

## **PARECER AMT/01/2023**

### **I. OBJETO**

1. No presente documento, apresenta-se o Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) relativamente ao Regulamento da Zona Livre Tecnológica (ZLT) de Matosinhos, nos termos do n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, que estabelece o regime e define o modelo de governação para a promoção da inovação de base tecnológica através da criação de ZLT.
2. A ZLT de Matosinhos, constituída nos termos do referido Decreto-Lei n.º 67/2021, é um espaço delimitado geograficamente no Município de Matosinhos para a realização de testes, experimentação e demonstração de tecnologias, produtos, serviços e modelos de negócio inovadores, em ambiente real ou quase-real, na área da mobilidade orientada para a neutralidade carbónica das cidades.

De forma complementar, nesta ZLT pretende-se também testar novos conceitos de política, formas de governação, sistemas de financiamento e inovações sociais que acelerem a colocação de novos produtos e serviços no mercado.

3. Neste contexto, pretendem-se, em particular, testar na ZLT de Matosinhos, produtos ciber-físicos de mobilidade carbono-zero, desenhados para serem usados como serviços, que integram três dimensões essenciais: os produtos físicos de mobilidade (e os sistemas de energia), a infraestrutura e os dispositivos de conectividade e as plataformas de ciência de dados.

As tecnologias associadas aos referidos produtos centram-se tipicamente no desenvolvimento de sistemas ciber-físicos, como analítica de dados, inteligência artificial, sensorização e internet das coisas (IoT), tecnologias de carregamento, comunicações baseadas em 5G e *blockchain*, entre outras.

4. Releva, ainda, que os testes se poderão estender a soluções de mobilidade autónoma marítima para monitorização e usos similares, aproveitando a presença do porto de Leixões, numa cidade costeira que é Matosinhos.

## II. ENQUADRAMENTO E ANTECEDENTES

5. A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia (CE) em 2020.12.09 (Comunicação COM(2020) 789 final), e em particular no âmbito da sua Iniciativa Emblemática 7 – Inovação, Dados e Inteligência Artificial para uma Mobilidade mais Inteligente, tendo em vista impulsionar a investigação e implantação de tecnologias inovadoras e sustentáveis nos transportes, considera ser fundamental a existência de um ambiente propício ao desenvolvimento dessas tecnologias e serviços associados, bem como de todos os instrumentos legislativos para a sua validação, designadamente no sentido de facilitar ensaios e provas, tornando o quadro legislativo adequado à inovação e apoiando a implantação de soluções no mercado.

Uma das dimensões particularmente relevante é a inteligência artificial que é determinante para a automatização dos transportes em todos os modos de transportes, sendo para tal essencial apoiar instalações de ensaio e experimentação no domínio desta dimensão.

6. Nesse sentido, o Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, estabelece o regime e define o modelo de governação para a promoção da inovação de base tecnológica através da criação de ZLT, materializando um quadro legislativo que promove e facilita a realização de atividades de investigação, demonstração e teste, em ambiente real, de tecnologias, produtos, serviços, processos e modelos inovadores, em Portugal, de forma transversal, aproveitando todas as oportunidades trazidas pelas novas tecnologias — desde a inteligência artificial, à *blockchain*, passando pela bio e nanotecnologia, a impressão 3D, a realidade virtual, a robótica e a IoT, incluindo o *big data* e a rede 5G, entre outras inovações científicas e tecnológicas.
7. Nos termos desse diploma são os seguintes os princípios gerais aplicáveis às ZLT:
  - 7.1. A realização de testes de experimentação pode ser efetuada mediante candidatura livre e contínua a submeter à entidade gestora ou através de programas para a inovação especificamente criados para o efeito;

- 7.2.** Sem prejuízo do disposto no Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados, aprovado pelo Regulamento (UE) 2016/679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, podem ser previstas condições mínimas ou adicionais para o envolvimento dos participantes nos testes, para o tratamento dos seus dados pessoais e para a proteção dos mesmos, no âmbito das ZLT e dos respetivos programas para a inovação;
  - 7.3.** Os promotores dos testes devem obter, sempre que necessário, o consentimento livre, esclarecido e expresso de participantes e, quando aplicável, tratar os dados pessoais dos mesmos em conformidade com o quadro legal aplicável;
  - 7.4.** Todas as entidades envolvidas devem colaborar entre si com vista a assegurar a agilização e coordenação dos processos para realização de testes que sejam realizados em ZLT, devendo nomear para o efeito pontos de contacto;
  - 7.5.** A divulgação da informação deve salvaguardar a proteção da propriedade intelectual, do segredo de negócio e dos dados pessoais, bem como a segurança da informação classificada, de qualquer marca e grau, que seja classificada por entidade competente e nos termos das disposições legais ou regulamentares que lhe sejam aplicáveis; e
  - 7.6.** Os funcionários da Autoridade de Testes e da entidade gestora da ZLT, bem como de outras entidades que tenham acesso aos testes e a informação sobre os mesmos, estão sujeitos a sigilo sobre a mesma no âmbito do exercício das suas funções.
- 8.** Ao abrigo do n.º 3 do artigo 6.º do citado Decreto-Lei n.º 67/2021, o regulamento interno de cada ZLT está sujeito a parecer da entidade reguladora competente, sendo que, atenta a área de intervenção da ZLT de Matosinhos ser a mobilidade orientada para a neutralidade carbónica nas cidades, a AMT constitui-se como entidade reguladora competente.



9. A AMT é uma entidade reguladora, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, e com a missão, conforme definido nos seus estatutos aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, de regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, por vias navegáveis interiores 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, nos termos desses estatutos e demais instrumentos jurídicos.
10. A AMT, assume, por natureza, uma função de regulação económica, devendo sempre procurar preservar o equilíbrio económico de um determinado setor que não lograria ser obtido sem essa intervenção, o que deve passar por:
- 10.1. Efetuar um exercício de *compliance* com a legislação e jurisprudência aplicável, a par de um conhecimento compreensivo e constantemente atualizado dos mercados da mobilidade;
- 10.2. Contribuir para o suprimento de “falhas de mercado”, a par da redução ou tendencial eliminação das “falhas de Estado” e promovendo o equilíbrio dinâmico e resiliente das Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores, Profissionais e Utilizadores/Consumidores, e dos Contribuintes; e
- 10.3. Pugnar por uma concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, e promovendo e defendendo o interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, ou seja, que integre as seguintes dimensões:
- Na dimensão da inclusividade, a abrangência e coesão territorial e social, extensiva a todas as pessoas, e naturalmente também a mobilidade de bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
  - Na dimensão de eficiência, as naturais exigências de competitividade, produtividade e combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogêneas da globalização; e

- Na dimensão da sustentabilidade, a integração das exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, 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, da Organização das Nações Unidas (ONU), para o Desenvolvimento Sustentável, o Pacto Ecológico Europeu e demais normativo nacional, da União Europeia (UE) e internacional que lhes dão sequência.

**11.** Mais concretamente, pode intervir no contexto das ZLT a diversos níveis, através de poderes regulatórios e de supervisão, designadamente:

**11.1.** Analisar as políticas públicas e o seu impacto nos diferentes *stakeholders*, e diagnosticar o funcionamento dos mercados relevantes, através de estruturada e periódica recolha e reporte de informação relevante;

**11.2.** Identificar, em toda a legislação ou em políticas públicas, matérias com relevância regulatória, visando cristalizações, incongruências ou barreiras à entrada nos mercados ou ao seu desenvolvimento;

**11.3.** Propor aos órgãos legislativos competentes alterações relevantes ou produzir regulamentação e definição de regras gerais, designadamente, quanto a preços, acesso a redes/infraestruturas essenciais ou obrigações de serviço público, e procurando que não sejam intrusivas; e

**11.4.** Atuar do ponto de vista da fiscalização e da correção de distorções regulatórias ou práticas anti concorrenciais ou de violação das disposições legais aplicáveis.

**12.** Num contexto das múltiplas transições - energética, digital, ambiental - apenas através de uma interação sistemática com o mundo real será possível elevar o compromisso público da AMT e o seu patamar de exigência, transformando-se numa verdadeira “organização que aprende”, antecipando uma diversidade de futuros, e que contribui para o bem-estar dos cidadãos e das empresas, num mundo em que a regulação económica independente deve assumir um papel indispensável, decisivo e concreto.



**13.** Portanto, o papel da AMT vai para além da mera verificação de *compliance* ou conformidade legal, mas também desta autoridade ser ela própria um facilitador da inovação, atuando numa perspetiva igualmente de promoção do equilíbrio e do desenvolvimento dos mercados e do bem estar das pessoas e das empresas.

**13.1.** Independentemente de candidaturas individuais de entidades públicas ou privadas, a AMT pretende incentivar a identificação e apresentação de novos projetos ou de outros que possam potenciar projetos existentes, por parte de promotores da inovação no ecossistema da mobilidade e dos transportes e em setores conexos, de forma a captar toda a mais-valia possível na prossecução do interesse público subjacente à sua atuação enquanto regulador.

**13.2.** Assim, esta autoridade encoraja os promotores de projetos de inovação nestes mercados a, previamente à submissão de manifestações de interesse junto da Agência Nacional de Inovação (ANI), estabelecerem contactos com a AMT de forma a identificar aspetos de enquadramento que possam ser mais bem esclarecidos ou potenciados.

**14.** Importa igualmente referenciar que a AMT participou ainda na fase de projeto legislativo do citado Decreto-Lei n.º 67/2021, tendo sido favorável à criação de ZLT e defendido que:

**14.1.** A criação de instrumentos de experimentação, dentro das ZLT, através de programas para a inovação e/ou através de instrumentos legais e/ou regulamentares, poderá constituir uma importante ferramenta de promoção da inovação, sempre que o regime legal ou regulamentar em vigor não o preveja ou impeça, dificulte ou onere a realização de testes;

**14.2.** Um dos fatores que apresenta um potencial de impacto mais relevante no domínio da mobilidade e transportes do futuro, advém do uso da inteligência artificial, tornando-se num elemento essencial a considerar no domínio dos ensaios e experimentação, portanto, nas ZLT;

**14.3.** Nesta matéria específica, será de destacar a componente dos algoritmos computacionais que terão que garantir, designadamente:

- A liberdade de escolha e devidamente informada pelos consumidores;



- A confidencialidade dos negócios, bem como um ambiente de concorrência não falseada, prevenindo situações de cartelização ou de abuso de posição dominante, o que é essencial para a promoção do investimento sustentado, produtivo e estruturante; e
- Acautelar os riscos associados ao “*data led regulation*”, potencialmente conflituantes com os direitos, liberdades e garantias constitucionalmente estatuidos, em particular em matéria de proteção de dados pessoais e de proteção do consumidor, bem como suscetíveis de acarretar riscos regulatórios.

**15.** A ZLT de Matosinhos, gerida pelo CEiiA – Centro de Engenharia e Desenvolvimento, o qual se dedica à conceção, desenvolvimento e operação de novos produtos e serviços para as indústrias tecnologicamente avançadas (automóvel e mobilidade, aeronáutica, mar e espaço), foi objeto da respetiva manifestação de interesse, rececionada pela AMT, através da ANI, e nesse contexto já objeto de uma análise preliminar, incluindo em reuniões prévias com a ANI e CEiiA.

**16.** No contexto dessa análise prévia e atendendo a que diversas áreas a testar nesta ZLT se referem a matérias em que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) é a autoridade competente designadamente em matéria de regulamentação técnica, foi assinalada a relevância daquele Instituto também ser considerado no âmbito das autoridades competentes desta ZLT, o mesmo ocorrendo relativamente à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) no enquadramento das suas competências em matéria de circulação rodoviária, a ainda, atendendo a que esta ZLT também abrange a possibilidade de teste de soluções de mobilidade autónoma marítima, na área portuária de Leixões, a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).



### III. PARECER DA AMT

17. O objetivo visado pela ZLT de Matosinhos no desenvolvimento, teste e experimentação de soluções inovadoras de mobilidade orientadas para a neutralidade carbónica, e espelhado no respetivo regulamento da ZLT, encontra-se em pleno alinhamento, quer com a mencionada Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da CE, quer com o interesse público que compete à AMT de promover e defender de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, no ecossistema da mobilidade e dos transportes.

18. [confidencial].

### IV. CONCLUSÕES

19. A AMT incentiva a identificação e apresentação de projetos, por parte de promotores da inovação no ecossistema da mobilidade e dos transportes e em setores conexos, de forma a captar toda a mais-valia possível na prossecução do interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito de cidadania, subjacente à sua atuação enquanto regulador económico independente.

20. Esta autoridade é, pois, favorável ao fim visado pela ZLT de Matosinhos no desenvolvimento, teste e experimentação de soluções inovadoras de mobilidade orientadas para a neutralidade carbónica e que se encontra em pleno alinhamento com o referido interesse público que compete à AMT promover e defender.

21. [confidencial].

*Lisboa, 18 de janeiro de 2023*

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino