtivo, o crescimento económico e o emprego, protegendo e promovendo sempre o bem público da mobilidade eficiente, inclusiva e sustentável, numa perspetiva de sustentabilidade financeira, ambiental, e de coesão económica, territorial e social, daí

advindo manifestas repercussões positivas para a Sociedade e para a Economia, em Portugal, no âmbito do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*.

### 1.1.1 Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

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 diagrama.



O *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, objeto de regulação económica pela AMT, engloba os sistemas de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e fluvial, e respetivas infraestruturas, de características muito diversas, todos contribuindo para proporcionar uma mobilidade eficiente, inclusiva e sustentável para pessoas e mercadorias.

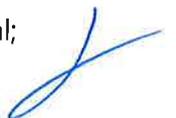
Neste contexto, estamos perante um perímetro muito alargado de empresas, superior a 29 mil, que inclui empresas públicas e privadas de diversa natureza e diferente geometria institucional.

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 Serviço Eletrónico Europeu de Portagem (SEEP) e as Entidades de Cobrança de Portagens;
- As empresas que desenvolvem atividades auxiliares e complementares aos transportes, devendo aqui destacar-se as Escolas de Condução e outras entidades formadoras homologadas para a obtenção de Certificados de Aptidão Profissional para diversos profissionais da área dos transportes, os Centros de Exames Públicos e Privados, bem como os Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITVs);
- As empresas de aluguer de veículos sem condutor, sejam veículos ligeiros de passageiros (*rent-a-car*), 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 em táxi e as empresas de transporte rodoviário de passageiros, nomeadamente, os operadores de serviço público de transporte de passageiros;
- As entidades gestoras de sistemas e serviços inteligentes de transporte, designadamente, as de sistemas de bilhética e de suporte à mobilidade.

Relativamente ao sistema ferroviário, podemos considerar as seguintes entidades reguladas:

- A empresa gestora da infraestrutura ferroviária, ou seja, a rede ferroviária nacional;



- As empresas de transporte público de passageiros que realizam o serviço de longo curso, o serviço regional, os serviços urbano e suburbano, e o serviço internacional;
- As empresas de transporte ferroviário de mercadorias;
- Os operadores de instalações de serviço ferroviárias;
- As empresas 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 (entidades gestoras dos portos marítimos e fluviais), são responsáveis pela administração e gestão das infraestruturas portuárias, pela prestação dos serviços de pilotagem dos portos e, em circunstâncias excecionais, pela prestação dos próprios serviços portuários.

A estas entidades são, ainda, através dos respetivos estatutos, conferidos poderes de Autoridade Portuária, com competência em matérias de segurança marítima, portuária e ambiental;

- As empresas prestadoras de serviços e atividades portuárias que incluem principalmente a movimentação de carga, detendo, por regra, a concessão dos principais terminais, em regime de serviço público ou de uso privativo, mas também o serviço de passageiros, a amarração, o reboque, os serviços de abastecimento de navios (bancas e mantimentos) e a recolha de resíduos;
- Os Agentes de Navegação, que asseguram a articulação entre os armadores, que normalmente representam nos portos escalados, e os carregadores/recebedores;
- 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 e mercadorias.

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”, em que os setores e mercados do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* estão adstritos às Competências e Poderes de diferentes Ministérios (Finanças; Planeamento e Infraestruturas; Ambiente; e Mar).



## 1.2 Execução do Plano de Atividades para 2016

No Plano de atividades da AMT para 2016 foi previsto um conjunto de prioridades estratégicas que, ao serem definidas, tiveram na sua base proporcionar a esta Autoridade o desenvolvimento de uma atividade atendendo a critérios de eficácia, eficiência e qualidade, atento ao previsto no art.º 39.º da Lei-quadro das Entidades Administrativas Independentes, Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.

Importa também realçar que a atividade da AMT em 2016 foi desenvolvida num contexto de crescimento estrutural e de escassez de recursos humanos.

Assim, passa-se em seguida a relatar a atividade da AMT em 2016, atendendo às referidas prioridades estratégicas.

### 1.2.1 Regular com Eficiência os Mercados da Mobilidade

O ano de 2016 desenvolveu-se, no que concerne à Regulação Económica, através do aprofundamento da experiência ganha e consolidada em 2015 e de uma abordagem inovadora face às grandes questões regulatórias em que a AMT se focou. Estas questões estavam na esfera de um Estado regulamentador, excessivamente intrusivo na iniciativa privada e, em certo sentido, causador de distorções da concorrência.

Esta matriz verificava-se por todo o Ecosistema. Como tal, a Regulação Económica concentrou-se em proporcionar à economia e sociedade portuguesas, serviços de elevado valor acrescentado que lhes permitam ter uma maior resiliência perante os desafios regulatórios que tanto a globalização como o aprofundamento da União Europeia suscitam e para os quais nenhuma das instituições públicas anteriores à AMT estavam preparadas.

Neste contexto, a AMT enquanto regulador económico independente no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, focou-se na emissão de quatro Pronúncias disruptivas nas componentes da operação portuária, do transporte público de passageiros, das concessões de infraestruturas rodoviárias e do sistema ferroviário português.

Para além do enumerado, a ação concentrou-se igualmente no contributo para a resolução de dois novos desafios, a mobilidade urbana e as plataformas tecnológicas, e a revisão do Código dos Contratos Públicos, nomeadamente o investimento produtivo estruturante.

Todas estas iniciativas visaram contribuir a existência da AMT seja sinónimo de valor acrescentado, prestando um serviço verdadeiramente novo, ou seja, o de *Regulação Económica de Elevada Qualidade*.

Neste quadro, relevam-se as ações desenvolvidas em 2016, no âmbito da Regulação Económica, e que em seguida se identificam.

### ***Pronúncias face aos principais desafios regulatórios suscitados pelo Ecosistema da Mobilidades e dos Transportes***

Ao longo de 2016 a AMT emitiu um conjunto alargado de Pronúncias, Pareceres, Memorandos e outros documentos no contexto dos principais desafios regulatórios inerentes ao *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, quer por pedido externo, nomeadamente da Assembleia da República ou do Governo, quer por sua iniciativa, as quais se elencam de seguida, agrupadas em função da iniciativa e dos diferentes destinatários.

**Assim, a pedido** foram desenvolvidas para os seguintes destinatários as ações que se descrevem:

#### **ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

##### **Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas**

Pronúncia sobre as condições do transporte coletivo de passageiros no serviço praticado pela UBER relativamente às plataformas tecnológicas para os mercados relevantes da mobilidade, num contexto da discussão pública em Portugal, sobre os Mercados de Inovação Tecnológica aplicados ao transporte coletivo de passageiros, nomeadamente as condições legais e de licenciamento dos serviços praticados pela UBER e CABIFY, e, ainda, à melhoria das condições de operacionalização do serviço de Táxi (setembro 2016).

## **XXI GOVERNO CONSTITUCIONAL**

### **i. Ministério do Planeamento e Infraestruturas – Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas**

- ✓ Parecer Vinculativo, nos termos da alínea b) do n.º 2 do art.º 34.º dos Estatutos da AMT, sobre o 3.º Relatório Final da Comissão de Renegociação nomeada pelo Despacho n.º 16198-F/2012, Subconcessões do Baixo Alentejo e Algarve Litoral (janeiro 2016);
- ✓ Parecer sobre o Contrato Programa celebrado, em 11 de março 2016, entre o Estado e a Infraestruturas de Portugal (IP), no contexto das obrigações de serviço público e compensações da gestão da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional (março de 2016);
- ✓ Parecer Vinculativo, nos termos da alínea b) do n.º 2 do art.º 34.º dos Estatutos da AMT, sobre os Acordos de Alteração aos Acordos de Aditamento relativos às Subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral (abril 2016);
- ✓ Memorando sobre o Projeto de Portaria que estabelece o regime complementar de redução das taxas de portagem e o respetivo montante, em lanços e sublanços de algumas autoestradas, e ainda à alteração e alargamento do regime de modulação do valor das taxas de portagem em benefício dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público (julho 2016);
- ✓ Memorando com emissão de parecer da AMT relativamente aos Projetos de Decreto-Lei e de Portaria para implementação da Fatura Única Portuária (FUP) por Escala de Navio (novembro 2016).



**ii. Ministério do Ambiente – Gabinete do Secretário de Estado Adjunto do Ambiente**

- ✓ Pronúncia sobre o Projeto de Decreto-Lei que estabelece as regras específicas aplicáveis ao «Serviço Público de Transporte de Passageiros Flexível» (TPF), consagrado na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) (março 2016);
- ✓ Pronúncia com uma análise estruturada sobre a atividade da plataforma tecnológica “Uber” e dos operadores a ela ligados, com vista a uma tomada de posição, quer no plano das Políticas Públicas, quer no plano regulatório, que garanta a coerência dos serviços de transporte prestados ao público, a adaptação do setor à evolução tecnológica e ao enquadramento de mercado atual e a paz social entre os prestadores de serviços (maio 2016);
- ✓ Pronúncia sobre o Projeto de diploma de Plataformas de Mobilidade e transporte de passageiros em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE) (outubro 2016).

**iii. Ministério do Mar – Gabinete da Ministra do Mar**

- ✓ Análise estruturada sobre a ligação marítima de passageiros e carga rodada entre a Região Autónoma da Madeira e o Continente Português (março 2016);
- ✓ Memorando sobre a revisão do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, que estabelece o Regime Jurídico da Operação Portuária (junho 2016);
- ✓ Dois Memorandos sobre o Anteprojeto de Alteração do Código dos Contratos Públicos, que inclui a transposição da Diretiva 2014/23/UE para a legislação portuguesa, no contexto específico dos aspetos relacionados com os contratos de concessões e modelos de organização da operação portuária (junho e setembro 2016).





### **Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.**

- ✓ Pronúncia sobre o Projeto de Deliberação do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes relativamente ao período de transição associado à implementação do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP) - Lei nº. 52/2015, de 9 de junho, e do Projeto de Certificado, a emitir aos operadores/empresas, para manutenção do regime de exploração, a título provisório, dos serviços de transporte público rodoviário de passageiros (junho 2016).

### **Direção-Geral das Atividades Económicas**

- ✓ Memorando com contributos sobre o Relatório do Tribunal de Contas Europeu: "O transporte ferroviário de mercadorias na UE ainda não está no rumo certo" (agosto 2016).

### **Direção-Geral de Política do Mar**

- ✓ Comentários da AMT sobre a Iniciativa para uma Estratégia no Mediterrâneo Ocidental (WEST-MED) (novembro 2016).

**Por iniciativa da AMT** foram desenvolvidas, ainda, para os seguintes destinatários as ações que se descrevem:

### **COMISSÃO EUROPEIA**

#### **Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DGMOVE)**

- ✓ Pronúncia sobre Questões da Regulação "*Issues Papers about TEN-T Core Network Corridors*", subjacentes aos Corredores da Rede Principal da Rede Transeuropeia de Transportes (em Língua Inglesa) (janeiro 2016).

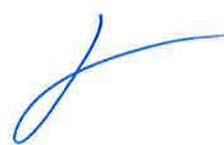
## **XXI GOVERNO CONSTITUCIONAL**

### **i. Ministério do Mar – Gabinete da Ministra do Mar**

- ✓ Pronúncia sobre as distorções de concorrência na operação portuária, advenientes de disparidades na organização dos sistemas portuários na Europa, e associadas à transposição da Diretiva 2011/4/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão, e à proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos (maio 2016).

### **ii. Ministério do Planeamento e Infraestruturas – Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas**

- ✓ Pronúncia sobre o Anteprojeto de Alteração do Código dos Contratos Públicos, tendo em vista assegurar condições para a competitividade e para a coesão territorial, social e económica do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, propiciando a consolidação de um ambiente incentivador do investimento (outubro 2016);
- ✓ Pronúncia sobre a instalação na Rede Ferroviária Nacional do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), no contexto da implementação do Espaço Ferroviário Europeu Único (dezembro 2016).





Ainda no âmbito da Regulação Económica destacam-se as seguintes atividades desenvolvidas em 2016:

- ✓ Realização de reuniões e pedido de informações à IP-Infraestruturas de Portugal sobre os trabalhos já desenvolvidos, assim como o planeamento e respetiva calendarização das ações a desenvolver, de modo a que o novo regime de tarifação decorrente da aplicação do Decreto-Lei nº 217/2015 e do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015, venha a ser aplicado a partir de 3 de julho de 2017;
- ✓ Elaboração de Proposta fundamentada da taxa de regulação a pagar pelas entidades gestoras da infraestrutura de sistemas de metropolitano e metropolitano ligeiro de superfície (setembro 2016);
- ✓ Início do processo de “Revisão e implementação do Regime de Desempenho” a cargo do gestor de infraestrutura ferroviária, no âmbito da implementação das regras estabelecidas no Decreto-lei nº 217/2015, de 7 de outubro.
- ✓ Relatório sobre o tráfego marítimo de mercadorias em 2015, englobando a análise do tráfego marítimo de mercadorias que constituem os mercados relevantes das cargas movimentadas nos portos do continente, considerando a sua dimensão de tráfego de cabotagem e internacional, importação e exportação, principais origens e destinos das principais mercadorias transportadas, tipologia dos navios que o asseguram e nacionalidade dos operadores e bandeiras dos navios;
- ✓ Relatório da análise dos mercados relevantes da Carga Contentorizada dos portos de Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines, segundo a metodologia da moderna economia industrial utilizando como instrumento o paradigma Estrutura Conduta-Resultados.

### **1.2.2 Promover e Defender a Concorrência**

A AMT em 2016 procurou contribuir para a promoção e defesa da concorrência no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, designadamente através de um maior acompanhamento do mercado. Adicionalmente trabalhou no sentido de promover a

disponibilização de informação e conhecimento, divulgando práticas catalisadoras de uma cultura de concorrência.

Assim, no âmbito do objetivo estratégico de Promoção e Defesa da Concorrência, foram desenvolvidas para os seguintes destinatários as atividades que se descrevem:

### **AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

- ✓ Parecer sobre Relatório Preliminar da AdC acerca da Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros – a análise surge num contexto em que se debate a modernização do quadro atualmente aplicável a esta atividade, em grande medida devido à emergência e proliferação de novas formas de contratação e prestação de serviços de transporte, suportadas em plataformas *online*, tendo sido anunciada pelo Governo a preparação de um pacote legislativo destinado a regular a atividade de plataformas de serviço de mobilidade e da operação de transporte público de passageiros em veículos descaracterizados.
  
- ✓ Nos termos do n.º 1 do art.º 55.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que estabelece o Regime Jurídico da Concorrência, relativo ao controlo de operações de concentração de empresas:
  - *Ccent. n.º 57/2015* - Aquisição, pela Yildirim Group, do controlo exclusivo, da Mota-Engil Logística, SGPS, S.A. e da Tertir, Terminais de Portugal, S.A. com exclusão das empresas mencionadas na notificação (janeiro 2016, Parecer Favorável);
  - *Ccent 16/2016 - EGIS / OPERSCUT* – Aquisição pela EGIS ROAD OPERATOR, S.A. dos restantes 30% (a EGIS era já detentora de 70% do capital social da Operscut) das ações representativas do capital social da Operscut – Operação e Manutenção de Autoestradas, S.A. (maio de 2016, Parecer Favorável);



- *Ccent 17/2016* – Aquisição pela ETAC – Empresa de Transportes António Cunha, S.A. do controlo exclusivo sobre a universalidade dos bens, direitos e obrigações inerentes à concessão, nomeadamente, i) do serviço público do transporte coletivo rodoviário de passageiros, realizado em treze linhas urbanas, ii) do serviço público do transporte coletivo fluvial de passageiros e viaturas e iii) da gestão e exploração das Oficinas e do Centro Coordenador de Transportes, através da celebração de um contrato de concessão com o Município de Aveiro (maio 2016, Parecer Favorável);
- *Ccent 21/2016* – Aquisição pelo Fundo Meridiam Infrastructure Europe II (SCA) SICAR, do controlo exclusivo sobre a sociedade Norscut — Concessionária de Autoestradas, S.A. ("Norscut"), através da aquisição da maioria do respetivo capital social (junho 2016, Parecer de Não Oposição).
- *Ccent. nº 36/2016* - Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi – Aquisição das participações detidas pela Ascendi Group, SGPS, S.A. num conjunto de sociedades pela Lusovia Investment S.C.A., uma sociedade controlada pelo Grupo Ardian. Mediante a presente operação o Grupo Ardian adquirirá o controlo exclusivo da Ascendi PT, SGPS, S.A. e da Ascendi PT II, SGPS, S.A., incluindo as entidades, que no âmbito da presente operação, serão controladas por esta última empresa: Ascendi Pinhal Interior, Ascendi Operadora PI, Ascendi Douro Interior, Ascendi Operadora DI, Sago, Via Verde Portugal e Auvisa (setembro de 2016, Parecer Favorável).

## **COMISSÃO EUROPEIA**

### **Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DGMOVE):**

- ✓ Contributos sobre o “Business case on the 9 core network corridors – Business Case Provisional”, modelo financeiro de implementação do ERTMs (em Língua Inglesa) (julho 2016).

A AMT desenvolveu, ainda, as ações que se descrevem:

- ✓ Revisão do novo acordo de cooperação entre as entidades reguladoras do corredor ferroviário de mercadorias, designado de “corredor Atlântico”, tendo em vista estabelecer mecanismos de cooperação entre as entidades, designadamente quanto a procedimentos de queixa e/ou recurso.
- ✓ Início de processo de homologação das tarifas do Diretório de Rede 2018.

### **1.2.3. Supervisionar e Inspeccionar os Mercados da Área de Jurisdição da AMT**

No âmbito deste objetivo estratégico foram desenvolvidas as seguintes atividades previstas no Plano:

- ✓ Iniciou-se o desenvolvimento do estudo relativo ao desenho funcional do futuro Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, o qual configurará uma base de dados sobre a atividade operacional de todos os operadores e infraestruturas dos mercados sob a supervisão da AMT;
- ✓ Início do processo sistemático de recolha de informação das entidades reguladas, no contexto das ações prévias à futura constituição do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais;
- ✓ Acompanhamento sistemático da implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento

Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo ao serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros;

- ✓ Diagnóstico sobre os transportes de cariz maioritariamente urbano existentes em Portugal ou que estabeleçam ligações a/em/entre centros urbanos de média dimensão, incluindo sobre serviços municipalizados, planos de mobilidade, e compensações financeiras;
- ✓ Emissão de parecer para a Área Metropolitana de Lisboa e Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente sobre a questão de emissão de novas autorizações para a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros, no âmbito da implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;
- ✓ Emissão de parecer para a Transportes de Lisboa, Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente e Área Metropolitana de Lisboa sobre a criação de títulos de transporte e a necessidade de regulamentação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, em matéria tarifária;
- ✓ Preparação do processo de avaliação das propostas de regulamentos de tarifas das cinco administrações portuárias nacionais para 2017 e implementação de mecanismos de transmissão atempada de informação circunstanciada e fundamentada;
- ✓ Início do acompanhamento do procedimento concursal público para subconcessão da exploração de um sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, em regime de serviço público, com a Administração da Metro do Porto e o Gabinete do Secretário de estado Adjunto e do Ambiente;
- ✓ Elaboração de parecer prévio vinculativo sobre a alteração ao Contrato de Serviço Público celebrado entre o Estado Português e a STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP), incluindo análise do contrato interadministrativo de delegação de competências entre o Estado Português e

a Área Metropolitana de Porto, do contrato de gestão operacional entre o Estado Português a AMP, bem como do diploma legal que estabelece os termos enquadramentos daquela delegação de competências;

- ✓ Início do diagnóstico, junto dos 59 maiores operadores de transportes do país, sobre regras vigentes constantes de condições gerais do transporte, cláusulas contratuais gerais e contratos de adesão em vigor em todos os modos de transportes de passageiros, designadamente em matéria de direitos e obrigações de operadores e passageiros, sistema tarifário e informação ao público;
- ✓ Início do diagnóstico das empresas que procedem ao transporte de passageiros, por via terrestre, fluvial ou marítima, ainda que de âmbito turístico, bem como da atividade exercida, o n.º de veículos ou embarcações utilizadas e os territórios de atividade, considerando que tal é relevante para um adequado planeamento e monitorização do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, sobretudo em meio urbano;
- ✓ Análise da ausência de aplicação do Regime Jurídico Aplicável às Transgressões Ocorridas em Transportes Coletivos de Passageiros está previsto na Lei n.º 28/2006, de 4 de julho;
- ✓ Elaboração de Relatório, após recolha de informação, junto de todas as câmaras municipais do país, sobre a prestação de serviços de transporte em táxi para posterior disponibilização junto do público e dos vários *stakeholders*;
- ✓ Início do processo de controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados, a entidades públicas e privadas do neste setor, de forma desagregada por beneficiário e tipo de subvenção, referentes aos anos de 2014 e 2016;
- ✓ Colaboração com a OCDE e a AdC no âmbito do projeto de avaliação concorrencial da legislação em vigor no setor dos transportes (e das profissões liberais) que está a ser desenvolvido pelas referidas entidades;

- ✓ Procedimento concursal tendente à aquisição de Serviços especializados (concurso público limitado por prévia qualificação) para elaboração de estudo económico financeiro, incluindo benchmarking internacional, de suporte à definição de regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros no âmbito do RJSPTP e acompanhamento do processo concursal após lançamento, adjudicação e execução contratual;
- ✓ Procedimento concursal tendente à aquisição de Serviços especializados (concurso público limitado por prévia qualificação) para a elaboração de um estudo multidisciplinar, incluindo benchmarking internacional, que sustente a elaboração de uma metodologia de avaliação de políticas públicas no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, na perspetiva da coesão territorial e social, em estreita relação com o RJSPTP e acompanhamento do processo concursal após lançamento, adjudicação e execução contratual;
- ✓ Procedimento concursal tendente à aquisição de serviços especializados (concurso público limitado por prévia qualificação) para elaboração de um Estudo multidisciplinar que sustente a elaboração das regras e princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público, requisitos gerais base para a caracterização das situações em que se justifica a previsão ou imposição de obrigações de serviço público e regras e princípios gerais relativos à contratualização de serviços de transporte público de passageiros, conceção, desenho e alteração dos contratos de serviços públicos, incluindo concessões, no âmbito do RJSPTP e acompanhamento do processo concursal após lançamento, adjudicação e execução contratual.

#### **1.2.4 Fiscalização e Contencioso**

No âmbito da fiscalização e contencioso, no decurso do ano de 2016, e tal como planeado, desenvolveram-se as seguintes atividades:



- ✓ Definição das metodologias necessárias para execução dos procedimentos de fiscalização e posterior aplicação do quadro sancionatório aplicável às diversas situações de incumprimento detetadas;
- ✓ Análise e instrução de diversos processos e realizadas ações de fiscalização e inquéritos com vista à averiguação de factos e situações objeto de denúncia ou reclamação para aferir da existência de indícios de ilícitos contraordenacionais para posterior abertura dos respetivos processos e subsequente sancionamento, se justificável. Com referência a 31 de dezembro de 2016, não existem processos de contraordenação instaurados;
- ✓ Resolução de conflitos entre operadores, procedeu-se à análise e acompanhamento da tramitação da fase administrativa de processos em curso, tendo sido proferidas quatro decisões administrativas no âmbito dos seguintes processos:
  - Recurso da Fertagus relativo ao Diretório da Rede 2015;
  - Recurso da Fertagus relativo ao Diretório da Rede 2016;
  - Recurso da Fertagus relativo ao Diretório da Rede 2017;
  - Recurso da Fertagus relativo à 2ª Adenda ao Diretório da Rede 2015 e 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016.
- ✓ Tratamento das reclamações dos utentes dos diversos serviços prestados pelos operadores sujeitos à jurisdição da AMT, tendo sido para tal adotados os procedimentos adequados para a triagem, registo e posterior tratamento dessas diversas reclamações e denúncias, no âmbito das quais se encetaram múltiplas interações com reclamados e reclamantes, com a finalidade de resolver ou corrigir as diversas situações objeto de reclamação e litígio. De assinalar que durante o ano foram inseridas na RTIC (Rede Telemática de Informação Comum) e tratadas cerca de 15.000 reclamações;
- ✓ Intervenções em processos de assessoria jurídica, envolvendo o aconselhamento jurídico especializado, a produção de informação jurídica, no âmbito da defesa do consumidor, para o site da AMT bem como a emissão de

pareceres relativamente a matérias diversificadas, incluindo em matéria de proteção de dados e privacidade. Nesta última área há que destacar o registo das principais bases de dados junto da CNPD, bem como a aprovação da política de privacidade da AMT e a nomeação do Encarregado de Proteção de Dados (“DPO”), em conformidade com o previsto no Regulamento (EU) 2016/679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016 (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados - “RGPD”) aplicável a partir de 25 de maio de 2018. Apesar de a nomeação do DPO para as Autoridades ou Organismos Públicos ser apenas obrigatória em 2018, a AMT entendeu dever proceder a essa nomeação, de forma a garantir, desde logo, a rigorosa observância das regras de proteção de dados, seguindo as melhores práticas internacionais, sendo, aliás, a primeira entidade pública portuguesa a dar cumprimento ao estabelecido no RGPD nesta matéria.

- ✓ Realização da primeira ação inspetiva pela AMT, a qual visou avaliar a qualidade do serviço prestado pelo Metropolitano de Lisboa, E.P.E., designadamente com base na pontualidade, frequência dos comboios, conforto, atendimento ao cliente e acesso a serviços e infraestruturas nas estações.

### **1.2.5 Potenciar a Qualidade do Serviço Prestado**

No âmbito desta macro atividade destacam-se:

- ✓ Conceção e desenvolvimento do Projeto “*AMT Digital*”, que consistiu na Identificação e Mapeamento dos Processos Chave e no Desenho do Modelo Concetual de Informação e Comunicação da AMT, com o envolvimento de toda a organização e como principais *outputs* os seguintes documentos: Mestre de Processos; Manual de Processos; Manual de *KPI*’s; Manual de Funções; Modelo de Informação e Comunicação e Arquitetura de Referência orientada para *stakeholders* da AMT.



- ✓ Pedidos de informação e esclarecimentos para recolha de indícios com vista à realização de ações de fiscalização relativamente às reclamações e denúncias dos utentes em relação a diversos operadores;
- ✓ Solicitação e posterior tratamento do pedido de informação aos Operadores Rodoviários, no âmbito da elaboração do relatório de progresso da implementação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, como fator a considerar no planeamento das auditorias e/ou inspeções a realizar em 2017;
- ✓ Realização de Conferência, em parceria com a Associação Nacional de Municípios Portugueses, sobre o novo paradigma da regulação e organização do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, no âmbito do RJSPTP e do Regulamento, dirigido a todos os municípios, comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas;
- ✓ O desenvolvimento das ações necessárias à capacitação e operacionalização da AMT primordialmente a conclusão da edificação do quadro regulamentar interno e o desenvolvimento de procedimentos quer para seleção e contratação de dirigentes e técnicos qualificados para o seu quadro de pessoal, quer para a aquisição de equipamentos e serviços essenciais ao seu regular funcionamento.

### **1.2.6 Cooperação institucional**

No âmbito deste objetivo estratégico destacam-se as seguintes iniciativas de internacionalização e de cooperação com outras entidades, ao longo de todo o ano de 2016, em diversos *fora* da UE e internacionais:

- ✓ Intervenções no evento *TEN-T Days 2016*, realizado em Roterdão, no contexto do Corredor Atlântico e das Autoestradas do Mar;
- ✓ Participação e intervenção, respetivamente, nas reuniões dos *fora* do Corredor Atlântico e das Autoestradas do Mar, no contexto da Rede Transeuropeia de Transportes;

- ✓ Participação nas reuniões e nos trabalhos de revisão do Acordo de Cooperação entre as Entidade Reguladoras dos Estados Membros do Corredor Atlântico (Portugal, Espanha, França e Alemanha);
- ✓ Adesão, em abril de 2016, ao *IRG-Rail*, grupo europeu dos reguladores independentes para a ferrovia que integra entidades reguladoras ferroviárias de 27 países europeus.

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:

- (1) o acesso à utilização da infraestrutura,
  - (2) o sistema de taxação de utilização da infraestrutura,
  - (3) propostas legislativas em desenvolvimento, e
  - (4) o acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário;
- ✓ Participação em reuniões dos grupos de trabalho no âmbito do SERAC – *Single European Railway Area Committee*, designadamente no âmbito do:
    - ENRRB – *European Rail Regulatory Bodies*;
    - Working Group on Rail Freight Corridors.
  - ✓ Integração e intervenção no Conselho de Diretores de Estradas da Ibéria e Iberoamérica (DIRCAIBEA), tendo a AMT sido eleita para uma das vice-presidências no triénio 2017/2019;
  - ✓ Participação na receção e acompanhamento da visita de estudo ao sistema logístico e ferroviário português de uma Delegação Oficial da Turquia (junho 2016).



### 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.

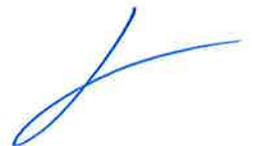
O Conselho de Administração é o órgão colegial máximo da AMT, composto por um presidente, um vice-presidente e três vogais e nos termos da Lei, é *“responsável pela definição da atuação e prossecução da sua missão, bem como pela direção dos respetivos serviços, nos termos definidos na lei e nos presentes 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, em tempo oportuno, foi solicitado ao Governo que nomeasse o Fiscal Único para a AMT, o que até ao presente 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:**
  - Direção de Regulamentação Interna e Externa;
  - Direção de Assessoria Técnica Multidisciplinar;
  - Direção de Auditoria e Avaliação da Missão; e
  - Direção de Cooperação Institucional.



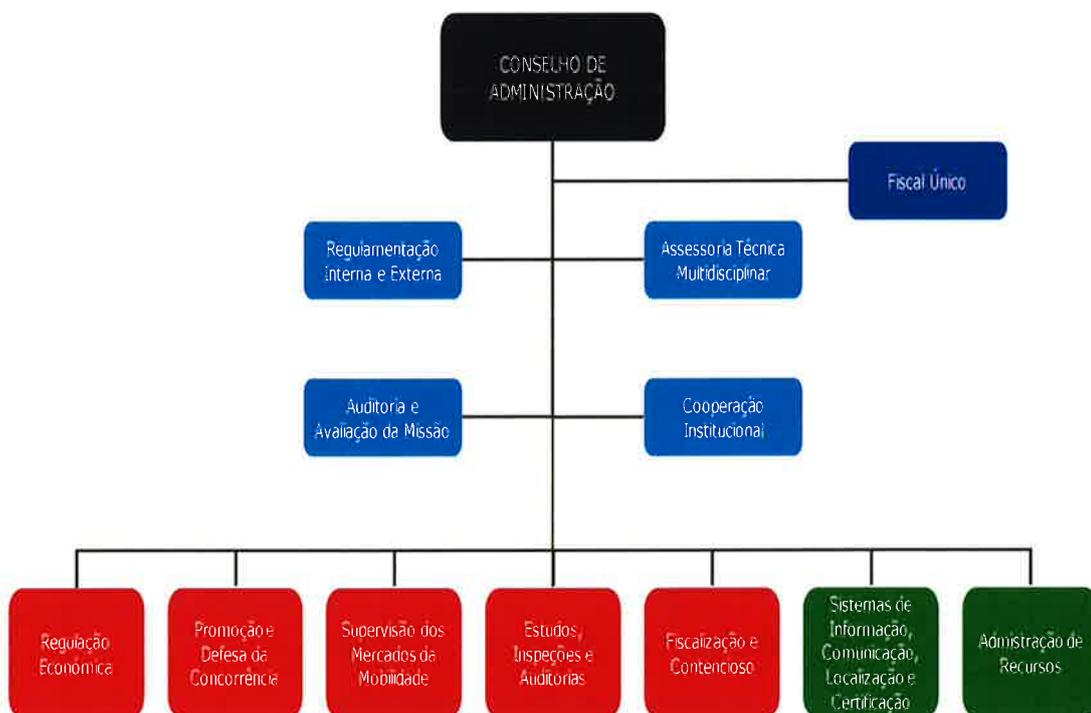
- **Na área de funções substantivas:**

- Direção de Regulação Económica;
- Direção de Promoção e Defesa da Concorrência;
- Direção de Supervisão dos Mercados da Mobilidade;
- Direção de Estudos, Inspeções e Auditorias;
- Direção de Fiscalização e Contencioso.

- **Na área de funções de suporte:**

- Direção de Administração de Recursos;
- Direção de Sistemas de Informação, Comunicação, Localização e Certificação.

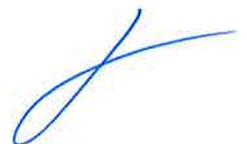
## Organograma AMT



## **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, o qual estabelece as normas relativas à organização interna;
- 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;
- Manual de Auditoria da AMT.





## 1.5 Recursos Humanos

O ano de 2016 voltou a ser marcado por políticas orçamentais restritivas determinadas por via da Lei do Orçamento do Estado para 2016 (LOE para 2016). À semelhança dos anos anteriores, as políticas adotadas pelo Governo basearam-se numa conjuntura de contenção e controlo da despesa pública.

A AMT, enquanto entidade do setor público, encontra-se sujeita às regras que lhe forem especificamente fixadas e aplicadas no âmbito da LOE para 2016.

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.

Em 2016, a AMT desenvolveu os primeiros procedimentos concursais públicos, com vista ao recrutamento dos quadros necessários à prossecução das suas atribuições, colmatando assim as suas necessidades mais prementes.

Os recrutamentos concluídos em 2016, permitiram suprir apenas uma parte das insuficiências humanas e técnicas da AMT, tornando evidente a necessidade de continuar em 2017 os esforços de recrutamento de recursos humanos com a qualidade daqueles que foi possível integrar neste exercício.

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.

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 2016**

O quadro de pessoal da AMT aprovado para 2016, e que esteve na base da orçamentação dos custos com pessoal, contava com um total de 82 elementos (incluindo os 5 membros do Conselho de Administração).

Em 31 de dezembro de 2016, a AMT contava com 48 colaboradores (incluindo os 5 membros do Conselho de Administração). Daqueles, 21 colaboradores foram recrutados através da celebração de Acordos de Cedência de Interesse Público, essencialmente nos termos do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio. Os restantes 22 trabalhadores foram recrutados através de 25 procedimentos concursais públicos.

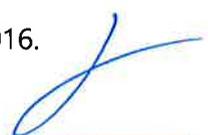
O quadro de pessoal tinha a seguinte distribuição por categoria em 31 de dezembro de 2016:

<b>CATEGORIA</b>	<b>PLANEADOS</b>	<b>EXISTENTES</b>
<b>Conselho de Administração</b>	5	5
<b>Dirigentes</b>	19	17
<b>Técnicos Superiores</b>	43	13
<b>Assistentes Técnicos e Operacionais</b>	15	13
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>48</b>

Relativamente à evolução do n.º de colaboradores, importa ainda realçar que as integrações foram ocorrendo de forma gradual ao longo de 2016.

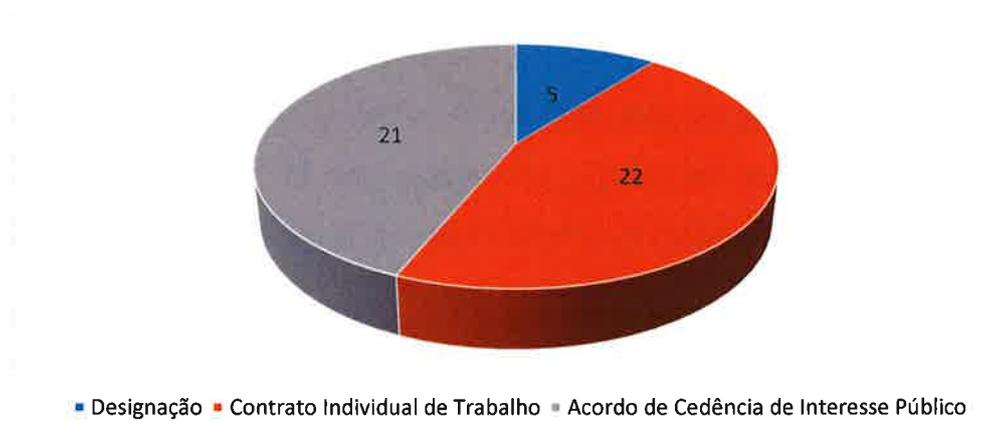
### **1.5.2 Perfis dos Recursos Humanos**

Em seguida apresentam-se um conjunto de gráficos de análise, relativos aos 48 colaboradores que integravam o quadro de pessoal da AMT em 31 de dezembro de 2016.



### 1.5.2.1 Distribuição por vínculo de emprego

No final de 2016 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 22 colaboradores com vínculo de Contrato Individual de Trabalho e com 21 colaboradores com vínculo de emprego público, recrutados através da celebração de Acordo de Cedência de Emprego Público.

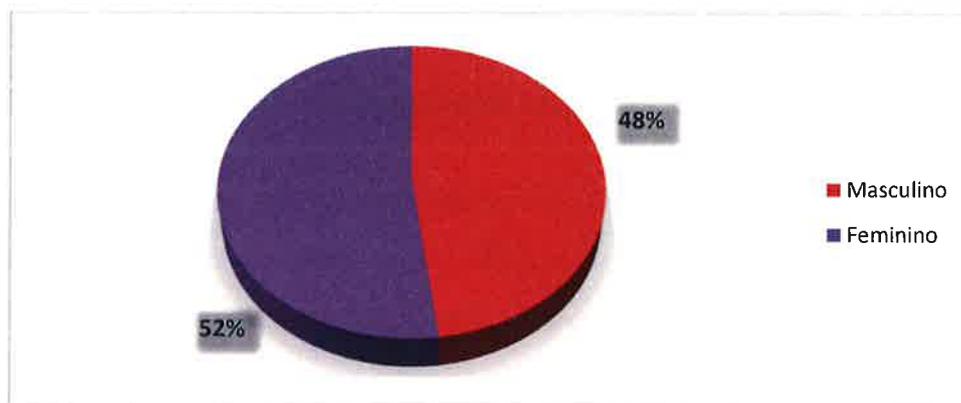


**Fig. 1** – Distribuição de colaboradores por vínculo

### 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 48 colaboradores que integravam o quadro da AMT, incluindo o Conselho de Administração, 23 eram homens e 25 eram mulheres, i.e., 48% e 52% respetivamente. De realçar, que a AMT promove ativamente uma política de recrutamento baseada na igualdade de género nas oportunidades de emprego.



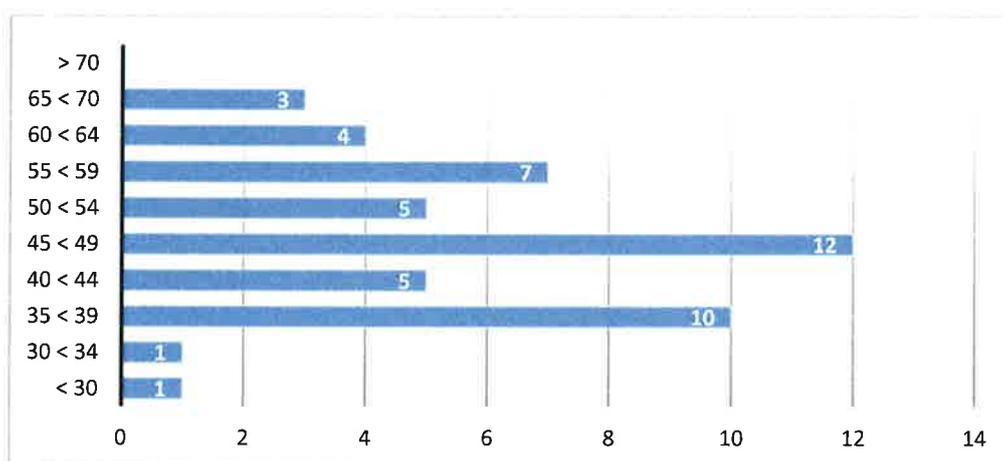


**Fig. 2** – Distribuição de colaboradores por género

### 1.5.2.3 Distribuição por idades

Relativamente à distribuição por idades verificamos ao observarmos o gráfico que existe uma maior concentração de trabalhadores na classe etária entre os 45 e 49 anos – 12 colaboradores. Posteriormente verifica-se que as três classes imediatamente anteriores que abrangem os colaboradores dos 35 aos 39 anos, dos 55 aos 59 anos e dos 40 aos 44 anos, contam com 10, 7, 5 colaboradores cada, respetivamente.

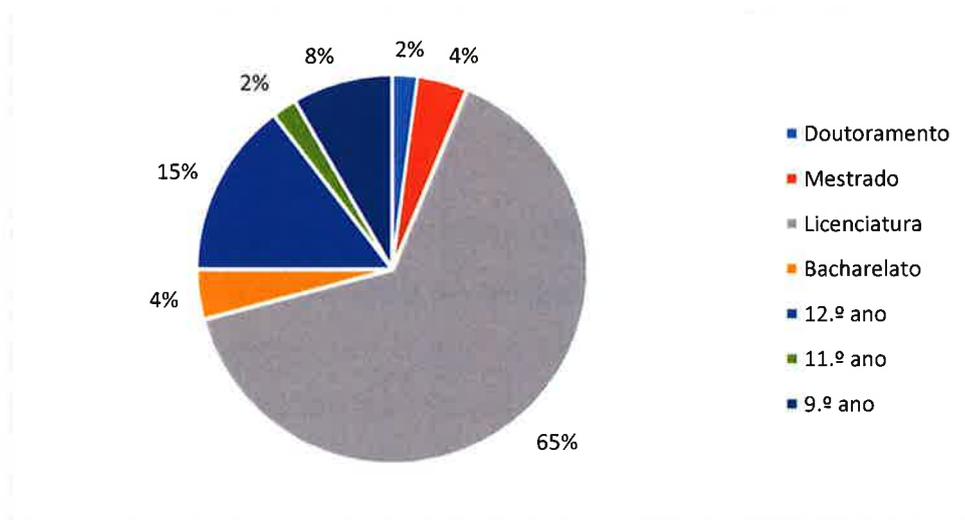
Podemos ainda concluir que 95 % dos colaboradores têm idades superiores a 35 anos, facto que se compreende pela missão da AMT e respetivas atribuições, que naturalmente exigem recursos humanos com experiência comprovada e um elevado grau de competências.



**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**

A partir da análise do gráfico podemos concluir no imediato que 75% dos colaboradores possuem formação superior, dos quais 6% com o grau de Mestre ou Doutorado. Esta tendência, confirma a forte aposta da AMT no recrutamento de quadros qualificados.



## 1.6 Análise Económico-Financeira e Orçamental

No que à situação económico-financeira e orçamental diz respeito, é importante assinalar que não existe comparabilidade entre o exercício de 2016 e os anteriores, visto que este é o primeiro exercício completo da AMT, atendendo a que em 2015 apenas foi registada atividade no período entre 23 de julho e 31 de dezembro. Assim, resulta que esta será uma análise sem quaisquer elementos comparativos.

A AMT aplica o SNC nos termos do art.º 30.º dos respetivos estatutos, não lhe sendo por isso aplicável as regras da contabilidade pública.

### 1.6.1 Análise Económico-Financeira

No exercício de 2016, a AMT registou rendimentos de 18.444.411 euros, gastos de 6.854.164 euros, resultados operacionais de 11.590.876 euros (excluindo juros e gastos similares suportados), e um resultado líquido 11.590.248 euros.

Importa relativizar o valor referente a gastos, ou pelo menos fazer uma leitura rigorosa do seu significado, visto que o mesmo se respeita a um período de tempo totalmente atípico, atendendo a que não inclui um gasto em termos de recursos humanos, informáticos e de logística inerente a uma AMT em pleno funcionamento e 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.

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

- Ativo: 31.755.296 euros
- Passivo: 1.844.076 euros
- Capital Próprio: 29.911.220 euros

No **Ativo**, incluem-se, com maior nível de materialidade, seguindo a ordem crescente do grau de liquidez, os *Clientes*, no valor de 9.064.314 euros, as *Outras contas a receber*, com

um total de 2.187.483 euros, os *Diferimentos*, no valor de 28.339 e a *Caixa e depósitos bancários*, no valor de 20.347.469 euros

Nos *Clientes*, 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 prerrogativa prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, art.º 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.

Em *Outras contas a receber*, assinala-se e o reconhecimento do montante de 2.187.483 euros, relativo à receita prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, art.º 32.º, n.º 1, alínea b), referente aos exercícios de 2015 e 2016, 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. Nos *Clientes*, o saldo refere-se aos valores não pagos relativos à última tranche de 2015, e que foram regularizados no início de 2016.

No **Passivo**, incluem-se as *Outras a contas a pagar* e o *Estado e outros entes públicos*, no valor de 1.645.511 euros, e 198.565 euros, respetivamente.

Nas *Outras a contas a pagar*, está incluído o acréscimo referente a férias e subsídio de férias a pagar em 2017, no valor de 500.940 euros, bem como os montantes a entregar à AdC relativos a 2015 e 2016, no valor de 1.091.030 euros, calculado nos termos do Decreto-lei n.º 125/2014, art.º 35.º, n.º 3 (Estatutos da AdC), utilizando como base de cálculo o montante de 9.055.978 euros que respeita à receita cobrada em 2014 e reconhecida pela AMT nas contas de 2015. Nesta conta inclui-se ainda a estimativa de acréscimo de gastos (luz, água e manutenções) no valor de 52.126 euros.





No *Estado e outros entes públicos* estão incluídos os impostos retidos aos trabalhadores nos vencimentos pagos em dezembro, cuja entrega ocorreu em janeiro, e as correspondentes contribuições da entidade patronal sobre as remunerações pagas, no valor de 187.045 euros, e o IRC retido no pagamento de rendimentos prediais, no valor de 11.520 euros.

No **Capital próprio**, inclui-se o *Resultado transitado* de 2015, no valor de 18.320.972 euros, e o *Resultado líquido do exercício*, no valor de 11.590.248. Estes, nos termos do n.º 4 do art.º 30 do Decreto-Lei 78/2014 de 14 de maio, *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 do art.º 30.º dos seus Estatutos, 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.

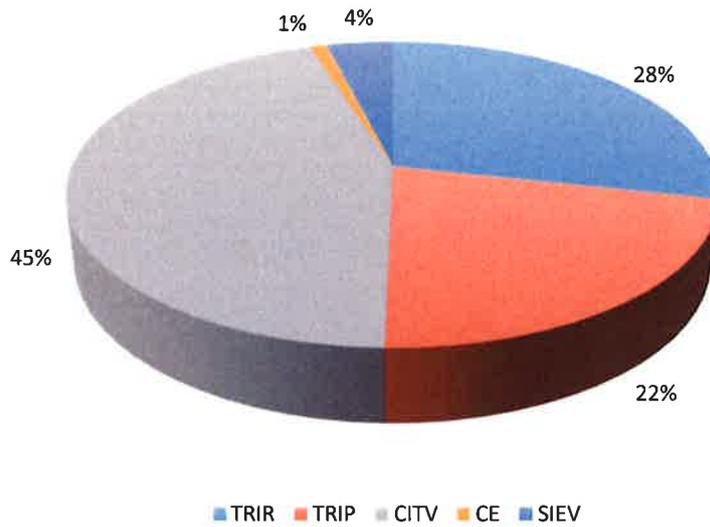
Não obstante, de acordo com a Lei de Enquadramento Orçamental em vigor à data da aprovação do Orçamento da AMT (Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto, na sua redação atual), o Orçamento da AMT integra o Orçamento do Estado para 2016, motivo pelo qual se mantêm registos na ótica orçamental por forma a permitir o integral cumprimento das obrigações de reporte e integração no Orçamento do Estado.

O orçamento inicial da AMT para 2016 contava com uma previsão de receita de 14.901.084 euros e um total de despesa de 13.180.014 euros. Em sede de execução orçamental, a receita cobrada ascendeu 17.723.168 euros e a despesa realizada foi de 4.884.788 euros. Assim o saldo de gerência do ano fixou-se nos 12.838.380 euros.

De referir que, a aplicação dos saldos de gerência da AMT em despesa depende da prévia autorização dos membros do Governo a quem esta Autoridade está adstrita e do responsável da área das Finanças, pelo facto da mesma representar uma alteração às dotações globais aprovadas no âmbito do Orçamento do Estado.

Na **Receita** cobrada, inclui-se, a Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR), no valor de 5.033.236 euros, a Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP), no valor de 3.868.807 euros, a comparticipação das entidades gestoras dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV), no valor de 7.911.735 euros, a comparticipação das entidades privadas autorizadas a realizar Exames de Condução (CE), no valor de 175.291 euros, e a comparticipação proveniente do Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos (SIEV), no valor de 700.762 euros.





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

A **Despesa** paga divide-se principalmente entre as despesas com o pessoal, no valor de 3.196.804 euros, as aquisições de bens e serviços, no valor de 995.595 euros, as transferências para a AdC, no valor de 565.999 euros e, por último, os investimentos em bens de capital, no valor de 125.639 euros.



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



## 2 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



## 2.1 Balanço

(valores expressos em euros)

Rúbricas	Notas	Datas	
		31/12/2016	31/12/2015
<b>ATIVO</b>			
<b>Ativo não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	127 691	4 171
		<b>127 691</b>	<b>4 171</b>
<b>Ativo corrente</b>			
Clientes	7	8 336	759 203
Adiantamento a fornecedores	8	0	34 406
Outras contas a receber	9;17	11 243 461	11 991 345
Diferimentos	10	28 339	28 213
Caixa e depósitos bancários	4	20 347 469	7 623 043
		<b>31 627 605</b>	<b>20 436 210</b>
<b>Total do ativo</b>		<b>31 755 296</b>	<b>20 440 381</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital próprio</b>			
Resultados transitados		18 320 972	0
Resultado líquido do período		11 590 248	18 320 972
<b>Total do capital próprio</b>		<b>29 911 220</b>	<b>18 320 972</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Passivo corrente</b>			
Fornecedores			
Estado e outros entes públicos	11	198 565	213 376
Outras contas a pagar	12	1 645 511	1 906 033
<b>Total do passivo</b>		<b>1 844 076</b>	<b>2 119 409</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>		<b>31 755 296</b>	<b>20 440 381</b>

## 2.2 Demonstração de Resultados por Natureza

(valores expressos em euros)

Rendimento e Gastos	Notas	Período	
		2016	2015
Vendas e serviços prestados	13	18 435 739	21 148 665
Fornecimentos e serviços externos	14	(1 561 203)	(1 335 415)
Gastos com o Pessoal	15	(3 072 141)	(1 491 428)
Outros rendimentos e ganhos	16	8 672	0
Outros gastos e perdas	9;17	(2 217 614)	0
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>11 593 453</b>	<b>18 321 822</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	6	(2 577)	(53)
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>11 590 876</b>	<b>18 321 769</b>
Juros e gastos similares suportados		(629)	(797)
<b>Resultado antes de imposto</b>		<b>11 590 248</b>	<b>18 320 972</b>
Imposto sobre o rendimento do período			
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>11 590 248</b>	<b>18 320 972</b>



## 2.3 Fluxos de Caixa

(valores expressos em euros)

Rúbrica	Notas	Períodos	
		2016	2015
<b>Fluxos de caixa atividades operacionais - Método direto</b>			
Recebimentos de clientes		17 722 832	8 400 498
Pagamentos a fornecedores		(1 593 912)	(232 110)
Pagamentos ao pessoal		(2 737 789)	(316 051)
Caixa gerada pelas operações		<b>13 391 131</b>	<b>7 852 337</b>
Pagamentos/recebimentos do imposto sobre o rendimento		(540 193)	(224 738)
<b>Fluxo das atividades operacionais (1)</b>		<b>12 850 938</b>	<b>7 627 599</b>
<b>Fluxos caixa das atividades de investimentos</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(126 097)	(4 224)
<b>Fluxo das atividades de investimento (2)</b>		<b>(126 097)</b>	<b>(4 224)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Juros e gastos similares		(415)	(332)
<b>Fluxo das atividades de financiamento (3)</b>		<b>(415)</b>	<b>(332)</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)</b>		<b>12 724 426</b>	<b>7 623 043</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período</b>		<b>7 623 043</b>	-
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período</b>		<b>20 347 469</b>	<b>7 623 043</b>





## **2.4 Anexos ao Balanço e Demonstração de Resultados de 2016**

### **1. Identificação da entidade**

Este Anexo diz respeito às demonstrações financeiras da AMT à atividade desenvolvida no exercício de 2016

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, 1100-468 Lisboa. A AMT teve os seus Estatutos aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

A AMT tem por missão regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, 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 privado, público, cooperativo e social.

Importa, ainda, referir que a AMT rege-se pelo regime jurídico da concorrência, pela 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 nº 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.



## **2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras**

### **2.1. Referencial utilizado**

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no quadro das disposições em vigor em Portugal, em conformidade com o Decreto-Lei nº 158/2009, de 13 de julho, e de acordo com a estrutura conceptual, Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro e Normas Interpretativas emitidas e em vigor.

### **2.2. Indicação e justificação das disposições do SNC que tenham sido derrogadas**

Não foram derrogadas quaisquer disposições do SNC.

### **2.3. Indicação e comentário das contas do balanço e da demonstração de resultados cujos conteúdos não sejam comparáveis com os do exercício anterior**

As contas de balanço e resultados não são comparáveis com as de exercícios anteriores, dado que se trata do primeiro exercício completo da AMT.

## **3. Principais políticas contabilísticas**

### **3.1. 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.

### **3.2 Outras políticas contabilísticas relevantes**

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

#### **a) Ativos fixos tangíveis**

Os ativos fixos tangíveis encontram-se valorizados ao custo de aquisição, deduzido das correspondentes depreciações e eventuais perdas por imparidade acumuladas. As depreciações foram calculadas pelo método das quotas constantes, em conformidade com



o período de vida útil máximo, dado através das taxas máximas aplicáveis, constantes do Cadastro e Inventários dos Bens do Estado (CIBE) – Portaria n.º 671/2000, de 17 de abril. (ver nota 6)

#### **b) Clientes e outras contas a receber**

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. (ver notas 7 e 9)

#### **c) Adiantamentos a fornecedores**

O valor incluído nesta conta em 2015 referia-se aos montantes que deveriam ter sido retidos a título de IRC, aquando do pagamento à IP Património, S.A. dos valores relativos às rendas do edifício sede da AMT, os quais foram regularizados em 2016. (ver nota 8)

#### **d) Diferimentos**

O valor registado nesta conta respeita à contrapartida financeira devida pela subconcessão do edifício sede da AMT relativa a janeiro de 2017 e paga à IP Património, S.A. em dezembro de 2016. (ver nota 10)

#### **e) Caixa e depósitos bancários**

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 2016. A AMT cumpre o regime de unidade de tesouraria do Estado nos termos do n.º 8 do art.º 30.º dos seus Estatutos. (ver nota 4)

#### **f) Estado e outros entes públicos**

Nesta conta estão registados os valores relativos aos impostos retidos aos trabalhadores nos vencimentos pagos em dezembro, cuja entrega só ocorrerá em janeiro, e as correspondentes contribuições da entidade patronal sobre as remunerações pagas, e o IRC retido no pagamento de rendimentos prediais, cuja entrega ocorrerá também em janeiro. (ver nota 11)

#### **g) Outras contas a pagar**

Os valores registados nesta conta respeitam designadamente (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. (ver nota 12)

#### **h) Rendimentos e gastos**

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. (ver notas 13 a 17)

### **3.3 Juízos de valor (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 na experiência de eventos atuais e passados para a consideração 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 juízos de valor que envolvem estimativas, não foram efetuados pelo Órgão de Gestão juízos de valor no processo de aplicação das políticas contabilísticas que tenham impacto significativo nas quantias reconhecidas nas demonstrações financeiras.

### **3.4. 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, incluindo expectativas relativas a eventos futuros considerados prováveis face às circunstâncias em que as estimativas são baseadas ou resultado de uma informação ou experiência adquirida. Os efeitos reais podem diferir dos julgamentos e estimativas efetuados, nomeadamente no que se refere ao impacto dos gastos e rendimentos que venham realmente a ocorrer.

#### **a) 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.



## **b) 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, os quais poderão vir a divergir do risco efetivo a incorrer no futuro.

## **4. Fluxos de Caixa**

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:

<i>Unid.: euros</i>	
Descrição	2016
Depósitos à ordem – IGCP, E.P.E.	20 347 417
Caixa	52
<b>Total</b>	<b>20 347 469</b>

## **5. Políticas contabilística, alterações nas estimativas e erros**

No presente exercício houve alterações na estimativa constituída no exercício anterior relativa à Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF) a cobrar nos anos de 2014 e 2015, atento aos factos conhecidos à data do fecho das contas de 2016. (ver nota 9.)

Acresce que no presente exercício não houve registos de erros relativos a exercícios anteriores.



## 6. Ativos fixos tangíveis

O movimento ocorrido na rubrica de ativos fixos tangíveis e respetivas depreciações durante o exercício de 2016, foram os seguintes:

### CUSTOS DE AQUISIÇÃO

Unid.: euros

Descrição	Saldo Inicial	Aumentos	Alienação	Transferência	Saldo Final
Equipamento administrativo	4 224	126 097	0	0	130 321
<b>Total dos ativos fixos tangíveis</b>	<b>4 224</b>	<b>126 097</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>130 321</b>

### DEPRECIÇÕES ACUMULADAS

Unid.: euros

Descrição	Saldo Inicial	Reforço	Anulação / Reversão	Transferência	Saldo Final
Equipamento administrativo	53	2 577	0	0	2 630
<b>Total dos gastos de depreciação</b>	<b>53</b>	<b>2 577</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 630</b>

## 7. Clientes

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

Unid.: euros

Clientes	31/12/2016
Infraestruturas de Portugal, S.A.	8 280
Auto-Estradas do Atlântico, S.A.	56
<b>Total</b>	<b>8 336</b>

Os valores incluídos no quadro anterior referem-se à dívida da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A. e da Auto-Estradas do Atlântico, S.A., no valor de 8.280 euros e 56 euros,



respetivamente, relativas a juros por atrasos no pagamento das tranches da TRIR devida em 2016, aplicados ao abrigo do art.º 9.º do Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março.

## **8. Adiantamentos a fornecedores**

O montante de 34.406 euros, registado no fecho de contas de 2015 na conta 228 – *Adiantamentos a fornecedores*, referia-se aos valores que deveriam ter sido retidos a título de IRC, aquando do pagamento à IP Património, S.A. dos montantes relativos à contrapartida devida a título de subconcessão do edifício sede da AMT, os quais foram devidamente regularizados em 2016.

## **9. Outras contas a receber**

Relativamente às Outras Contas a receber, esta inclui as contas 2721–*Devedores por Acréscimos de Rendimentos* e 2781 – *Devedores diversos*.

No que diz respeito à conta 2721 – *Devedores por Acréscimos de Rendimentos*, o saldo em 31 de dezembro de 2016 correspondia a 2.187.483 euros. Esse valor é relativo à receita da denominada TRIF, prevista na alínea b), do n.º 1, do art.º 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, referente à estimativa dos valores que deveriam ter sido recebidos nos exercícios de 2015 e 2016, i.e., € 715.372 euros e 1.472.111 euros, respetivamente, que, 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, as mesmas não foram objeto de cobrança. 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 um coeficiente de 2,15% à Taxa de Utilização da Infraestrutura (TUI) cobrada pela REFER, E.P.E., atual IP, S.A., no ano anterior.

De referir que, de acordo com instruções transmitidas pelo Ministério do Planeamento e das Infraestruturas a que a AMT está adstrita, e apesar desta Autoridade não reconhecer qualquer fundamento jurídico para restringir o direito ao recebimento por parte da AMT

ao período subsequente a 23 de julho de 2015, foi feita uma correção no valor de 2.217.865 euros, ao montante a cobrar da TRIF nos anos de 2014 e 2015 que estava reconhecido no fecho de contas de 2015, atento aos factos conhecidos à data do fecho das contas de 2016.

Na conta 2781 – *Devedores diversos* o saldo em 31 de dezembro de 2016 no valor de 9.055.978 euros, resulta da dívida do IMT, I.P. à AMT pelo facto daquele Instituto ter dado cumprimento em 2014 à prorrogação prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, art.º 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.*

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 àquela receita 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 de 9.055.978 euros, 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.

## 10. Diferimentos

Na conta 281 – *Gastos a reconhecer* está registado o valor de 28.339 euros relativo à contrapartida financeira devida pela subconcessão do edifício sede da AMT referente a janeiro de 2017 e paga à IP Património, S.A. em dezembro de 2016.

## 11. Estado e outros entes públicos

O detalhe dos valores incluídos nesta rubrica é o seguinte:

*Unid.: euros*

Rubrica	31/12/2016		Saldo
	Ativo	Passivo	
Retenção IRC – Rendimentos prediais	-	(11 520)	(11 520)
Retenção IRS – Trabalho dependente	-	(106 180)	(106 180)
IVA	-	-	-
Contribuições para a Segurança Social	-	(80 865)	(80 865)
<b>Total</b>	-	<b>(198 565)</b>	<b>(198 565)</b>

## 12. Outras Contas a Pagar

As Outras Contas a pagar, incluem a conta 2722 – *Credores por Acréscimos de Gastos*, e a conta 2782 – *Credores diversos*.

Na conta 2722 – *Credores por acréscimo de gastos*, está incluído (i) o acréscimo referente a férias e subsídio de férias a pagar em 2017, no valor de 500.940 euros, (ii) os montantes a entregar à AdC relativos a 2014 e 2017, no montante global de 1.091.030 euros, calculado nos termos do Decreto-lei n.º 125/2014, art.º 35.º, n.º 3 (Estatutos da AdC), utilizando como

base de cálculo para 2014 o montante de 9.055.978 euros, que respeita à receita cobrada em 2014 e reconhecida pela AMT nas contas de 2015 e (iii) o acréscimo referente aos gastos (luz, água e manutenções) do Palácio Coimbra no ano de 2016 no valor de 52.216 euros.

Na conta 2782 – *Credores diversos* estão incluídos os montantes em trânsito relativos ao fundo de manuseio no valor de 1.308 euros.

### **13. Vendas e serviços prestados**

O valor registado nesta conta a 31 de dezembro de 2016, refere-se exclusivamente aos serviços prestados pela AMT no âmbito da sua atividade de regulação e decompõe-se da seguinte forma, de acordo com a natureza dos rendimentos:

*Unid.: euros*

<b>Natureza das Taxas</b>	<b>31/12/2016</b>
TRIR - Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias	4 307 033
TRIP - Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias	3 868 807
TRIF - Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (2016)	1 472 110
Comparticipação paga pelos Centros Inspeção Técnica de Veículos	7 911 735
Comparticipação paga pelos Centros de Exame	175 292
Comparticipação paga pelos operadores no âmbito do SIEV	700 762
<b>Total</b>	<b>18 435 740</b>

#### 14. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos valores incluídos nesta rubrica é o seguinte:

*Unid.: euros*

Rubrica	31/12/2016
Trabalhos especializados	312 362
Vigilância e segurança	82 608
Conservação reparação	7 051
Ferramentas utensílios	733
Limpeza higiene e conforto	41 496
Eletricidade	31 715
Água	21 831
Livros técnicos	1 823
Material escritório	6 415
Géneros alimentícios	2 549
Combustíveis	13 337
Deslocações estadas e transportes	43 217
Rendas e alugueres	415 667
Comunicações	11 488
Despesas de representação	11 174
Transferências AdC	525 031
Outros serviços	32 706
<b>Total</b>	<b>1 561 203</b>

No âmbito da aplicação do SNC, a AMT tem incluído nos Fornecimentos e Serviços Externos, as transferências para a AdC, previstas nos Estatutos daquela Autoridade (Decreto-Lei n.º 125/2014).



## 15. Gastos com pessoal

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

*Unid.: euros*

<b>Gastos com pessoal</b>	<b>31/12/2016</b>
Remunerações	1 819 283
Despesas de representação	235 485
Suplementos e complementos	221 551
Subsidio de natal	167 737
Subsidio de férias	115 160
Subsidio refeição	48 611
Horas extraordinárias	868
Ajudas de custo	6 621
Formação	28 374
Seguros acidentes de trabalho	13 232
Encargos sociais	415 219
<b>Total</b>	<b>3 072 141</b>

## 16. Outros rendimentos e ganhos

O valor de 8.672 euros registado nesta conta refere-se a juros cobrados por incumprimento nos prazos de pagamento da TRIR relativa a 2016, aplicados ao abrigo do art.º 9.º do Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março.

## 17. Outros gastos e perdas

O montante de 2.217.614 euros registado nesta conta refere-se à correção da estimativa constituída no fecho de contas de 2015, ao montante a cobrar da TRIF nos anos de 2014 e 2015. (ver nota 9.)



## **18. Impostos**

A AMT é uma pessoa coletiva de direito público, dotada de autonomia administrativa financeira e de património próprio.

Nos termos do n.º 2 do art.º 2.º, do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado (CIVA) 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.

## **19. Divulgações exigidas por diplomas legais**

Nos termos do art.º 21.º, do n.º 1, do Decreto-Lei n.º 411/91, de 17 de outubro, a AMT confirma não ser devedora de quaisquer contribuições vencidas à Segurança Social e à Administração Fiscal.

## Declaração de responsabilidade

No âmbito do processo de prestação de contas do exercício de 2016 da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes declaramos, sob compromisso de honra, enquanto titulares de órgãos responsáveis pela elaboração, aprovação e remessa das contas individuais ao Tribunal de Contas, que adotámos, fizemos aprovar e executar de forma continuada os princípios, normas e procedimentos contabilísticos e de controlo interno a que estamos vinculados por imperativo legal ou contratual e que garantem e asseguram, segundo o nosso conhecimento, a veracidade e sinceridade das respetivas demonstrações financeiras e a integralidade, legalidade e regularidade das transações subjacentes, pelas quais assumimos a responsabilidade de que, designadamente:

- a) não contêm erros ou omissões materialmente relevantes quanto à execução orçamental e de contabilidade de compromissos, à gestão financeira e patrimonial e, bem assim, ao registo de todas as operações e transações que relevem para o cálculo do défice e da dívida pública atendendo, nos termos aplicáveis, ao direito europeu da consolidação orçamental;
- b) identificam completamente as partes em relação de dependência e registam os respetivos saldos e transações;
- c) não omitem acordos quanto a instrumentos de financiamento direto ou indireto;
- d) evidenciam com rigor e de forma adequada a dimensão, extensão e relevação contabilística dos passivos efetivos ou contingentes, designadamente os compromissos decorrentes de benefícios concedidos ao pessoal e aos membros dos órgãos sociais, bem como as responsabilidades decorrentes de litígios judiciais ou extrajudiciais;
- e) incluem os saldos de todas as contas bancárias no IGCP e/ou noutras instituições financeiras;
- f) evidenciam que foram respeitadas as normas da contratação pública aplicáveis e cumpridos pontual e tempestivamente todos os acordos e contratos com terceiros;

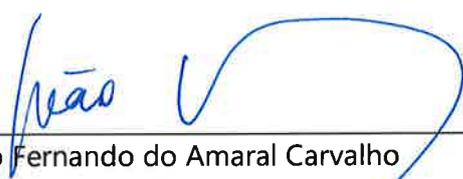


g) evidenciam que foram respeitadas as normas dos regimes de vinculação, de carreiras e de remunerações dos trabalhadores que exercem funções públicas e do código do trabalho, bem como observaram as incompatibilidades e limitações previstas aí, no estatuto de aposentação, no código contributivo da segurança social e em estatutos específicos, designadamente de carreiras especiais;

h) foram publicitadas de acordo com as disposições legais e comunicadas às entidades competentes.

Lisboa, 04 de maio de 2017

### O Conselho de Administração da AMT



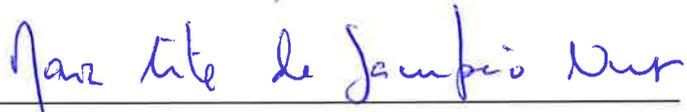
---

João Fernando do Amaral Carvalho  
(Presidente)



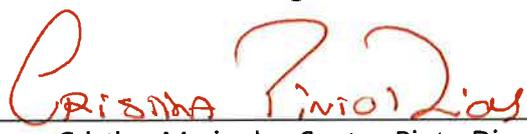
---

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)