



# PLANO DE ATIVIDADES 2024

Abril 2024

# ÍNDICE

1. Mensagem da Presidente .....	3
2. Missão e Atribuições da AMT .....	10
2.1. Missão.....	10
2.2. Visão e Valores da AMT .....	12
2.3. Estrutura Orgânica .....	15
3. Prioridades Estratégicas e Objetivos Operacionais .....	16
4. Indicadores globais de desempenho para 2024.....	18
5. Prioridades Estratégicas – Operacionalização .....	19
5.1.1.ª Prioridade Estratégica.....	19
5.2.ª Prioridade Estratégica .....	27
5.3.3ª Prioridade Estratégica .....	38
6. Recursos humanos, financeiros e tecnológicos.....	41
6.1. Recursos humanos.....	42
6.2. Recursos financeiros .....	46
6.3. Plano Tecnológico .....	54
7. ANEXO .....	56

## 1. MENSAGEM DA PRESIDENTE

Em 2024 a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) celebra o seu 10º aniversário. A criação da AMT, em 2014 foi um marco significativo em Portugal, sendo a primeira entidade administrativa independente com poderes de regulação a surgir após a aprovação da Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes (LQER).

Nessa data era crucial reformar o enquadramento institucional e regulatório dos mercados de mobilidade e transportes terrestres, fluviais e marítimos e respetivas infraestruturas.

Passada esta década, o ano de 2024 apresenta uma série de desafios globais que têm um impacto significativo na atividade desta Autoridade.

Como Presidente do seu Conselho de Administração, é meu compromisso apresentar um planeamento estratégico que reflita os desafios atuais e futuros, ao mesmo tempo que se mantém o foco na abertura da AMT às empresas e aos cidadãos, bem como na integração do conhecimento académico e da inovação tecnológica nos serviços de mobilidade e transportes, em cumprimento com os compromissos que assumi perante a Assembleia da República.

O transporte desempenha um papel fundamental na qualidade de vida, na resiliência e na competitividade das nossas economias. É o catalisador da liberdade de movimento para pessoas, serviços e mercadorias dentro de Portugal e da União Europeia.

A pandemia de COVID-19 impactou severamente no setor dos transportes, com uma diminuição drástica na procura resultante das medidas de contenção aplicadas a nível



mundial. Isso resultou em interrupções nas cadeias de abastecimento, reduções no turismo e uma queda geral na conectividade e atividade de transporte em toda a Europa. As empresas, especialmente as Pequenas e Médias Empresas (PMEs), enfrentaram dificuldades operacionais e financeiras sem precedentes.

Não refeitos da crise pandémica, enfrentamos uma crise energética e inflacionista global que exige uma ação imediata sobre questões fundamentais relacionadas com a segurança e o funcionamento das cadeias logísticas, além da independência geopolítica no abastecimento energético da Europa, fruto da guerra na Europa, após a invasão da Ucrânia pela Rússia. É essencial acelerar medidas que promovam a transição energética, que está intrinsecamente ligada à transição climática.

As crises e ameaças podem servir como impulsionadores para a aceleração de mudanças necessárias. A União Europeia (UE) demonstrou liderança ao tornar a Europa o primeiro continente a assumir a meta da neutralidade carbónica até 2050, através da Lei Europeia do Clima. Este compromisso reflete a urgência de combater as mudanças climáticas e reduzir a nossa dependência de combustíveis fósseis.

No entanto, em 2017, o setor dos transportes contribuiu com quase um quarto de todas as emissões de gases de efeito estufa da UE, e, dentro do setor dos transportes, mais de 71% das emissões são provenientes do transporte terrestre, incluindo cerca de 70% somente do subsector rodoviário.

Surpreendentemente, foi o único setor económico cujas emissões de gases de efeito estufa aumentaram desde 1990, apesar de todos os esforços de mitigação e as metas previstas no Acordo de Paris.

O setor da mobilidade e dos transportes desempenha um papel fundamental nas transições ambiental, digital e energética destacadas no Pacto Ecológico Europeu e estamos a testemunhar um período de transformação neste setor. A digitalização, automação, economia partilhada, plataformas de mobilidade inovadoras e combustíveis alternativos sustentáveis estão a desafiar e a redefinir a paisagem tradicional dos transportes e das suas infraestruturas. Essas tendências oferecem oportunidades significativas para aperfeiçoar a eficiência e a sustentabilidade do setor e potenciar o crescimento económico como espinha dorsal do desenvolvimento mundial.

Portanto, é decisivo implementar políticas que não apenas ajudem o setor a recuperar da crise, mas também estejam alinhadas com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu, tornando a mobilidade mais sustentável e inteligente para impulsionar a economia da UE. Precisamos reestruturar o setor para torná-lo mais resiliente a futuros choques, como crises pandémicas, garantindo sua viabilidade sob todas as circunstâncias e assegurando fluxos contínuos de bens e pessoal.

Para alcançar esses objetivos ambiciosos, a UE tem implementado sucessivos pacotes de medidas regulatórias e legislativas. Estas medidas abrangem diversos mercados relevantes para a concretização das transições necessárias e o cumprimento das metas estabelecidas. Entre esses mercados, destaca-se o mercado interno de energia, bem como os mercados da mobilidade e dos transportes, que representam uma das políticas comuns mais relevantes da UE.

A segurança energética e a independência geopolítica no abastecimento energético da Europa são prioridades decisivas. A crise atual destaca a importância de diversificar nossas fontes de energia e investir em energias renováveis e limpas. Além disso, é essencial fortalecer as infraestruturas de transporte e logística para garantir um abastecimento estável e eficiente.

É imperativo que adaptemos o setor da mobilidade e do transporte para atender às exigências de uma economia limpa, digital e moderna.

A aceleração da transição energética não apenas fortalecerá a segurança energética da Europa, mas também criará oportunidades económicas e promoverá a inovação e o desenvolvimento sustentável. É fundamental que todos os Estados membros da UE trabalhem em conjunto para enfrentar esses desafios e alcançar uma Europa mais resiliente, próspera e sustentável para as gerações futuras.

Assim, a AMT é um elemento dinamizador que incorpora na sua estratégia de regulação independente os desafios globais, contribuindo para o cumprimento das metas a que todos estamos vinculados.

A nível interno, continuamos a executar a estratégia de reforço de recursos humanos, através de procedimentos para a contratação de especialistas e a promoção da capacitação técnica dos colaboradores da AMT de forma a potenciar a sua capacidade de

resposta aos desafios globais das transições ambiental, energética e digital.

Saúdo a Assembleia da República por na lei do Orçamento de Estado para 2024 ter mantido a norma que contribui de forma inequívoca para a recuperação da autonomia de gestão das entidades reguladoras independentes, tornando assim claro que a captura do regulador é inaceitável num quadro normativo europeu e num Estado de direito democrático. Tal como me propus, apresentei uma proposta de alteração legislativa que pretende conferir à AMT a autonomia na cobrança das suas próprias receitas, que determina a fixação e cobrança efetiva das taxas de regulação das infraestruturas ferroviárias e portuárias, cuja ausência de liquidação e cobrança contribui para insuficiência financeira deste regulador e inibe o desenvolvimento de mais e melhor regulação e supervisão nos mercados da mobilidade e dos transportes, infelizmente sem, na presente data, efeitos consequentes.

O Plano Estratégico que apresento define a estratégia global da AMT para 2024.

Fazemos isso estabelecendo objetivos específicos e indicadores para permitir o acompanhamento do desempenho da AMT em relação às metas estabelecidas, que contribuem para as Prioridades Estratégicas, conforme definidos nos compromissos assumidos perante a Assembleia da República.

## **PRIORIDADES ESTRATÉGICAS 2024**

Na execução dos seus poderes de regulação e de supervisão as **PRIORIDADES ESTRATÉGICAS DA AMT PARA 2024** são:

**PE 1** - Promover a melhoria do enquadramento e da oferta nos mercados da mobilidade e dos transportes, incluindo a dinamização dos serviços digitais;

**PE 2** - Promover o papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e do combate às alterações climáticas e, ainda

**PE 3** - Dinamizar o desempenho internacional da AMT.

Pretende-se que a AMT seja mais visível e presente junto dos setores regulados, constituindo-a como um veículo criador de pontes e promotor de soluções para problemas que perturbem o normal funcionamento dos mercados que regula, tendo sempre como pilares orientadores a defesa dos interesses dos consumidores e utilizadores da concorrência não falseada e geradora de mais qualidade nos serviços prestados, procurando sempre conjugar da melhor forma possível a relação custo/benefício, orientando-se por princípios que promovam o investimento e a inovação, fomentando assim o surgimento de melhores ofertas para consumidores e empresas.

No âmbito da regulação a AMT irá continuar a acompanhar os desenvolvimentos legislativos relativos ao mercado dos serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros (táxis e TVDE), mantendo o foco no mercado dos serviços rodoviários Expresso, no que se refere ao regime dos interfaces e terminais rodoviários, na ótica do acesso equitativo a infraestruturas essenciais, bem como no mercado dos serviços de transporte público de passageiros e de novos serviços ferroviários. De salientar o acompanhamento de alterações tarifárias na utilização da rede ferroviária, de serviços portuários e do transporte público de passageiros.

A AMT assume o reforço da supervisão e monitorização dos mercados, fiscalizando situações de incumprimento, bem como a apresentação de propostas legislativas e regulamentares que defendam os direitos dos consumidores e a promoção da qualidade dos serviços da mobilidade, pelo que é traçado para 2024 um plano anual de supervisão bastante ambicioso.

Contribuindo para a avaliação de políticas públicas a AMT realizou no início de janeiro de 2024 a **Conferência “Contratos de serviço público de transporte de passageiros de 1.ª geração – balanço e desafios futuros”**. Passados cerca de 10 anos sobre a reforma operada em 2015 com a entrada em vigor do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), internalizando o normativo europeu do Regulamento n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, esta conferência pretendeu ser um fórum de reflexão sobre as lições aprendidas e os principais desafios que se apresentam a todos, regulador, autoridades de transporte, operadores e utilizadores, no quadro da tripla transição, ecológica, energética e digital, bem como um meio de explorar soluções para o futuro, nomeadamente no que respeita aos “contratos de 2.ª geração”.

Aproveitando o momento a Conferência a AMT apresentou em Portugal o seu estudo **“Obrigações de Serviço Público Verdes - Recomendações para a implementação de uma mobilidade verdadeiramente sustentável”** que foi apresentado em dezembro, no Dubai, no âmbito da COP28 – Conferência do Clima 2023 da Organização das Nações Unidas. Um estudo da autoria da AMT que incorpora os desafios e metas internacionais da descarbonização e das transições ecológica e digital no setor do transporte público rodoviário e fluvial de passageiros, e que define as **Obrigações de Serviço Público mais sustentáveis e ecológicas (“OSP Verdes”)**. Foi integrado as melhores práticas, de forma que os contratos de serviço público vigentes nesse mercado venham a incluir frotas mais eficientes do ponto de vista ambiental, com a utilização de energias mais limpas, incluindo combustíveis de fontes renováveis, biocombustíveis e combustíveis sintéticos, como o hidrogénio verde. O estudo debruçou-se na problemática do financiamento dessas obrigações, considerando a necessidade de definir modelos económico-financeiros e contratuais adaptados à realidade do nosso país. E pretendemos, em 2024, continuar a promover o papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e do combate às alterações climáticas com outros espaços de reflexão e debate.

Em consonância com a terceira Prioridade Estratégica, estamos a fortalecer a cooperação com entidades congéneres, especialmente no seio da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), com foco na regulação, promoção e defesa da concorrência, visando identificar e promover as melhores práticas internacionais.

O nosso foco está em desenvolver ações concretas de formação e capacitação no setor, tanto no âmbito público quanto privado, melhorar o enquadramento legal e regulatório e planear a operação de sistemas de transportes mais eficientes.

O ano de 2023 ficou também marcado pela criação pela AMT do projeto “Escolas Mobility Hubs”, a promoção da literacia junto dos mais novos. As camadas jovens estão especialmente despertas quanto aos desafios das alterações climáticas, importando aprofundar o seu conhecimento, divulgar as melhores práticas e consciencializar para o papel fundamental da mobilidade sustentável, mas também recolher as suas ideias, propostas e anseios. É responsabilidade das entidades públicas informar e contribuir para a formação de cidadãos exigentes quanto ao respeito pelos seus direitos e como promotores do desenvolvimento sustentável. As “Escolas Mobility Hub”, tem em vista o

desenvolvimento de ações concretas de envolvimento da comunidade escolar e de entidades públicas e privadas que atuem no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, bem como ações de promoção da literacia. Com protocolos celebrados com o Município da Covilhã e com a empresa Município, pretendemos em 2024 reforçar a rede de parcerias estratégicas para o sucesso e a eficácia do projeto em questão.

Encerro esta mensagem expressando gratidão a todos que fazem parte da AMT e que, com seu compromisso e dedicação, contribuem para o cumprimento da nossa missão como Autoridade.

É essencial o trabalho de todas e de todos para alcançar um sistema de transporte competitivo e sustentável, moderno, seguro, acessível e que ofereça forte conectividade aos cidadãos portugueses e europeus.

Juntos, podemos moldar um futuro de mobilidade que atenda às necessidades de hoje sem comprometer as gerações futuras.

Ana Paula Vitorino

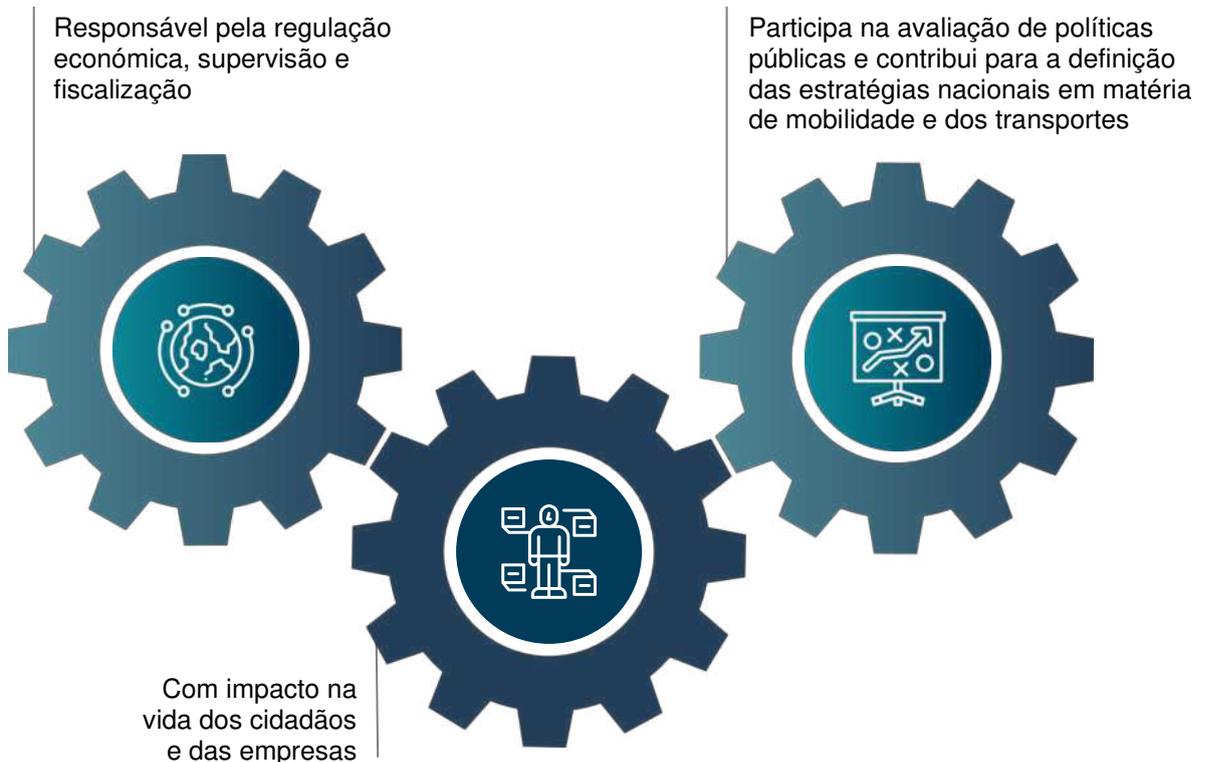
*Presidente do Conselho de Administração*

## 2. MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA AMT

A AMT é um regulador independente que atua em todo o território nacional e foi criada no âmbito da Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes (Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto), tendo os seus estatutos sido aprovados em 2014 (Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio).

### 2.1. MISSÃO

Regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos visando a proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social, dando orientações e recomendações alinhadas com os desafios estratégicos globais da transição digital, ambiental e energética.



Com impacto na vida dos cidadãos e das empresas

A sua atuação é dirigida aos operadores de serviços e infraestruturas ferroviários, rodoviários, marítimos e fluviais, portuários e logísticos, abrangendo o transporte de passageiros e mercadorias

Participa na avaliação de políticas públicas e contribui para a definição das estratégias nacionais em matéria de mobilidade e dos transportes

A AMT participa na avaliação de políticas públicas e contribui para a definição das estratégias nacionais em matéria de mobilidade e dos transportes, nomeadamente através da realização de estudos analisando as melhores praticas internacionais.

Responsável pela regulação económica, supervisão e fiscalização

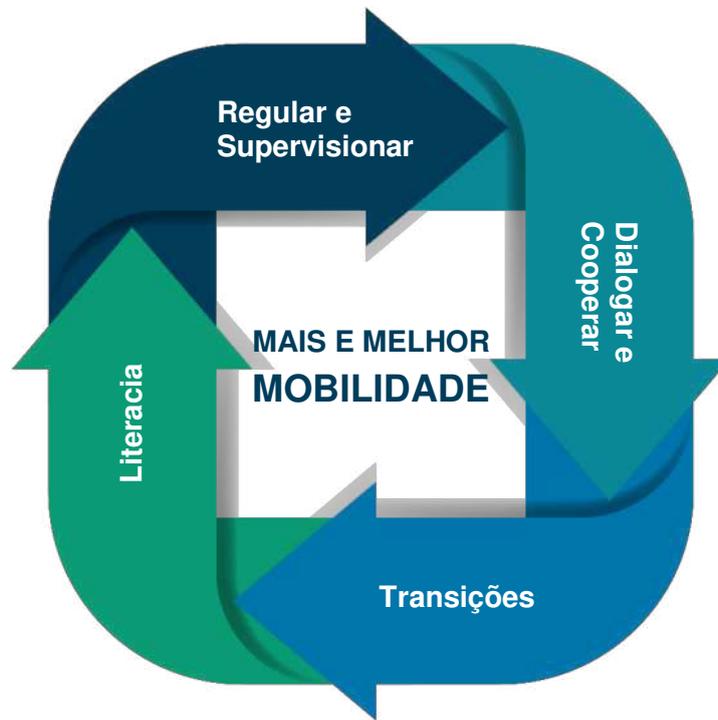
**A atuação da AMT visa:**

- Promover a concorrência não-falseada e equitativa e padrões de qualidade dos serviços prestados, bem como a acessibilidade e a coesão social e territorial. A regulação económica para garantir o direito das pessoas e das empresas à mobilidade e à atividade económica, suprimindo as falhas de Estado e de mercado.
- Em matéria de supervisão, através da realização de ações de fiscalização e auditoria, garantir o cumprimento de obrigações de serviço público. Exerce os poderes de autoridade, aplicando as devidas sanções.
- O controlo anual das compensações financeiras pagas aos operadores de transporte público de passageiros.

Existe um compromisso para com a sociedade civil e a missão da AMT deve ser exercida em interação permanente, enquanto organização que aprende e que antecipa uma multiplicidade de futuros possíveis.

## 2.2. VISÃO E VALORES DA AMT

### VISÃO



**Contribuir para o desenvolvimento socioeconómico do País** - alinhada com os desafios estratégicos globais da transição digital, ambiental e energética e está empenhada na construção de uma verdadeira literacia sobre a mobilidade e os transportes, no estabelecimento de parcerias com a academia e centros de inovação e investigação e na realização de estudos com impacto nos mercados regulados.

**Aumentar a transparência na sua atuação** - disponibiliza aos cidadãos uma infraestrutura tecnológica que agrega os principais indicadores da atividade dos operadores e é uma base de conhecimento essencial para o desenho de políticas públicas (Observatório).

**Promover uma mobilidade mais inclusiva, mais eficiente, mais segura, descarbonizada, digital, acessível a todos**, sem barreiras concorrenciais e mais sustentável, construindo um sistema e mercado de mobilidade e dos transportes melhor para todos os cidadãos e empresas é a estratégia seguida.

## VALORES



### **Independência**

A AMT possui independência funcional, institucional, pessoal e financeira, condição fundamental para que possa cumprir a sua missão. A independência pressupõe um mandato claro, a impossibilidade de solicitar ou receber instruções de entidades terceiras e a proteção do estatuto dos membros dos órgãos de decisão



### **Integridade**

Todos os colaboradores da AMT colocam o interesse público no centro da sua atuação e regem-se por elevados padrões éticos e atuam no sentido de transmitir de forma objetiva e rigorosa a execução da nossa missão.



### **Imparcialidade e idoneidade**

Isenção em relação às partes envolvidas na atividade de regulação e de supervisão, nas relações e processos internos



### **Transparência**

O nosso compromisso em sermos transparentes nas nossas ações e decisões, fornecendo informações claras e acessíveis sobre políticas, processos e desempenho rigoroso da execução da nossa missão, para promover a confiança e a prestação de contas perante a comunidade.



### **Diálogo e Cooperação**

Promovemos uma atitude de colaboração com todas as partes interessadas, interação e diálogo aberto e permanente com todos os interessados, incluindo governo central e local, empresas de transporte, comunidade académica, organizações da sociedade civil e cidadãos, para desenvolver soluções de transporte que atendam às necessidades e expectativas da sociedade de forma holística.



### **Sustentabilidade**

Defendemos o equilíbrio entre os interesses presentes e futuros do setor da mobilidade e dos transportes, através do rigor, proximidade e previsibilidade da regulação e a promoção de soluções de mobilidade que minimizem o impacto ambiental, visando a preservação dos recursos naturais e a redução das emissões de carbono, contribuindo para um ambiente mais saudável e sustentável



### **Inclusão**

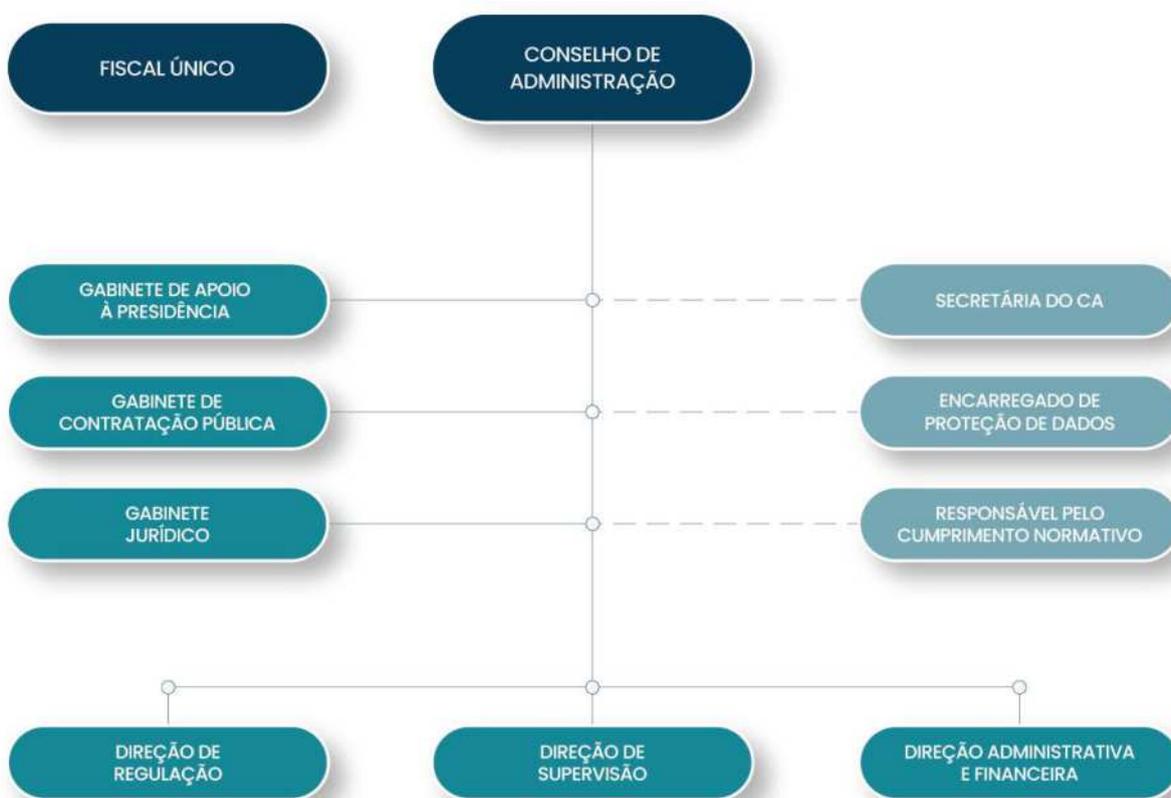
Promovemos uma cultura de inclusão e diversidade em todas as nossas atividades, garantindo que as políticas regulatórias relativas aos serviços de mobilidade e de transporte atendam às necessidades de todos os grupos sociais, incluindo pessoas com deficiência, idosos, crianças, minorias étnicas e outras comunidades que tenham pobreza de mobilidade.



### **Excelência**

Promoção da disseminação do conhecimento, otimização dos processos com elevado rigor técnico

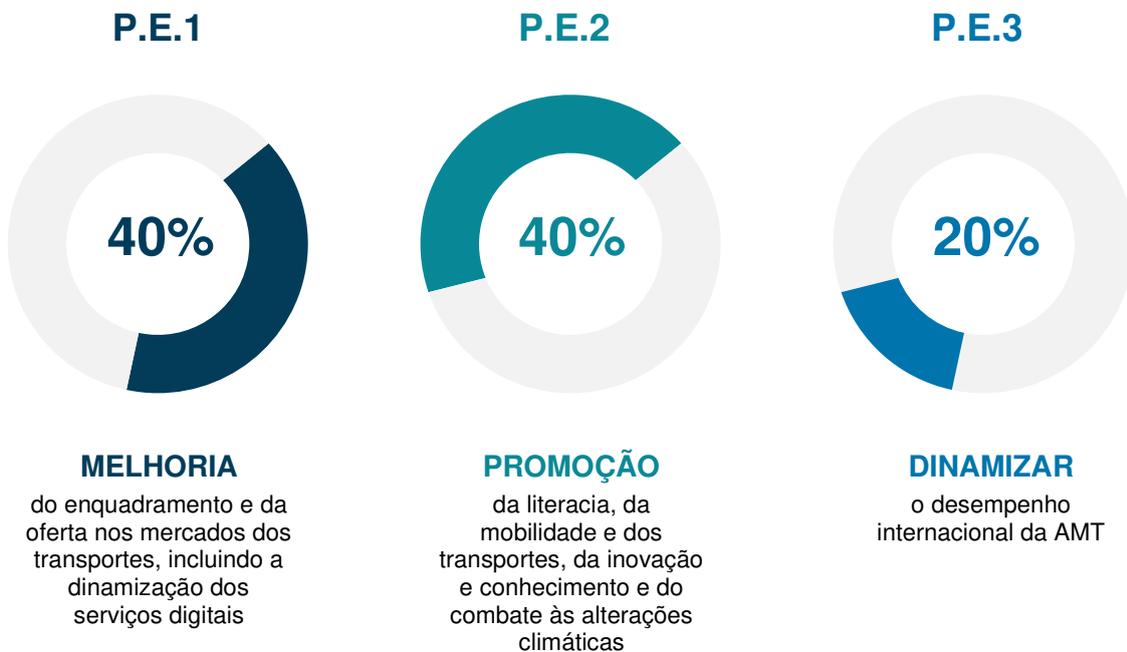
## 2.3. ESTRUTURA ORGÂNICA



----- Artigo 5.º do Regulamento da Estrutura Orgânica da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

### 3. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS E OBJETIVOS OPERACIONAIS

A estratégia proposta para 2024 mantém a estrutura central da anterior, assentando em **3 Prioridades estratégicas**, consideradas estruturais para o cumprimento das atribuições da AMT, e em **16 objetivos operacionais da estratégia**.



N.º	Prioridades Estratégicas	%	N.º	%	Objetivos Operacionais
<b>P.E.1</b>	Promover a melhoria do enquadramento e da oferta nos mercados regulados	40%	<b>OO.1.1</b>	20%	Potenciar uma regulação ativa, promovendo o investimento eficiente e sustentável, a concorrência não falseada e qualidade e a cobertura territorial dos serviços e infraestruturas de mobilidades e dos transportes
			<b>OO.1.2</b>	20%	Adotar recomendações dirigidas ao cumprimento das três transições, ambiental, digital e energética
			<b>OO.1.3</b>	20%	Promover as alterações legislativas que conduzam à eliminação de barreiras à entrada de novos operadores nos mercados e o aperfeiçoamento dos regimes jurídicos
			<b>OO.1.4</b>	20%	Promover uma supervisão que atue de forma dissuasora nas situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações da AMT
			<b>OO.1.5</b>	10%	Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores e promover a transparência e a qualidade do serviço público
			<b>OO.1.6</b>	10%	Reforçar a monitorização dos mercados regulados através do Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes
<b>P.E.2</b>	Promover o papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e conhecimento e do combate às alterações climáticas	40%	<b>OO.2.1</b>	10%	Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto do desenvolvimento económico do País, da coesão territorial e social, da inovação e do combate às alterações climáticas
			<b>OO.2.2</b>	10%	Concretizar parcerias para a inovação com universidades e centros de investigação, empresas e sociedade civil, organizações não governamentais e personalidades de reconhecido mérito, criando, nomeadamente, o Prémio AMT
			<b>OO.2.3</b>	20%	Desenvolver estudos que promovam a melhoria do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços da mobilidade e dos transportes, incluindo a mobilidade suave, autónoma e conectada
			<b>OO.2.4</b>	20%	Dinamizar a oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes
			<b>OO.2.5</b>	10%	Realizar a transição e transformação digital da AMT
			<b>OO.2.6</b>	10%	Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT
			<b>OO.2.7</b>	20%	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no setor da mobilidade e dos transportes
<b>P.E.3</b>	Dinamizar o desempenho internacional da AMT	20%	<b>OO.3.1</b>	35%	Promover a cooperação com outras congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP no âmbito da regulação e promoção da concorrência com vista à identificação das melhores práticas internacionais
			<b>OO.3.2</b>	35%	Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas da União Europeia e no âmbito das Nações Unidas
			<b>OO.3.3</b>	30%	Participar, com o contributo ativo da AMT, nas Conferências Internacionais relacionadas com a mobilidade e os transportes e com as transições ambiental, digital e energéticas

## 4. INDICADORES GLOBAIS DE DESEMPENHO PARA 2024

Os indicadores de desempenho utilizados para efeitos de avaliação do desempenho da AMT, nos termos do artigo 39.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, no exercício de 2024, são os seguintes:

<b>Eficiência (28%)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>OO.1.1.</b> Potenciar uma regulação ativa, promovendo o investimento eficiente e sustentável, a concorrência não falseada e qualidade e a cobertura territorial dos serviços e infraestruturas de mobilidades e dos transportes (8%)</li> <li><b>OO.1.6.</b> Reforçar a monitorização dos mercados regulados através do Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes (4%)</li> <li><b>OO.2.2.</b> Concretizar parcerias para a inovação com universidades e centros de investigação, empresas e sociedade civil, organizações não governamentais e personalidades de reconhecido mérito, criando, nomeadamente, o Prémio AMT (4%)</li> <li><b>OO.2.4.</b> Dinamizar a oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes (8%)</li> <li><b>OO.2.5.</b> Prosseguir a transição e transformação digital da AMT (4%)</li> </ul>
<b>Eficácia (44%)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>OO.1.2.</b> Adotar recomendações dirigidas ao cumprimento das três transições, ecológica, digital e energética (8%)</li> <li><b>OO.1.4.</b> Promover uma supervisão que atue de forma dissuasora nas situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações da AMT (8%)</li> <li><b>OO.2.7.</b> Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no ecossistema da mobilidade e dos transportes (8%)</li> <li><b>OO.3.1.</b> Promover a cooperação com outras congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP no âmbito da regulação e promoção da concorrência com vista à identificação das melhores práticas institucionais (7%)</li> <li><b>OO.3.2.</b> Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas que afetam a mobilidade e os transportes quer na União Europeia, quer no âmbito das Nações Unidas (7%)</li> <li><b>OO.3.3.</b> Participar, com o contributo ativo da AMT, nas conferências internacionais relacionadas com a mobilidade e os transportes e com as transições ambiental, digital e energéticas (6%)</li> </ul>
<b>Qualidade (28%)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>OO.1.3.</b> Promover as alterações legislativas que conduzam à eliminação de barreiras à entrada de novos operadores nos mercados e o aperfeiçoamento dos regimes jurídicos (8%)</li> <li><b>OO.1.5.</b> Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores e promover a transparência e a qualidade do serviço público (4%)</li> <li><b>OO.2.1.</b> Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto do desenvolvimento económico do País, da coesão territorial e social, da inovação e do combate às alterações climáticas (4%)</li> <li><b>OO.2.3.</b> Desenvolver estudos que promovam a melhoria do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços da mobilidade e dos transportes, incluindo a mobilidade suave, autónoma e conectada (8%)</li> <li><b>OO.2.6.</b> Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT (4%)</li> </ul>

## 5. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS – OPERACIONALIZAÇÃO

No intuito de ampliar a transparência da atuação da AMT, o Planeamento Estratégico para 2024 contém todo o desdobramento operacional das atividades que compõem o leque de ações desta Autoridade que, de uma forma que se pretende esquemática e clara, estão anexas a este instrumento de gestão.

Destacam-se de seguida as ações estratégicas que contribuem para os objetivos operacionais e para o cumprimento das Prioridades Estratégicas.

### 5.1. 1.ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA

**Potenciar uma regulação ativa, promovendo o investimento eficiente e sustentável, a concorrência não falseada e a qualidade e cobertura territorial dos serviços e infraestruturas de mobilidades e dos transportes (OO.1.1)**

Os mercados regulados pela AMT funcionam num quadro de instrumentos regulatórios, tendo esta Autoridade por missão assegurar os mecanismos de acompanhamento e avaliação dos níveis de serviço e de funcionamento desses mercados, dos seus operadores e da economia em geral, o que implica uma atividade de supervisão do cumprimento de indicadores económico-financeiros previstos em instrumentos legais ou contratuais.

À AMT cabe ainda definir regras e princípios gerais relativos à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados, emitindo parecer sobre as propostas de regulamentos e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público, bem como emitir instruções vinculativas às entidades reguladas, no âmbito dos seus poderes de regulação, de promoção e defesa da concorrência e de supervisão.

Foi neste contexto que foram planeadas um conjunto de atividades previstas em anexo, algumas das quais se revestem de regularidade anual, outras plurianual, destacando-se as seguintes:

- A emissão de parecer sobre os pedidos de acesso de novos operadores ao mercado nacional do transporte ferroviário de passageiros, em conformidade com metodologia relativa ao Teste de Equilíbrio Económico, prevista no Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro;
- A análise, avaliação e homologação das tabelas de tarifas de utilização da infraestrutura ferroviária propostas pelo respetivo gestor, garantido a respetiva objetividade e transparência, segundo parâmetros definidos na legislação europeia, bem como o relacionamento equitativo entre utilizadores e o adequado financiamento de infraestruturas essenciais, no âmbito do regime que estabelece um espaço ferroviário europeu único, previsto no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 07 de outubro;
- A validação do Diretório de Rede com os critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade e a emissão de pareceres sobre operações de concentração de empresas e sobre outros temas que afetam a mobilidade e os transportes, no âmbito da articulação com a Autoridade da Concorrência;
- A emissão de pareceres prévios vinculativos sobre as peças de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos ou sobre as alterações promovidas aos contratos em vigor, assegurando a legalidade da atuação das autoridades de transporte, operadores e demais partes interessadas, garantindo a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes;
- Apreciação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas para 2024 de cada uma das administrações portuárias do Continente, no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores agentes económicos, bem como a sustentabilidade dos mercados, no respeito escrupuloso pelos instrumentos de regulação constantes dos Estatutos da AMT, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 78/2014.

## **Adotar recomendações dirigidas ao cumprimento das três transições ecológica, digital e energética (OO.1.2)**

Nos mercados da mobilidade e transportes e respetivas infraestruturas existem vários exemplos de projetos que contribuem para o desenvolvimento das três transições - ecológica, energética e digital - os quais são potenciados por tecnologias, muitas vezes disruptivas.

A AMT pretende acompanhar projetos que possam contribuir para diminuir a “pegada de carbono”, incluindo os desenvolvimentos no mercado dos veículos elétricos (considerando também os veículos pesados para o transporte de passageiros e de mercadorias) e o acompanhamento dos mercados da mobilidade partilhada - micromobilidade e transporte de passageiros em veículos ligeiros através de plataformas digitais.

Existem projetos cada vez mais inovadores – do ponto de vista tecnológico – que apresentam um enorme potencial para a redução de GEE e que colocam enormes desafios à regulação e regulamentação. Referimos, a título de exemplo, os veículos autónomos que apresentam uma oportunidade para tornar o transporte mais eficiente, seguro e ecológico. Esta matéria torna-se especialmente relevante, do ponto de vista regulatório, quando pensamos em adaptar à realidade nacional projetos que envolvem a utilização de veículos pesados autónomos para o transporte de mercadorias.

Os desenvolvimentos do mercado energético são essenciais para o mercado dos transportes. Por isso, a AMT pretende refletir – e apresentar recomendações – em matérias como a incorporação de energias renováveis nos combustíveis para o setor dos transportes, que é uma das formas de reduzir as emissões de gases de efeito estufa e tornar a mobilidade mais sustentável. Ainda há desafios significativos a serem enfrentados, incluindo a disponibilidade limitada de biocombustíveis, o custo elevado dos e-fuels e a infraestrutura necessária para a produção e distribuição de hidrogénio verde.

Estas matérias serão consideradas no estudo que fundamente propostas de instrumentos regulatórios que venham criar e implementar Obrigações de Serviço Público com Sustentabilidade Ambiental e Climática Reforçada (OSP Verdes), no âmbito dos Contratos de Serviço Público de Transporte de Passageiros, incluindo a identificação de metas nacionais e europeias relativas à descarbonização da economia, bem como do

financiamento e respetivos instrumentos necessários ao cumprimento de tais objetivos.

**Promover as alterações legislativas que conduzam à eliminação de barreiras à entrada de novos operadores nos mercados e o aperfeiçoamento dos regimes jurídicos (OO.1.3)**

A emissão de pronúncias ou pareceres, por iniciativa da AMT ou a pedido dos órgãos de soberania, ou ainda quando estejam previstos em instrumentos de direito nacional e da União Europeia, no âmbito dos setores regulados, tem sido outra atividade de carácter regular, designadamente quanto a iniciativas legislativas ou outras relativas à regulação nos setores da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos e respetivas infraestruturas, fortalecendo a promoção da cooperação institucional, a participação ativa nas instâncias de preparação da decisão nacionais e da União Europeia, a antecipação de tendências e a formação de medidas de políticas públicas comuns.

Neste contexto está em causa, nomeadamente,

- Acompanhar a revisão do regime jurídico que regulamenta a atividade dos transportes públicos de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros (transportes em táxi), previsto no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto e promover o estudo de fundamentação e o regulamento tarifário aplicável ao serviço de transporte em táxi, no sentido de promover regras claras, objetivas e transparentes;
- Acompanhar propostas legislativas no âmbito da revisão da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, (TVDE), no seguimento de parecer apresentado pela AMT sobre este mercado;
- Acompanhar a revisão do regime jurídico da operação portuária;
- Propor alterações legislativas ao regime jurídico do serviço público de transporte de

passageiros expresso e interfaces e terminais de passageiros;

- Avaliar a capacidade instalada no mercado dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITVs) à luz do regime aplicável tendo em vista identificar se existem situações que necessitem de intervenção da AMT e, caso necessário, formular recomendações;
- Avaliar os mercados do ensino e examinação da condução, tendo em vista identificar se existem situações que justifiquem a intervenção da AMT e, caso necessário, formular recomendações.

No âmbito deste objetivo serão realizados os seguintes estudos:

- Estudo sobre "Direito à Mobilidade na Constituição da República Portuguesa (CRP): Reflexão Avaliação do serviço público de transporte de passageiros flexível, tendo em vista a caracterização dos serviços disponíveis e eventual proposta sobre um direito análogo a Direitos, Liberdades e Garantias"
- Estudo sobre "Enquadramento Jurídico dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV) – Reflexão sobre a abertura do mercado e sua organização"
- Estudo sobre "Enquadramento Jurídico do Modelo Ensino-Examinação da Condução: Análise de Incompatibilidades e Propostas de Reflexão"

**Promover uma supervisão que atue de forma dissuasora nas situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações da AMT (OO.1.4)**

O acompanhamento e verificação da efetiva adoção das recomendações emitidas no âmbito de pronúncias, pareceres ou instruções é uma atividade fundamental para garantir a eficácia no exercício dos poderes de regulação e supervisão, bem como contribuir para a melhoria da qualidade dos serviços que são prestados.

Para o efeito, no plano anual de supervisão da AMT estão previstas várias ações, de entre as quais se destacam:

- Ações de supervisão aos sistemas tecnológicos de recolha e tratamento de informação das empresas de serviço público de transporte de passageiros para efeitos de aferição do cumprimento de indicadores de desempenho previstos em contratos de serviço público;
- Ação de supervisão à execução contratual e cumprimento de recomendações e determinações efetuadas pela AMT, no âmbito da emissão de pareceres prévios vinculativos quanto a contratos de serviço público de transporte de passageiros, ao abrigo da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, no sentido de assegurar a legalidade da atuação dos *stakeholders* e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros;
- Ação de fiscalização junto dos terminais e interfaces de transporte público de passageiros, no sentido de assegurar a objetividade do relacionamento entre agentes económicos, no quadro de uma concorrência não falseada, bem como os interesses dos utilizadores, a qual incidirá sobre a verificação do cumprimento das condições de acesso e utilização de interfaces e terminais, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro;
- No âmbito da implementação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que estabeleceu os procedimentos relativos à atribuição de financiamento e compensações a operadores de transporte público de passageiros decorrentes da situação epidemiológica vivida no contexto COVID-19, e no sentido de assegurar a maximização de recursos públicos e a sua conformidade legal, desenvolver ações de auditoria junto daqueles operadores, na sequência dos resultados apurados no âmbito das avaliações relativas aos anos de 2020 e 2021.

### **Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores e promover a transparência e a qualidade do serviço público (OO.1.5)**

A defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores, a promoção da transparência dos operadores face aos consumidores e utentes e a prestação de serviços públicos de qualidade, para além de atribuições estatutárias, são desígnios muito relevantes para a

AMT enquanto regulador independente. Neste contexto, a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utilizadores em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade, devem ser prosseguidas através da adoção das medidas que considere necessárias para o efeito, recorrendo a todos os poderes que lhe estão atribuídos por lei.

Na origem da identificação das medidas a adotar, vocacionadas a concretizar a sua missão, encontra-se uma eficaz supervisão dos mercados, capaz de capitalizar o uso dos poderes que estão cometidos à AMT e dos instrumentos legais à sua disposição.

Assim, foram planeadas atividades a desenvolver, onde, mais uma vez, se incluem algumas que têm um carácter regular anual.

Para o efeito, destaca-se:

- Elaboração dos relatórios de análise relativos às reclamações recebidas na AMT, contendo informação estatística sobre as mesmas, modos e categorias, entidades reclamadas, motivos de reclamação e indicação das atividades desenvolvidas, medidas adotadas e resultados alcançados decorrentes da atuação deste regulador.
- Análise das queixas, reclamações e denúncias recebidas.
- Análise anual das reclamações tendo em conta a identificação de ilícitos tipificados na lei, cujo tratamento compete à AMT salvaguardar.
- Monitorização e supervisão sistemática ao tratamento das reclamações de consumidores, dado por agentes económicos e entidades públicas, em todos os mercados da mobilidade, no sentido de apurar a eficácia da sua atuação e a resolução efetiva das questões reclamadas.

### **Reforçar a monitorização dos mercados regulados através do Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes (OO.1.6)**

No ano de 2024 mantém-se a disponibilização ao público em geral dos dados recolhidos pelo Observatório dos Mercados da Mobilidade e Transportes da AMT, que se traduzirá na



apresentação de relatórios dinâmicos dos vários modos de transporte, garantindo uma análise transversal ao setor dos Transportes em Portugal.

Este sistema de informação, que veio permitir alcançar mais eficácia e eficiência na preparação de trabalhos nas vertentes da regulação e da supervisão, será objeto de uma evolução durante o ano de 2024, que permitirá a disponibilização de informação ao público em geral, através de um site específico, e um mais eficiente processo de recolha periódica e sistemática de informação junto de entidades externas. Com esta mudança, também os processos de tomada decisão da AMT, enquanto Regulador Independente, irão beneficiar.

## 5.2. 2ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA

### **Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto do desenvolvimento económico do País, da coesão territorial e social, da inovação e do combate às alterações climáticas (OO.2.1)**

O conhecimento é essencial ao exercício eficaz das funções de regulação e supervisão nos mercados da mobilidade e dos transportes.

A promoção de pontos de reflexão estratégica sobre estes mercados incentiva a internalização das questões regulatórias e jus concorrenciais no desenho de políticas públicas e de legislação e regulamentação que tenha em conta os principais desafios sociais e económicos, com especial destaque para as metas da neutralidade carbónica, imperativo resultante das alterações climáticas, bem como o papel da inovação e da digitalização nos transportes e na mobilidade.

Em 2024, a AMT continua o seu trajeto de consolidar a abertura aos cidadãos e às empresas, à academia e aos centros de inovação, através da continuação da disseminação do conhecimento e da promoção de uma verdadeira literacia sobre a mobilidade e os transportes.

Uma das formas de concretizar este objetivo será através da realização de conferências, *workshops* e encontros com a Academia, com as empresas, com outras entidades públicas, com personalidades de reconhecido mérito, que planeiem, investiguem e sejam atores primordiais na mobilidade e os transportes, no panorama nacional e internacional, e que contribuam para a sua evolução, em momentos de transição ecológica, energética e digital, num contexto de constante mudança e incerteza.

Estas conferências terão enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto dos diferentes mercados regulados e das três transições ecológica, energética e digital.

Assim, em 2024, à semelhança do sucedido em 2023, a AMT assume o compromisso de continuar o “Ciclo de Conferências sobre Mobilidade e Transportes” – já iniciado no último semestre de 2021 – e de realizar apresentações públicas dos estudos efetuados no âmbito da sua missão, de forma a potenciar a literacia dos setores da mobilidade e dos transportes

junto dos cidadãos, das entidades reguladas e dos órgãos com competência legislativa, potenciando, assim, a introdução no ordenamento jurídico português de normas que promovam a inovação e as três transições, contribuindo para o cumprimento dos compromissos assumidos perante a União Europeia e as organizações internacionais, em benefício do cidadão em geral, dos utilizadores e dos operadores.

**Durante o mês de janeiro de 2024 uma conferência sobre os** “Contratos de serviço público de transporte de passageiros de 1.<sup>a</sup> geração – balanço e futuro”. Volvida uma década desde a entrada em vigor do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) – Lei 52/2015, que introduziu uma reforma no modelo jurídico da organização dos serviços de transporte público de passageiros, a AMT considera ser o momento certo para promover uma reflexão sobre o ponto de situação da sua implementação, as dificuldades encontradas e o que deve ser corrigido para a nova geração de contratos de serviço público.

**De forma a celebrar o Dia Internacional da Mulher**, a AMT promoverá a organização de um espaço de debate e reflexão sobre a pouca representatividade feminina no setor da mobilidade e dos transportes, alertando para que a participação das mulheres neste campo é crucial para garantir uma abordagem mais inclusiva, diversificada e sustentável para o futuro da mobilidade e dos transportes.

**Em 2024**, com foco no tema dos desafios apresentados pela transição energética na economia, com especial ênfase nos mercados da mobilidade e transportes, de forma a corresponder às metas assumidas pelo Estado Português no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU) e da União Europeia (UE), a AMT organizará uma Conferência Internacional subordinada ao tema **“A Transição Energética nos mercados da Mobilidade e dos Transportes – Desafios e Oportunidades no Contexto da Volatilidade Geopolítica”**, com a parceria institucional do Governo Regional da Madeira.

Pretende-se um debate de ideias e também uma perspetiva prática, baseada na análise de casos estudos, nacionais e internacionais e a propostas de conceitos e caminhos concretos de atuação, que fomente a investigação e levem a caminhos exequíveis de superação dos desafios.

O objetivo é obter:

- A visão de organizações e centros de investigação internacionais que têm colocado esta questão na Agenda do pensamento, através do desenvolvimento de estudos e reflexões sobre a transição energética “limpa” e mais ecológica;
- Um debate de ideias sobre a energia em contexto de transição ou de disrupção, contando com contributos da Academia nas vertentes de engenharia, economia e direito;
- A perspetiva institucional e das Políticas Públicas no âmbito da Transição Energética;
- A atuação de entidades reguladoras, em diversos mercados, perante os desafios da Transição Energética;
- A visão e as estratégias das empresas, quer as que atuam nos mercados da Mobilidade e dos Transportes, quer as empresas do setor da energia.

**Concretizar parcerias para a inovação com universidades e centros de investigação, empresas e sociedade civil, organizações não governamentais e personalidades de reconhecido mérito, criando, nomeadamente, o Prémio AMT (OO.2.2)**

A AMT reconhece o interesse e vantagens na partilha de informação e no reforço da cooperação com a comunidade científica, designadamente com instituições de ensino superior e centros de investigação, nomeadamente em matéria de capacitação, investigação, formação e promoção da literacia nos mercados da mobilidade, dos transportes e da sustentabilidade, tendo em vista a transferência do conhecimento e a promoção da investigação aplicada e da inovação.

Pretende-se que as parcerias estabelecidas permitam a realização de projetos específicos, com relevância económica e social, promovendo a inclusividade, a eficiência e a sustentabilidade, integrando, designadamente, as dinâmicas da engenharia, da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade.

No âmbito do protocolo celebrado em 2023, com a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, com a Universidade Eduardo Mondlane e com o Instituto Superior de Transportes e Comunicações, serão iniciados contactos mais estreitos com o Observatório de Mobilidade e Transportes de Moçambique, tendo em vista a partilha de experiências com o Observatório da AMT e com o apoio técnico que possa ser concedido por esta ao parceiro moçambicano na implementação de metodologias de recolha, tratamento e apresentação dos dados sobre os mercados da mobilidade e dos transportes.

Durante o ano de 2024 será instituído um prémio destinado à promoção da investigação científica, enquadrado na Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, tendo em vista o desenvolvimento de trabalhos de excelência no âmbito da mobilidade e dos transportes, de acordo com um tema predefinido anualmente, que possam ser aplicados no contexto da regulação e da promoção e defesa da concorrência. A atribuição do prémio será da responsabilidade de um júri independente.

**Desenvolver estudos que promovam a melhoria do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços da mobilidade e dos transportes, incluindo a mobilidade suave, autónoma e conectada (OO.2.3)**

Neste âmbito pretende-se elaborar os seguintes estudos:

- Estudo sobre a dinamização da oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes, como promoção da transição digital;
- Estudo sobre a classificação de perfis de utilizadores de transporte público de passageiros.
- Estudo sobre a substituibilidade e complementaridade dos diversos modos de transporte de passageiros, incluindo aéreo, nas ligações entre os principais eixos do país, norte-sul e oeste-este, à luz da estratégia da Mobilidade Inteligente e Sustentável da União Europeia, compromissos de descarbonização e imperativos de coesão territorial.
- Estudo sobre descarbonização e transição energética nos portos e transporte marítimo.

## **Dinamizar a oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes (OO.2.4)**

A transição digital é essencial para a competitividade dos mercados da mobilidade e dos transportes a nível nacional e europeu, sendo preponderante para a promoção de modelos de negócio, mas também na maior eficiência de procedimentos de serviços de mobilidade existentes.

É da maior relevância a participação em redes colaborativas de centros de competências digitais específicas, com o objetivo de disseminação e adoção de tecnologias digitais avançadas por parte das empresas nacionais.

Neste contexto, a AMT pretende, não só, acompanhar a implementação de novas tecnologias, mas também atuar como agente facilitador da inovação, na perspetiva de verificação da conformidade da atuação de agentes económicos, e em concreto, na promoção do equilíbrio e do desenvolvimento dos mercados e do bem-estar das pessoas e empresas.

E por isso, independentemente das iniciativas específicas de entidades públicas e privadas, a AMT tem em vista incentivar a identificação e apresentação de novos projetos ou de outros que possam potenciar projetos existentes, por parte de promotores da inovação nos mercados da mobilidade e dos transportes e em setores conexos, no sentido de captar toda a mais-valia possível na prossecução do interesse público subjacente à sua atuação enquanto regulador.

Neste âmbito, a AMT em 2024 irá promover e acompanhar a implementação de Zonas Livres Tecnológicas, (ZLT), criadas pelo Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, nos mercados da mobilidade e dos transportes, em parceria com outras entidades promotoras, públicas e privadas, no sentido da promoção da inovação de base tecnológica.

## **Aprofundar a transição e transformação digital da AMT (OO.2.5)**

### **Gestão e mudança organizacional**

A AMT tem como objetivo aprofundar os processos de digitalização e desmaterialização de todos os processos de negócio devido ao caráter instrumental que tem tanto para ganhar eficiência internamente, como para acompanhar a evolução das empresas do setor regulado que supervisiona e regula, especialmente se tal transformação digital promove e defende a concorrência no mercado e beneficia o consumidor.

Os objetivos de digitalização interna exigem o máximo envolvimento de todos colaboradores e unidades orgânicas da AMT.

Não só é necessária uma abordagem coerente e integrada, mas também um determinado impulso estratégico na medida em que representa também uma grande transformação cultural.

Em segundo lugar, empreender decididamente uma nova forma de trabalhar.

Por um lado, as metodologias de trabalho que promove a geração de sinergias que o modelo integrado permite. Um modelo integrado fortalece as pontes e os mecanismos para aumentar a permeabilidade do conhecimento e a experiência entre as diferentes unidades orgânicas da AMT. E não só pela consistência de ação e coordenação entre as unidades de negócio, mas porque o processo de reflexão conjunta e a troca de ideias e experiências emerge em inovação dos processos gerando novas rotinas com potencial de sucesso. Por outro lado, a forma como serão projetadas, organizadas, executadas e avaliadas as funções e atribuições dos colaboradores da AMT permite ter mecanismos de eficiência e segurança no processo de negócio.

Os meios fornecidos para o efeito passarão pela consolidação do novo sistema de gestão de processos e de documentos da AMT com a potencialidade de gerar um Portal de Serviços externos onde as entidades reguladas e principais utentes, poderão submeter os seus pedidos num único ponto de entrada, de forma interoperável com os seus sistemas de gestão internos e onde poderão acompanhar o estado do seu pedido, ampliando o grau de transparência da atuação da AMT.

Deve também progredir-se para uma gestão mais eficiente dos recursos, pelo que este novo instrumento potenciará ganhos de poupança de tempo na concretização das tarefas da AMT, adquirindo, assim, melhor qualidade no tempo despendido na execução das ações concretas da missão da AMT.

## **Reclamações**

A AMT tem, entre outras, atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores, sendo responsável pelo tratamento de reclamações de utilizadores de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes.

O livro de reclamações, seja em formato físico ou eletrónico, constitui um dos instrumentos de defesa dos direitos daqueles utilizadores que tornam mais acessível o exercício do direito de queixa, e permite à AMT identificar disrupções nos mercados da mobilidade e dos transportes e informar a atuação dos seus poderes de regulação e supervisão.

Neste sentido, o tratamento das reclamações<sup>1</sup> e, bem assim, dos pedidos de informação, designadamente a execução das tarefas e dos processos internos inerentes ao mesmo, ganha em termos de eficiência e capacidade de resposta com a implementação de um sistema de gestão de reclamações, nomeadamente no que respeita à sua gestão - com benefícios diretos na capacidade de análise, tratamento, reporte e disponibilização de dados e informação estatística, com relevo quer para o cumprimento da exigência estatutária de elaboração semestral de relatório das reclamações, quer para efeitos das análises específicas das reclamações para as unidades orgânicas da AMT e informação estatística relevante, designadamente para efeitos de supervisão e no quadro das ações de fiscalização e auditoria programadas e de suporte ao seu planeamento, bem como para efeitos da sua atividade sancionatória.

Um volume tão elevado de reclamações, constitui um potencial importantíssimo de dados que é suscetível de propiciar à AMT uma mais-valia muito significativa na sua inserção institucional na sociedade e na economia portuguesas, designadamente quando daí resulte

---

<sup>1</sup> Em 2023, o número de reclamações ascendeu a 29.696.

a identificação de tipos de ilícitos fixados na lei.

Por isso mesmo, o Plano da AMT para 2024 prevê expressamente um salto qualitativo nesta matéria que passa pelo levantamento do quadro sancionatório aplicável no âmbito da aquisição de um sistema de gestão de reclamações que permita a distribuição por uma grelha de ilícitos tipificados na lei.

### **Observatório AMT**

O ano de 2024 ficará marcado pela introdução no Observatório dos Mercados da Mobilidade e Transportes da AMT de tecnologia de Inteligência Artificial, num projeto em parceria com o CEiiA e a Universidade do Minho, potenciando a recolha automática e interoperável de dados e a realização de análises preditivas.

Na prossecução da concretização dos objetivos estratégicos da AMT, nomeadamente no que se refere ao seu papel enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, pretende-se que o Observatório assuma um papel mais relevante, nomeadamente com a entrada em funcionamento do novo website, mais rápido, mais fácil de utilizar e com maior potencial de crescimento, através da criação e disponibilização de novos relatórios dinâmicos relativos aos setores de atividade regulados e com a realização e publicação de análises estatísticas, dando seguimento ao trabalho realizado em 2023, que se pretendem relevantes para o funcionamento de cada um dos setores, potenciando a concorrência e a qualidade do serviço prestado.

A evolução do Observatório passa, necessariamente, pela automatização dos processos de recolha e tratamento da informação, seja através de sistemas de webservice ou equiparados, seja através de outros canais dedicados para troca de informação ou outras soluções mais simples, em função do grau de sofisticação tecnológica das entidades reguladas ou de outras entidades parceiras.

Paralelamente, pretende-se apostar numa maior proximidade às empresas reguladas ou entidades que prestam reporte à AMT com o objetivo de criar sinergias que agilizem o processo de reporte aumentando a taxa de resposta e reduzindo os prazos e número de erros. Neste âmbito serão promovidas 4 sessões técnicas de esclarecimento junto das

autoridades de transporte do continente e será elaborado um manual de apoio ao preenchimento dos pedidos de informação do Observatório, tendo em vista obter dados mais completos, representativos e fidedignos.

O conhecimento público baseado em dados permite suportar o desenvolvimento de políticas públicas, de análises académicas e até de conhecimento público generalizado, sendo uma das formas de alcançar a literacia dos mercados da mobilidade e dos transportes.

Nesta medida, a AMT também se alinou com as recomendações da Comissão Europeia, no sentido da promoção da digitalização (i) do setor da mobilidade, como um fator crítico para a implementação de uma Mobilidade Eficiente, Inclusiva e Sustentável em toda a União Europeia e (ii) do setor público, com vista a capacitar uma governação e uma administração pública mais eficientes em benefício do cidadão.

### **Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT (OO.2.6.)**

Em 2024 a AMT continua a apostar fortemente na concretização do Plano Estratégico de Comunicação. Comunicar bem e em tempo útil é uma necessidade de qualquer regulador independente, e, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, sobre as entidades administrativas independentes, e no quadro do n.º 3 do artigo 267.º da Constituição da República Portuguesa (CRP), implica comunicar com transparência em toda a sociedade e com toda a economia, salvaguardando o dever de reserva próprio das entidades reguladoras.

Um instrumento essencial para isso é a política de comunicação, que aproxima a instituição ao público em geral, valorizando as prioridades estratégicas da atividade da AMT e os seus benefícios para consumidores e utilizadores e para a sociedade em geral. O objetivo é que a AMT seja vista como uma instituição transparente, útil e de prestígio.

Neste sentido a AMT desenvolverá:

- a) Um novo sistema de *website* como uma ferramenta de comunicação que integre a nova

imagem de marca da AMT e que respeite os designados 4 “E” da OCDE, ou seja eficiência, eficácia, ética e economia com as várias entidades institucionais da AMT, designadamente as abrangidas pelos artigos 8.º e 46.º dos Estatutos da AMT;

- b) Um plano de comunicação interna, privilegiando uma nova plataforma digital acessível a todos os colaboradores que favoreça o compromisso e a autoestima de todos quantos desenvolvem relações de pertença à AMT, em conformidade com os respetivos Códigos de Ética e de Conduta;
- c) Uma política de comunicação pró-ativa baseada no serviço e interesse público da missão da AMT, transparente e de proximidade, de carácter mais dinâmico, promovendo redes sociais e formatos audiovisuais adequados.

### **Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no ecossistema da mobilidade e dos transportes (OO.2.7)**

Num mundo em constante mudança e evolução onde a inovação impera nos setores e nas entidades reguladas, compete à AMT disponibilizar aos trabalhadores ferramentas que lhes permitam uma formação e crescimento diário por forma a que consigam prever e acompanhar as tendências dos mercados. A formação profissional surge como instrumento estratégico de gestão, procurando abranger todos os trabalhadores, através de um diagnóstico de necessidades sensível às exigências de desempenho e desenvolvimento dos serviços, concretizando e concebendo um Plano de Formação com base nas necessidades identificadas, prioridades, estratégias e nas políticas de gestão, desenhando ações formação orientadas para resultados, avaliadas de forma sistemática, para, de uma forma global, dinamizar a cultura de gestão organizacional que incentive e valorize a difusão e utilização do conhecimento.

Para tal a AMT pretende:

- Investir em 2024 na formação necessária para enfrentar os desafios dos setores regulados, incluindo cursos com as tendências do setor, ferramentas tecnológicas e

conhecimento especializado em questões regulatórias. Neste contexto, a formação profissional deverá ser sempre encarada como uma oportunidade de evolução, que acaba por levar à execução de um trabalho de excelência, contribuindo, não só, para a valorização pessoal do trabalhador, como também para o desenvolvimento e diferenciação da organização.

- Privilegiar o acesso a informação atualizada sobre o setor da mobilidade e dos transportes;
- Encorajar a colaboração e o trabalho em equipa que se reveste de extrema importância para lidar com os desafios nos setores regulados. Para tal criar-se-ão grupos de trabalho para lidar com questões específicas ou para a partilha de experiências e conhecimento entre trabalhadores da organização.
- Incentivar a inovação quer através da aquisição de ferramentas que tornem mais eficiente o trabalho diário quer por exemplo através da criação de prémios ou reconhecimento por ideias inovadoras o que permitirá estabelecer uma cultura de inovação dentro da organização.

A capacitação é um fator também fundamental na retenção de quadros com benefícios tanto para os trabalhadores como para a AMT, principalmente dadas as especificidades técnicas relativas à missão de um regulador independente.

### 5.3. 3ª PRIORIDADE ESTRATÉGICA

Pretende-se desenvolver e dinamizar os instrumentos de colaboração entre a AMT e entidades congéneres para a promoção da literacia da mobilidade, do apoio técnico e da investigação em temáticas da mobilidade e dos transportes. Para o efeito, pretende-se, durante o ano de 2024:

- Operacionalizar o Memorando de Entendimento com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da República Federativa do Brasil;
- Operacionalizar o Memorando de Entendimento com o Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários da República de Angola e com a Agência Reguladora de Certificação de Carga e Logística de Angola;
- Operacionalizar o Protocolo de Cooperação com a Agência Reguladora Multissetorial da Economia de Cabo Verde.

Embora não estejam em causa entidades congéneres, mas sim entidades com competências relacionadas com a atuação da AMT nos mercados da mobilidade e dos transportes, está prevista para 2024 a celebração de protocolos com a Inspeção-Geral de Finanças, a Autoridade Tributária e Aduaneira e a Autoridade para as Condições do Trabalho, tendo como objetivo incrementar a atividade de supervisão através da realização conjunta de auditorias técnicas, designadamente económico-financeiras, às entidades reguladas, assim como com a Guarda Nacional Republicana e a Polícia de Segurança Pública, para a definição conjunta de um plano de ações de supervisão, potenciando desta forma a capacidade de ação da AMT.

#### **Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas que afetam a mobilidade e os transportes quer na União Europeia, quer no âmbito das Nações Unidas (OO.3.2)**

Tal objetivo é alcançável, designadamente através de participação nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia (CE), bem como os processos

legislativos relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes.

Para o efeito, durante ao ano de 2024 serão estreitados os contactos com a Organização Marítima Internacional, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico/Fórum Internacional dos Transportes e com a Comissão Europeia/Direções-Gerais aplicáveis.

**Participar, com o contributo ativo da AMT, nas conferências internacionais relacionadas com a mobilidade e os transportes e com as transições ambiental, digital e energéticas (OO.3.3)**

Durante o ano de 2024 realizam-se várias Conferências Internacionais de relevância para a atividade da AMT. Entre elas, destacam-se:

- “Moving forward together: What’s next for EU mobility and transport?”, 21 de fevereiro em Bruxelas, organizada pela Comissão Europeia em parceria com a Escola de Regulação de Florença, uma conferência que fornecerá contributos para as próximas prioridades da Comissão no domínio dos transportes e da mobilidade;
- “Transport Research Arena - Transport Transitions: Advancing Sustainable and Inclusive Mobility”, de 15 a 18 de abril em Dublin, organizada pela Comissão Europeia;
- “International Conference on Transportation Economics and Finance” (ICTEF-24), de 18 a 19 de junho, Wuhan, China, organizado por Research Fora. O objetivo principal do (ICTEF-24) é reunir um grupo diversificado de indivíduos, incluindo académicos, cientistas, profissionais e profissionais, para discutir tendências atuais, avanços e novos desenvolvimentos no campo da Economia e Finanças dos Transportes. O

evento tem como objetivo fornecer uma compreensão clara do estado atual da área em diferentes países e incentivar a colaboração e o progresso na área, visando preencher a lacuna entre a teoria e as aplicações práticas, proporcionando uma aprendizagem sobre as pesquisas e descobertas mais recentes e discutir ideias para implementação.

A AMT estará atenta ao decorrer destas conferências e procurará dar, através da Presidente do Conselho de Administração, o seu contributo ativo durante as mesmas.

## 6. RECURSOS HUMANOS, FINANCEIROS E TECNOLÓGICOS

Com o início deste novo ciclo, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) encontra-se numa encruzilhada de oportunidades e desafios que o futuro próximo reserva para o setor da mobilidade e dos transportes em Portugal.

Consciente das responsabilidades que lhe são cometidas e dos objetivos estratégicos que pretende alcançar, a AMT delineou para 2024 um plano estratégico abrangente que visa fortalecer a sua posição enquanto entidade reguladora de excelência, promovendo a inovação sustentável alicerçada na eficiência no setor.

Neste contexto, e olhando para dentro, a AMT definiu três pilares fundamentais:



Cada um destes pilares foi pensado para responder não só às necessidades atuais, mas também às futuras exigências do setor, antecipando tendências e preparando a AMT para liderar a transformação num mundo em constante mudança.

## 6.1. RECURSOS HUMANOS

No âmbito da gestão de recursos humanos, 2024 será um ano em que se visa dar continuidade às principais linhas orientadoras que têm guiado a AMT nos últimos anos, mas que, pela sua importância, continuam a estar no topo das prioridades no que aos meios humanos diz respeito, assim os dois principais desafios continuarão a ser:

- O recrutamento de quadros qualificados para a AMT através da abertura de novos procedimentos concursais por forma a completar o quadro de pessoal;
- A retenção e a aposta na qualificação e valorização dos trabalhadores da AMT.

Dar continuidade aos processos de recrutamento iniciados em 2023 bem como o lançamento de novos processos para 2024 é fundamental para dotar a AMT dos quadros qualificados necessários ao cumprimento da sua missão.

O recrutamento de recursos humanos especializados com qualificações nas áreas económica, financeira e jurídica, bem como na engenharia relacionada com os transportes e a mobilidade são a chave para o sucesso e para o rejuvenescimento da organização.

O recrutamento de novos quadros deverá naturalmente ser acompanhado de uma aposta na valorização e retenção dos trabalhadores existentes, estando para o efeito previsto o desenvolvimento de um plano de formação que abrange matérias de carácter específica, adaptadas ao perfil de cada trabalhador, bem como temáticas mais transversais a todas as funções, como é o caso das relacionadas com as tecnologias de informação ou das línguas estrangeiras.

## VISÃO GLOBAL ESTRATÉGICA PARA 2024

No horizonte de 2024, a AMT centra-se em reforçar a sua posição como entidade reguladora de elevada competência, antecipando as necessidades de um setor em constante evolução. A gestão de recursos humanos assume um papel primordial neste processo, orientando-se pelos seguintes objetivos:

- **Atração e Recrutamento de Talentos:**

A AMT prossegue a estratégia de recrutamento de talentos altamente qualificados, enfatizando as competências digitais, sustentabilidade e inovação. Os procedimentos concursais centrar-se-ão em captar perfis multidisciplinares, com ênfase em economia, finanças, direito, engenharia de transportes e tecnologias de informação, visando a modernização e rejuvenescimento da AMT;

- **Desenvolvimento e Valorização dos Trabalhadores:**

O investimento no desenvolvimento contínuo dos trabalhadores é reforçado através de programas de formação adaptados, incluindo competências específicas e temáticas transversais como liderança digital, gestão da mudança e inovação sustentável. A valorização passa também pela implementação de mecanismos de retenção eficazes, reconhecendo o mérito e fomentando uma cultura de aprendizagem contínua;

- **Flexibilidade e Bem-Estar:**

A AMT compromete-se em manter um ambiente de trabalho flexível e inclusivo, promovendo o equilíbrio entre vida pessoal e profissional. As políticas de teletrabalho e horários flexíveis serão otimizadas, assegurando simultaneamente a coesão e eficiência das equipas. A saúde e o bem-estar dos trabalhadores são prioritárias, refletindo-se em iniciativas que estimulam um clima organizacional positivo e produtivo;

- **Cultura Organizacional:**

A promoção de uma cultura de feedback construtivo será intensificada, incentivando a troca de ideias e a colaboração entre todos os níveis hierárquicos. Esta abordagem visa potenciar o desenvolvimento pessoal e profissional dos trabalhadores, bem como a eficácia organizacional.

- **Gestão Estratégica de Recursos Humanos:**

A AMT estudará a implementação de ferramentas analíticas avançadas para uma gestão preditiva dos recursos humanos, permitindo antecipar necessidades de recrutamento, identificar talentos internos para desenvolvimento e monitorizar a eficácia das políticas de RH.

É de assinalar, à semelhança de anos anteriores que cerca de 54% dos trabalhadores da AMT se encontram ao abrigo de Acordo de Cedência de Interesse Público, previsto no artigo 241.º e ss. da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.

Esta “solução” de contratação, embora tenha a virtude de promover a política de reaproveitamento dos recursos humanos disponíveis na Administração Pública portuguesa, alocando-os a atividades onde são mais necessários, promovendo uma estratégia de gestão inteligente e eficiente dos trabalhadores existentes do perímetro da Administração Pública, tem-se revelado instável, na medida em que se tratam de relações precárias de carácter tripartido (cedente, cessionário e trabalhador) podendo qualquer uma das partes fazer cessar o acordo, o que coloca na equação uma variável desligada da relação organização trabalhador, deixando de ser exclusivamente a vontade destes dois a determinar a manutenção da relação laboral.

Relativamente à estrutura de carreiras, a AMT está organizada em grupos profissionais que integram diferentes níveis de qualificação, académica e profissional, como são os quadros superiores e os quadros médios.

A distribuição por aqueles grupos profissionais, bem como pelos cargos de liderança previstos na sua estrutura orgânica para 2024, e que está na base no orçamento de recursos humanos, é a seguinte:

**Quadro 1**  
Quadro de pessoal

<b>Cargos / Grupos profissionais</b>	<b>Previstos</b>	<b>Ocupados</b>	<b>Vagos</b>
1 - Conselho de Administração	5	3	2
2 - Dirigentes	Nível 1	6	5
	Nível 2	6	0
3 - Quadros superiores	60	37	23
4 - Quadros técnicos	19	15	4
<b>Total (1+2+3+4)</b>	<b>96</b>	<b>60</b>	<b>36</b>

O peso do investimento nos recursos humanos em 2024 é de cerca de 31,5% do orçamento de despesa global da AMT, o que se traduz numa diminuição de cerca de 5 pontos percentuais quando comparado com o ano de 2023, a diminuição no peso não é, no entanto, reflexo do investimento em termos absolutos que cresce 260.000 euros quando comparado como período homólogo.

Este investimento encontra-se detalhado no quadro seguinte, que compara com o exercício transato, apresentando as respetivas variações relativas, e está alicerçado no quadro de pessoal aprovado para o exercício de 2024, destacando-se a previsão de verbas para fazer face a novos recrutamentos e à progressão na carreira dos trabalhadores que reúnam condições para o efeito em resultado da avaliação de desempenho.

**Quadro 2**  
Orçamento de gastos com o pessoal, incluindo formação profissional

Natureza dos gastos	(em euros)		
	2023	2024	Δ %
Remunerações e incentivos	6 195 138	6 319 220	2,0%
Encargos sobre remunerações (CGA+SS)	1 393 820	1 440 072	3,3%
Seguro acidentes de trabalho	40 000	80 000	100,0%
Formação	60 000	107 423	79,0%
<b>Total</b>	<b>7 688 958</b>	<b>7 946 715</b>	<b>3,4%</b>

Em termos % é de salientar o aumento da despesa com formação dos trabalhadores pretende-se deste modo forma de promover o desenvolvimento profissional, aumentar o grau de capacitação e desenvolver um clima de maior motivação.

## 6.2. RECURSOS FINANCEIROS

### 6.2.1. ESTRATÉGIA FINANCEIRA PARA 2024

Para o ano de 2024, a AMT, apresenta um Plano Financeiro que visa fortalecer a capacidade da instituição para cumprir a sua missão estratégica. Este exercício será marcado por um compromisso renovado com a sustentabilidade, inovação e eficiência, assegurando a estabilidade e responsabilidade financeira necessária para implementar as iniciativas estratégicas acima definidas e as demais que venham a surgir.

A AMT compromete-se com uma gestão financeira que não só assegure a sua sustentabilidade e capacidade de investimento, mas que também reflita a sua responsabilidade perante a sociedade e os setores regulados. A transparência, a eficiência e a inovação serão os pilares da estratégia financeira para 2024.

A AMT continuará, à semelhança dos anos anteriores, a pautar a sua conduta em termos de política de gastos pelo cumprimento do princípio da boa gestão dos dinheiros públicos.

### 6.2.2. RENDIMENTOS

Nos termos do previsto no artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, constituem receitas da AMT:

- O produto da **taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias** (TRIR) - Esta taxa visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede rodoviária nacional que tenham sido concessionadas diretamente pelo Estado.
- A participação na **taxa de regulação das infraestruturas ferroviárias** (TRIF) - Esta taxa está prevista e regulamentada alínea b) do n.º 1 do no artigo 32.º dos Estatutos da AMT e visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede ferroviária nacional, a qual está integralmente a cargo da IP, S.A.

**Carece de despacho anual dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.**

- A participação na **taxa de regulação das infraestruturas portuárias (TRIP)** - visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas portuárias nacionais. O pagamento é realizado por cada administração portuária do Continente, aplicando um determinado coeficiente às receitas de exploração arrecadadas.

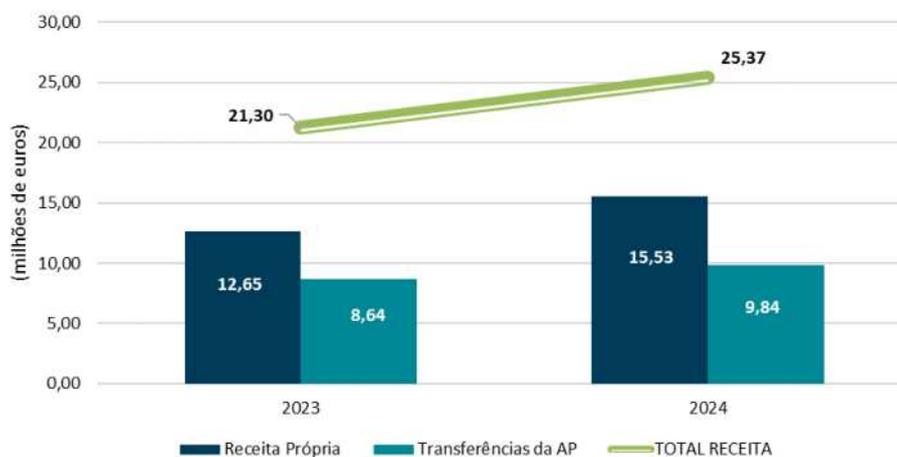
**É fixada anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.**

- 30% da receita do IMT, I.P., proveniente da **comparticipação das entidades gestoras dos centros de inspeção técnica de veículos (CITV)**.
- 30% da receita do IMT, I.P., proveniente da **comparticipação das entidades privadas autorizadas a realizar exames de condução (EC)** - visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão neste âmbito.
- 40% do produto das sanções contratuais pecuniárias previstas nos contratos de concessão e de subconcessão.
- uma contribuição relativa ao exercício das funções de regulação, designada por Contribuição da Mobilidade e Transportes, a cobrar às entidades sujeitas ao exercício da atividade reguladora não abrangidas pelas alíneas anteriores, cujo âmbito objetivo e subjetivo é definido em legislação própria, inserindo-se neste âmbito a **Contribuição de regulação e supervisão cobrada às plataformas eletrónicas de TVDE (CRS - TVDE)** - Esta contribuição está prevista e regulamentada no artigo 30.º, da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, e visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana. De realçar que esta receita é objeto de distribuição pelo Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) e pelo IMT, I.P., conforme legalmente previsto.

- Outras receitas próprias:
  - produto das taxas pela prestação de serviços compreendidos nas suas atribuições;
  - produto da coima aplicada na punição das contraordenações, bem como as custas dos processos de contraordenação que lhe caiba instruir e decidir;
  - produto de aplicação às entidades reguladas de sanções pecuniárias previstas em regulamento, por insuficiência de desempenho em matéria de segurança e qualidade;
  - produto resultante da venda ou prestação de bens ou serviços, incluindo publicações e outros suportes de informação, ações de formação e emissão de pareceres;
  - rendimentos provenientes da gestão do seu património mobiliário e imobiliário, assim como os dos bens do domínio público ou privado do Estado confiados à sua administração.

O orçamento aprovado pelo Conselho de Administração para o ano de 2024, apresenta um acréscimo de 19,1% face ao transato, a receita total passou de cerca de 21,3 milhões de euros para 25,37 milhões de euros, conforme gráfico seguinte:

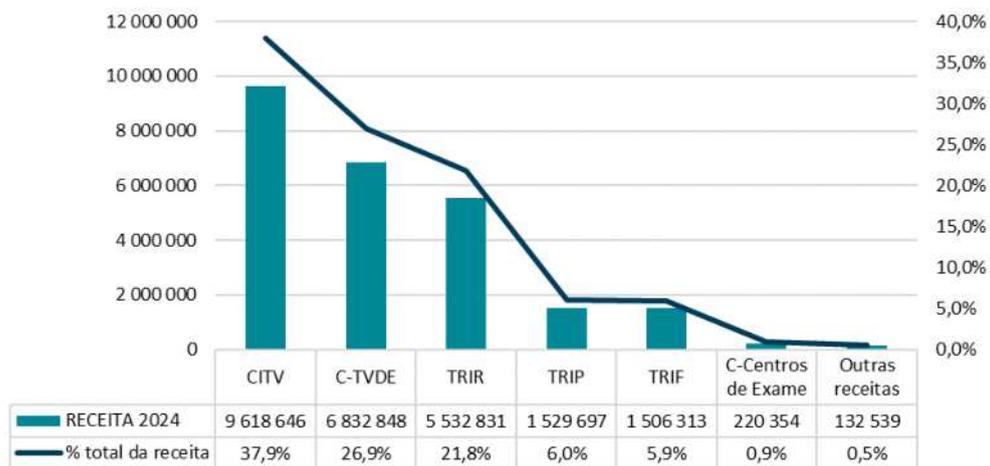
**Gráfico 1**  
Receita Total 2023-2024



Salienta-se que as verbas relativas a transferências da administração pública constituem igualmente receitas próprias da AMT embora a receita seja cobrada por terceiros e transferida para esta Autoridade.

Quanto à proveniência dos rendimentos de 2024 verifica-se que a contribuição dos TVDE e a comparticipação das Inspeções Técnicas de Veículos representam cerca de 65% do total desses rendimentos, conforme gráfico seguinte:

**Gráfico 2**  
Orçamento de rendimentos - 2024



Relativamente a estes rendimentos importa salientar:

- a) **Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)** - Para o presente exercício foi constituída uma estimativa tendo por base a aplicação de um coeficiente de 2,15% sobre o valor da TUI – Taxa de utilização da infraestrutura – cobrada em 2013.

**QUANTO A ESTA TAXA IMPORTA RELEMBRAR A AUSÊNCIA DE PUBLICAÇÃO DOS NECESSÁRIOS DESPACHOS HABILITANTES ENTRE 2015 E 2023 (9 ANOS) SENDO POR ISSO DEVIDAS AS TAXAS RELATIVAS A ESTES EXERCÍCIOS.**

b) **Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)** - Para o presente exercício foi constituída uma estimativa mantendo o valor absoluto considerado nos anos anteriores.

TAMBÉM NESTE CASO, NÃO FORAM PUBLICADOS OS DESPACHOS ENTRE 2017 E 2023 (7 ANOS).

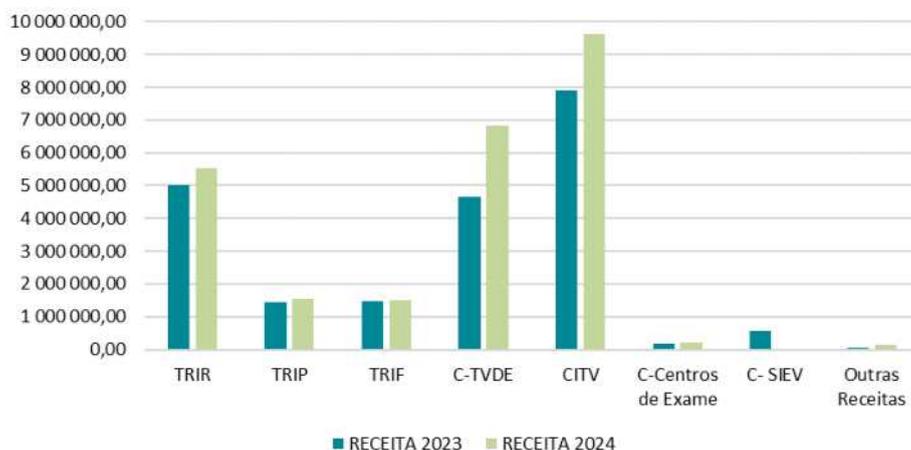
c) **Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos (CITV)** - A participação dos CITV tem sofrido também sucessivos aumentos em resultado da atualização do valor da taxa cobrada por ato inspetivo, bem como do número de inspeções realizadas.

d) **Comparticipação sobre os exames de condução (EC)** - verifica-se também a mesma tendência de evolução registada na participação dos CITV alicerçada no mesmo tipo de motivos.

e) **Contribuição de Regulação e Supervisão (CRS - TVDE)** – assinala-se o sucessivo crescimento desta contribuição, acompanhando assim o aumento da atividade económica no setor.

No gráfico seguinte apresenta-se a evolução de cada um dos rendimentos de 2023 para 2024:

**Gráfico 3**  
Orçamento de rendimentos 2023 - 2024



### 6.2.3. GASTOS

Quanto ao orçamento de gastos para 2024, e à semelhança de anos anteriores, a política da AMT continuará direcionada para a racionalização e eficiência nos gastos de dinheiros públicos. As prioridades passam por assegurar tanto as atividades acima descritas bem como a missão que está cometida a AMT, apostando numa atuação eficaz como regulador independente, num cenário que se afigura a cada dia mais exigente e complexo.

As principais linhas orientadoras inerentes à gestão do orçamento de gastos serão, a:

- Internalização das necessidades permanentes e que se enquadrem no âmbito da missão da AMT com consequentes poupanças nas aquisições de serviços;
- Adoção de soluções na gestão de instalações e equipamentos que permitam gerar mais eficiência e economia na utilização das mesmas, com efeitos nos consequentes consumos;
- Implementação de soluções tecnológicas que aumentem a capacidade de recolha e tratamento de informação de forma integrada, permitindo canalizar recursos para outras tarefas/atividades; e
- Apostar na digitalização da tramitação processual e das metodologias de trabalho, no sentido de reduzir o consumo de recursos que impactam negativamente na pegada ecológica.

Os gastos orçamentados para o exercício de 2024, tiveram em linha de conta as necessidades de financiamento para materialização das atividades e ações identificadas no presente plano ao longo de 12 meses completos de atividade, bem como os custos fixos inerentes à estrutura organizacional que deverá integrar os recursos humanos e materiais necessários à concretização dos mesmos.

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

**Quadro 3**  
Orçamento de Gastos

<b>Natureza dos gastos</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Δ %</b>
Pessoal <sup>(1)</sup>	7 688 958	7 949 715	3,4%
Fornecimentos e serviços externos	4 231 177	5 769 011	36,3%
Transferências	4 130 108	8 852 854	114,3%
Reserva	314 994	386 272	22,6%
Outras despesas correntes <sup>(2)</sup>	-	8 750	
Investimentos em bens de capital	4 810 000	2 298 139	-52,2%
<b>Total</b>	<b>21 175 237</b>	<b>25 264 741</b>	<b>19,3%</b>

<sup>(1)</sup> Inclui as despesas com formação profissional dos trabalhadores.

<sup>(2)</sup> Engloba os outros encargos financeiros e outros impostos e taxas.

As transferências para outras entidades públicas, representa cerca de 35,04% do total global dos gastos previstos para 2024. Estas integram, entre outras, as prestações a pagar à Autoridade da Concorrência (AdC) nos termos do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, bem como com as transferências a realizar para o IMT, I.P. e para o Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) da contribuição de regulação e supervisão cobrada pela AMT (*cfr.* previsto no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, na sua redação atual).

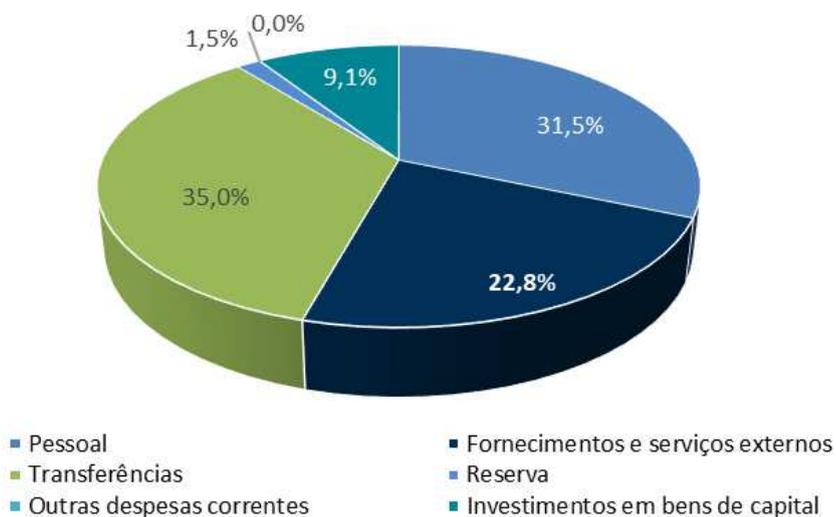
A segunda natureza de gastos com maior peso na estrutura orçamental é o pessoal, que representa 31,47% do total global, e tem na sua base o quadro aprovado para 2024, com uma previsão de despesa com salários para 14 meses. De notar que estes gastos já incluem os recursos humanos a recrutar e as evoluções na carreira.

Seguidamente são os gastos relacionados com fornecimentos e serviços externos que representam cerca de 22,83% do total global. Nesta tipologia incluem-se todos os gastos relacionados com a despesa corrente inerente ao funcionamento da AMT, bem como estudos e trabalhos especializados relacionados com as atividades core.

Finalmente os gastos relativos a investimentos em bens de capital com um peso de 9,13% no total, onde se prevê essencialmente o investimento na renovação do parque tecnológico e a aquisição de equipamento diverso para as instalações.

Em seguida, apresenta-se um gráfico com a distribuição relativa das naturezas de gastos.

**Gráfico 4**  
Distribuição relativa orçamento de gastos – 2024



### 6.3. PLANO TECNOLÓGICO

Em 2024, a AMT continuará a sua trajetória de inovação e aperfeiçoamento tecnológico. A estratégia abrange tanto a gestão e manutenção evolutiva das tecnologias existentes como a implementação de novas soluções, visando otimizar as atividades operacionais e não operacionais.

- Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais: A principal iniciativa continua a ser o desenvolvimento e aperfeiçoamento do Observatório, uma ferramenta vital para a monitorização dos setores regulados. A integração de Inteligência Artificial (em estudo) poderá permitir uma análise e processamento de dados mais sofisticados, tornando a informação mais acessível e útil para todos os *stakeholders*.
- Segurança e Confiança no Ciberespaço: Em resposta ao Decreto-Lei n.º 65/2021 e ao Regulamento (UE) 2019/881, a AMT intensificará esforços para garantir a cibersegurança e a confiabilidade das suas operações digitais. A implementação de uma gestão contínua de exposição a ameaças ajudará a avaliar e mitigar riscos de forma consistente, protegendo os ativos digitais e físicos da organização.
- Sistema de Gestão de Reclamações (SGR): A aquisição de serviços para o desenvolvimento do SGR refletirá o compromisso da AMT com a eficiência operacional, facilitando a gestão e tratamento de reclamações, além de promover a produção de informação de gestão relevante
- Tecnologia Sustentável: Alinhada com a crescente sustentabilidade, a AMT incorporará práticas e tecnologias que promovam resultados ambientais, sociais e de governação cooperativa (ESG). Isto envolverá, por exemplo, a utilização de soluções que requeiram menos energia e sejam eficientes.
- Capacitação e Automação: A AMT continuará a trabalhar na implementação e no crescente uso da Inteligência Artificial e de Aplicações Inteligentes para automatizar processos e assim melhorar a tomada de decisão, facilitando o acesso ao conhecimento e o aumento de produtividade.
- Renovação do parque tecnológico: Numa altura em que a maior parte dos

equipamentos em uso na AMT têm uma média de 6 (seis) anos, importa assegurar a sua renovação no sentido de reforçar a segurança cibernética, bem como dotar de máquinas mais robustas os trabalhadores da Autoridade.

- Desenvolvimento e implementação do novo site: Ao completar os 9 (nove) anos de atividade, a AMT iniciará o projeto tendente à implementação do novo site com vista a torná-lo mais útil e intuitivo para o cidadão e ao mesmo tempo concorrer para uma maior transparência, um dos principais desígnios do regulador.

Este plano tecnológico para 2024 reflete o compromisso da AMT com a inovação contínua, a segurança e a sustentabilidade, garantindo que permaneça na vanguarda da regulação e supervisão nos setores da mobilidade e dos transportes. A adoção destas tendências tecnológicas assegurará que a AMT esteja preparada para enfrentar os desafios futuros, promovendo um setor dos transportes eficiente, seguro e sustentável.

Lisboa, 04 de abril de 2024

## 7. ANEXO

### DEPARTAMENTO DE REGULAÇÃO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.		Acompanhar o mercado portuário, através de relatórios mensais, com a transmissão periódica e sistemática de informação relevante sobre a evolução da movimentação de carga, de contentores e navios, nas vertentes dos fluxos de embarque e desembarque, no sentido da promoção da disseminação do conhecimento e promoção da literacia da mobilidade e comunicação de indicadores relevantes e uniformes e de apoio à decisão de agentes económicos.
	OO.1.1.	X	Analisar e decidir sobre as propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, para 2025, de cada uma das Administrações Portuárias do Continente, no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores agentes económicos, bem como a sustentabilidade dos mercados.
	OO.1.1.	X	Análise, avaliação e homologação das tabelas de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária propostas pelo respetivo gestor, garantido a respetiva objetividade e transparência, segundo parâmetros europeus, bem como o relacionamento equitativo entre utilizadores e o adequado financiamento de infraestruturas essenciais, no âmbito do regime que estabelece um espaço ferroviário europeu único, previsto no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 07 de outubro.
	OO.1.1.		Avaliação e aprovação de tarifários e regras gerais em instalações de serviço (terminais de mercadorias), para garantia de transparência e objetividade na formação de preços.
	OO.1.1.		Elaboração de regras e princípios quanto à emissão do Parecer Prévio Vinculativo, nomeadamente no que respeita aos elementos instrutórios, contratos ou procedimentos elegíveis para submissão a pedido de parecer, regime sancionatório, entre outros.
	OO.1.1.		Elaboração de análises regulatórias sobre mercados específicos da mobilidade e do transportes, com base em análises estatísticas.
	OO.1.1.		Elaboração de propostas de instrumentos regulatórios legislativos de implementação e especificação das recomendações constantes do Estudo sobre Formação de Tarifas de Utilização da Infraestrutura Ferroviária e Competitividade do Setor Ferroviário

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.		Elaboração de propostas de instrumentos regulatórios e legislativos de implementação das recomendações constantes do Estudo sobre Obrigações de Serviço Público com Sustentabilidade Ambiental e Climática Reforçada (OSP Verdes)
	OO.1.1.		Elaboração de propostas de instrumentos regulatórios e legislativos de implementação e especificação das recomendações constantes do Estudo sobre Orientações para um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável
	OO.1.1.	X	Elaboração do regulamento tarifário para o serviço público de transporte de passageiros em táxi, que estabeleça as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço
	OO.1.1.		Emissão de parecer sobre os pedidos de acesso ao mercado doméstico de transporte ferroviário de passageiros, em conformidade com metodologia prevista relativa ao Teste de Equilíbrio Económico, prevista no Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro, através do qual a AMT estabeleceu os procedimentos e os critérios adotados para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, assegurando o acesso livre e não discriminatório a infraestruturas de transportes segundo parâmetros europeus, e a maximização de recursos públicos afetos a serviços públicos de transporte de passageiros.
	OO.1.1.	X	Emitir pareceres prévios vinculativos sobre as peças de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre as alterações promovidas aos contratos em vigor, para assegurar a legalidade da atuação dos <i>stakeholders</i> e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes.
	OO.1.1.		Emitir pareceres sobre operações de concentração de empresas e estudos de mercado e inquéritos, no âmbito da articulação da Autoridade da Concorrência (AdC) e a AMT, nos termos do Regime Jurídico da Concorrência.
	OO.1.1.		Emitir pronúncias ou pareceres, por iniciativa da AMT ou a pedido dos órgãos de soberania, ou, ainda, quando estejam previstos em instrumentos de direito nacional e da União Europeia, no âmbito dos setores regulados pela AMT.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.		Publicação de regras e princípios subjacentes à tomada das decisões da AMT, designadamente, em matéria de validação de Diretórios de Rede e homologação de tarifas de utilização da infraestrutura, nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, por forma a garantir a objetividade e a legalidade do enquadramento do acesso e utilização da infraestrutura ferroviária, com o objetivo de promover regras de concorrência justas e equitativas e assegurar a transparência da atuação de agentes económicos e da AMT, no relacionamento com aqueles.
	OO.1.1.		Publicar regras de acesso livre e não discriminatório a interfaces e terminais de transporte de passageiros, em especificação do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro.
	OO.1.1.		Realização de análises económicas simplificadas sobre novos serviços Expresso, e à emissão do consequente parecer prévio vinculativo, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de novembro, quanto à avaliação de impactos daqueles serviços em contratos de serviço público, para assegurar o acesso livre e não discriminatório ao mercado segundo parâmetros europeus e a maximização de recursos públicos afetos a serviços públicos de transporte de passageiros.
	OO.1.1.	X	Validação do Diretório de Rede, o qual deve incluir a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura, forma a garantir um quadro comum de relacionado entre agentes económicos e entidades públicas neste mercado.
	OO.1.3.		Elaborar, no contexto dos poderes da AMT de controlo anual de compensações financeiras a empresas que asseguram serviços de interesse económico geral, proposta de especificação de critérios contabilísticos tendentes ao cálculo daquelas compensações, tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro no sentido de assegurar a existência de regras claras, objetivas e equitativas, no relacionamento de todos os agentes económicos, sempre que esteja em causa o dispêndio de dinheiros públicos.
	OO.1.4.		Avaliação da conformidade da implementação das regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros em cumprimento do previsto na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores bem como a sustentabilidade dos mercados, incluindo o acompanhamento a atualização tarifária, no âmbito da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.4.	X	Avaliação do serviço público de transporte de passageiros flexível, previsto no Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, tendo em vista a caracterização dos serviços disponíveis e a realização da avaliação a que se refere o artigo 25.º, para efeitos de eventual proposta de ajustamento das regras legais e regulamentares, e emissão de guiões e boas práticas, bem como promoção de projetos de articulação com transporte escolar e transporte regular de passageiros.
	OO.1.5.	X	Publicação dos relatórios de implementação do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpõe a Diretiva n.º 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, nomeadamente quanto ao impacto do mesmo no desenvolvimento do setor.
P.E.2	OO.2.2. e OO.2.7		Visitas técnicas a empresas e entidades públicas do ecossistema da mobilidade e dos transportes de forma aproximar a AMT do ecossistema, a fim de conhecer melhor o seu funcionamento e contributos para objetivos comuns
	OO.2.3.		Acompanhamento da cumprimento do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário, designadamente sobre a publicação do "Documento de Informação da Instalação de Serviço" e o cumprimento de Decreto-lei 217/2015 de 7 de outubro, no que se refere às taxas aplicáveis ao acesso e aos serviços, com particular prioridade às instalações de serviço com maior importância estratégica: portos, terminais de mercadorias e instalações de manutenção de material circulante.
	OO.2.3.		Avaliação da implementação das regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros ao abrigo do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, e no âmbito da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.
	OO.2.3.	X	Avaliação da contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros ao abrigo da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP)
	OO.2.3.		Dinamização do Projeto "Escolas Hubs de Mobilidade Sustentável"
	OO.2.3.		Elaboração de benchmarking internacional sobre indicadores de desempenho e qualidade de operadores de transportes e gestores de infraestruturas, numa perspetiva de avaliação de quais os mais adequados para cada tipo de contrato, identificação da pertinência dos indicadores habitualmente adotados e de lacunas quanto a outros aspetos que deveriam ser considerados.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.2	OO.2.3.		Elaboração de Estudo sobre a dinamização da oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes, como promoção da transição digital
	OO.2.3.		Elaboração de relatório de monitorização do estado de conservação da infraestrutura ferroviária, em articulação com a Autoridade de Segurança Ferroviária
	OO.2.3.		Elaboração de relatório de monitorização dos investimentos na infraestrutura ferroviária, como fator de promoção da competitividade do setor e de aumento da capacidade e qualidade da rede para serviços existentes e serviços adicionais, em benefício de empresas, cidadãos e economia.
	OO.2.3.	X	Elaborar plano de implementação da regulamentação europeia em matéria de reporte de sustentabilidade ESG ( <i>Environment, Social, Governance</i> - Ambiente, Social, Governância) e avaliação de riscos climáticos na mobilidade e transportes, ao abrigo da Lei do Clima.
	OO.2.3.		Elaborar proposta de critérios/indicadores de avaliação de eficiência de investimentos, no âmbito do setor da mobilidade e dos transportes, com o objetivo da AMT dispor de um racional comum de avaliação, em particular no domínio das infraestruturas setoriais, quanto aos seus impactos nas várias dimensões do desenvolvimento económico sustentável, designadamente ambiental, social, coesão, e de viabilidade técnico-operacional e económico-financeira.
	OO.2.3.	X	Estudo sobre a classificação de perfis de utilizadores de transporte público de passageiros
	OO.2.3.	X	Estudo sobre a descarbonização e transição energética nos portos e no transporte marítimo
	OO.2.3.		Estudo sobre a substituíbilidade e complementaridade dos diversos modos de transporte de passageiros, incluindo aéreo, nas ligações entre os principais eixos do país, norte-sul e oeste-este, à luz da estratégia da Mobilidade Inteligente e Sustentável da União Europeia, compromissos de descarbonização e imperativos de coesão territorial.
	OO.2.4.	X	Promover e acompanhar a implementação de Zonas Livres Tecnológicas, (ZLT), criadas pelo Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, nos mercados da mobilidade e dos transportes, em parceria com outras entidades promotoras, públicas e privadas, no sentido da promoção da inovação de base tecnológica.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.3.	OO.3.1.		Assegurar a participação da AMT nas reuniões da Rede Europeia de Reguladores Ferroviários (ENRRB) no sentido da participação ativa desta Autoridade neste rede instituída ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário único europeu, e que visa a troca de informações entre as entidades reguladoras ferroviárias sobre o seu trabalho e princípios e práticas de tomada de decisões, nomeadamente sobre os principais aspetos dos seus procedimentos e relativamente aos problemas de interpretação da legislação ferroviária transposta da União Europeia.
	OO.3.1.		Operacionalização dos Protocolos de Colaboração e Capacitação com entidades congéneres da Comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa
	OO.3.1.	X	Participação do subgrupo de peritos do fórum SERAF - <i>Single European Railway Area Forum</i> da Comissão Europeia no sentido da participação ativa no processo legislativo europeu
	OO.3.1.		Participar na definição, atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica, na vertente económica, dos sectores regulados, em particular, assegurando a representação/participação da AMT em reuniões de Comissões Técnicas (CT) no contexto do Sistema Português da Qualidade, com o objetivo da promoção de standards técnicos comuns e equitativos para todos os agentes económicos, em ambiente concorrencial.
	OO.3.1.	X	Participar nas reuniões do Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) no sentido da promoção da internacionalização da AMT e da promoção da cooperação de entidades competentes da União Europeia, no contexto do Regulamento (EU) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da RTE-T.
	OO.3.2.	X	Participar nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia (CE), relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.3.	OO.3.2.	X	<p>Assegurar sentido da promoção da internacionalização da AMT, a participação deste Autoridade nas reuniões dos Grupos de Trabalho do IRG-RailG constituindo uma rede de reguladores ferroviários, contando atualmente com a participação de 31 países europeus, que visa atuar como uma plataforma de cooperação, troca de informações e partilha de boas práticas, a fim de fazer face aos desafios regulamentares, atuais e futuros, no setor ferroviário e promover uma aplicação consistente e harmonizada do quadro regulamentar europeu, atuando, principalmente, sobre as áreas de: (1) acesso à utilização da infraestrutura; (2) sistema de tarifação de utilização da infraestrutura; (3) propostas legislativas em desenvolvimento; e (4) acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário.</p>

## DEPARTAMENTO DE SUPERVISÃO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.4.		Ação de supervisão à execução contratual e cumprimento de recomendações e determinações efetuadas pela AMT, no âmbito da emissão de pareceres prévios vinculativos quanto a contratos de serviço público de transporte de passageiros, ao abrigo da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, no sentido de assegurar a legalidade da atuação dos <i>stakeholders</i> e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros.
	OO.1.4.		Ação de supervisão à prestação de serviço público de transporte de passageiros flexível, previsto no Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, tendo em vista a caracterização dos serviços disponíveis e a realização da avaliação a que se refere o artigo 25.º, para efeitos de eventual proposta de ajustamento das regras legais e regulamentares.
	OO.1.4.		Ação de supervisão ao regime de serviço público de transporte de passageiros "Expresso", previsto no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, tendo em vista a verificação da conformidade legal dos contratos de adesão com uso de cláusulas contratuais gerais em utilização e de tratamento das reclamações dos utilizadores, na sequência da análise das reclamações recebidas na AMT e da sinalização de potenciais irregularidades nestas áreas.
	OO.1.4.		Ação de supervisão aos sistemas tecnológicos de recolha e tratamento de informação das empresas de serviço público de transporte de passageiros para efeitos de apuramento de indicadores de desempenho previstos em contratos de serviço público.
	OO.1.4.		Ação de supervisão às escolas de condução, cujo regime de acesso e exercício da atividade de exploração está regulado na Lei n.º 14/2014, de 18 de março, na perspetiva da informação prestada ao consumidor (procedimentos em caso de falta às aulas, desistências, regime de pagamentos e devoluções, entre outros aspetos), na sequência da análise das reclamações recebidas na AMT e da sinalização de potenciais irregularidades nestas áreas.
	OO.1.4.		Ação de supervisão para verificação dos ativos e monitorização da implementação do regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro, incluindo verificação documental e deslocação ao terreno, tendo em conta as recomendações efetuadas pela AMT e no sentido de assegurar a objetividade e transparência de tarifas para utilizadores e a sustentabilidade deste mercado.
	OO.1.4.		Ações de supervisão e fiscalização sistemáticas a todos os operadores da cadeia de valor do mercado de serviços de transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE), incluindo a transmissão de dados necessários ao cálculo da contribuição de regulação e supervisão.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.4.		Assegurar e/ou participar na realização de atividades não planeadas e que sejam consideradas de execução prioritária pelo Conselho de Administração.
	OO.1.4.	X	Auditoria dos operadores de serviço público de transporte de passageiros, na sequência dos resultados apurados no âmbito da implementação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, efetuando a verificação documental da conformidade das receitas e gastos declarados à AMT, no sentido de assegurar a maximização de recursos públicos e a sua conformidade legal.
	OO.1.4.		Avaliação da conformidade da implementação das regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros em cumprimento do previsto na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores bem como a sustentabilidade dos mercados, incluindo supervisionar a atualização tarifária, no âmbito da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.
	OO.1.4.	X	Controlo anual das compensações financeiras concedidas dos operadores de serviço público de transporte de passageiros no sentido de assegurar a maximização de recursos públicos e a sua conformidade legal.
	OO.1.4.		Elaboração de relatório semestral das reclamações recebidas na AMT relativas aos serviços públicos de transporte de passageiros que se desenvolvem nas áreas geográficas da AML e da AMP, que indiquem o incumprimento pelos operadores de obrigações legais no âmbito dos direitos dos passageiros, e de obrigações de serviço público contratualizadas, cuja fiscalização compete às Autoridades de Transportes, nos termos dos artigos 42.º, 44.º e 45.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.
	OO.1.4.		Supervisão ao cumprimento de obrigações de transmissão de informação e comunicação na plataforma StePP, nos termos do artigo 22.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, por parte de operadores de transporte flexível e Expresso.
	OO.1.4. e OO.1.5.		Ação de supervisão ao novo regime de acesso e de exercício da atividade de aluguer de veículos de mercadorias sem condutor (rent-a-cargo) estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 92/2023, de 12 de outubro, em particular no que se refere aos contratos de adesão com uso de cláusulas contratuais gerais
	OO.1.4. e OO.1.5.	X	Análise das queixas, reclamações e denúncias recebidas tendo em vista identificar a existência de indícios de incumprimentos ou irregularidades que possam determinar o sancionamento e a determinação de medidas corretivas adequadas pela AMT, promovendo o respetivo encaminhamento para as competentes unidades orgânicas internas

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.4. e OO.1.5.		Emissão de parecer sobre a conformidade legal dos contratos de adesão, com uso de cláusulas contratuais gerais, submetidos à apreciação da AMT pelos interessados no âmbito do acesso e exercício da atividade de rent-a-car e <i>sharing</i> , em cumprimento do Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto de forma a assegurar a objetividade, a transparência, a legalidade no relacionamento entre operadores de transporte e os utilizadores.
	OO.1.5.	X	Acompanhamento ao nível nacional e europeu, das matérias da promoção e defesa dos direitos e interesses dos passageiros assegurando a caracterização dos mercados e a aferição do cumprimento de obrigações, nacionais e europeias, por parte de operadores e entidades públicas, incluindo a representação da AMT em reuniões de organismos nacionais responsáveis pela aplicação de legislação relativa a direitos dos passageiros.
	OO.1.5.		Definição de novos critérios e metodologias de análise e tratamento das reclamações recebidas pela AMT considerando critérios de priorização e granularidade dos dados sujeitos a análise.
	OO.1.5.		Elaboração de projeto de regulamento da AMT relativo às regras aplicáveis ao procedimento de tratamento de reclamações pelas entidades sujeitas à sua regulação.
	OO.1.5.	X	Elaboração de relatório semestral relativo às reclamações recebidas na AMT, contendo informação estatística sobre as mesmas, modos e categorias, entidades reclamadas, motivos de reclamação e indicação das atividades desenvolvidas, medidas adotadas e resultados decorrentes da atuação da AMT
	OO.1.5.		Promoção de ações de divulgação dos direitos dos passageiros e utilizadores, as quais incidirão sobre as matérias relacionadas com as orientações emanadas ou guias de boas práticas, a concertação com entidades nacionais e europeias com competência nesta temática, e a regulamentação europeia existente, designadamente o Regulamento (UE) 2017/2394, do Parlamento Europeu e do Conselho.
	OO.1.5.		Supervisão ao cumprimento das obrigações de registo na Plataforma do Livro de Reclamações Eletrónico (LRE), e de divulgação, no sítio na Internet, em local visível e de forma destacada, do acesso à referida Plataforma, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho.
	OO.1.5.		Supervisão mensal e sistemática ao tratamento às reclamações de consumidores, dado por agentes económicos e entidades públicas, no sentido de apurar a eficácia da sua atuação e a resolução efetiva das questões reclamadas, em todos os mercados.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.6.		Análise preliminar à qualidade dos dados recebidos. Identificação de falhas, erros, inconsistências ou dados em falta, interação com os fornecedores de informação com vista a suprir as falhas detetadas, com particular enfoque na informação relativa ao SPTP nas modalidades regular e flexível.
	OO.1.6.		Preparação de dados e resposta a pedidos dirigidos pelas UO da AMT ou por entidades externas.
	OO.1.6.		Processo de recolha de Informação que consiste na preparação, envio e receção de cerca de 830 formulários, implementando mecanismos de acompanhamento e controlo com vista ao cumprimento dos prazos definidos, junto de cerca de 500 entidades (Infraestrutura, Ferrovia, Passageiros e Mercadorias, Sistemas de Metro, Plataformas de TVDE e Táxis, Vias Navegáveis interiores, Portuário (Anual), Autoridades de Transporte (CIM, AM e Municípios), Municípios, no âmbito das competências próprias, Operadores de Transporte Regular e de Expressos e concessões rodoviárias.
	OO.1.6.	X	Publicação de análises estatísticas de caracterização dos diversos mercados da mobilidade e dos transportes.
	OO.2.3.	X	Colaboração na elaboração de estudos promovidos pela AMT, integrando grupos de trabalho criados para esse efeito e/ou fornecendo dados dos mercados da mobilidade e dos transportes, disponíveis no Observatório da Mobilidade e dos Transportes da AMT.
P.E.2.	OO.2.4.		Carregamento de dados no <i>Data Warehouse</i> provenientes dos pedidos de informação e respetivo processo de avaliação da consistência e da qualidade dos dados.
	OO.2.4.		IRG-Rail - Preparação dos dados do mercado ferroviário para o <i>market monitoring data tool</i>
	OO.2.4.		Processamento de dados ao abrigo de Protocolos de Partilha de Informação - BDCA, FCPC, STePP, CITV, Ensino da Condução, Ficheiro de Identificação dos Regulados, Dados INE (etc).
	OO.2.5.		Atualização, melhoramento e criação de novos relatórios dinâmicos desenvolvidos no Observatório, adaptando-os em função de novas necessidades ou aplicando melhorias técnicas, com particular enfoque na informação relativa ao SPTP nas modalidades regular e flexível.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.2.	OO.2.5.		Conclusão do desenvolvimento e gestão e operacionalização do website, incluindo a atualização de conteúdos, atualização de relatórios dinâmicos, publicação de análises estatísticas, interação com utilizadores, gestão de perfis, bem como, a manutenção corretiva no âmbito da gestão da garantia.
	OO.2.5.		Consolidação da informação relativa ao SPTP nas modalidades regular e flexível: elaboração e publicação de um manual de apoio ao preenchimento dos pedidos de informação.
	OO.2.5.	X	Consolidação da informação relativa ao SPTP nas modalidades regular e flexível: realização de sessões presenciais descentralizadas de divulgação e esclarecimento dos pedidos de informação, com Autoridades de Transporte, por forma a promover a literacia e a otimização do fornecimento dos dados.
	OO.2.5.		Desenvolvimento de uma aplicação em <i>Python</i> para automatizar o processo de preparação e validação dos ficheiros mensais do setor marítimo-portuário.
	OO.2.5.		Implementação, em colaboração com o prestador de serviços, do sistema informático de gestão de reclamações
	OO.2.5.		Otimização dos modelos de dados dos relatórios dinâmicos para melhorar a performance do website.
	OO.2.5.		Processo de recolha dos relatórios públicos anuais de obrigações de serviço público, previstos na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho e elaborados pelas autoridades de transportes, mantendo uma lista atualizada dos relatórios rececionados e elaborando um relatório final global de forma a garantir a divulgação de informação relevante relativa ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros.
	OO.2.5.		Recolha (com o devido acompanhamento, tendo em vista o cumprimento dos prazos) e carregamento dos dados mensais do setor marítimo-portuário no <i>Data Warehouse</i> , contemplando o respetivo processo de avaliação da consistência e da qualidade dos dados.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Atividades mais relevantes	Descrição detalhada da atividade
P.E.3.	OO.3.1.	X	Assegurar, em articulação com a DR e no sentido da promoção da internacionalização da AMT, a participação nas reuniões dos Grupos de Trabalho do IRG-Rail, mantendo a atividade de cooperação, troca de informações e partilha de boas práticas, a fim de fazer face aos desafios regulamentares, atuais e futuros, no setor ferroviário e promover uma aplicação consistente e harmonizada do quadro regulamentar europeu, atuando, principalmente, sobre as áreas de: (1) acesso à utilização da infraestrutura; (2) sistema de tarifação de utilização da infraestrutura; (3) propostas legislativas em desenvolvimento; e (4) acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário.
	OO.3.2.		Apresentar, em articulação com a DR, contributos sobre propostas legislativas no setor da mobilidade e transportes, com relevância regulatória e jus concorrencial no sentido da participação ativa nas instâncias de decisão quer da União Europeia quer a nível nacional e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes.

## DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
<b>Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas</b>		Elaboração do Relatório de Atividades da AMT de 2023
		Elaboração do Plano de Atividades da AMT para 2024
		Monitorização do "Plano de Prevenção dos Riscos de Gestão e Infrações Conexas"
		Aplicação e acompanhamento do processo de avaliação do desempenho individual e da AMT
		Desenvolvimento e execução do plano de formação dos trabalhadores da AMT
		Processos e Procedimentos relacionados com a Gestão dos recursos humanos ao serviço da AMT
		Administração e inventariação do património e gestão do economato e aprovisionamento
		Preparação dos projetos de orçamento, gestão e controlo orçamental da execução, gestão integrada dos recursos financeiros e organização e elaboração da conta de gerência
		Receção, registo, classificação, distribuição e expedição da correspondência
		Processamento de vencimentos dos recursos humanos ao serviço na AMT
<b>P.E.2</b>	<b>OO.2.5</b>	Aprofundar a transição e transformação digital da AMT
	<b>OO.2.7</b>	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no ecossistema da mobilidade e dos transportes

## GABINETE DE APOIO À PRESIDÊNCIA

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.2.	OO.2.1	Apoio à realização de conferências, workshops e seminários
	OO.2.2	Desenvolver e dinamizar os instrumentos de colaboração entre a AMT e instituições de ensino superior e agentes económicos para a promoção da “literacia da mobilidade”, do ensino e da investigação em temáticas da mobilidade e dos transportes.
	OO.2.6	Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT
	OO.3.1	Acompanhar a execução do Memorando de Entendimento com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da República Federativa do Brasil
	OO.3.1	Acompanhar a execução Memorando de Entendimento com a Agência Reguladora de Certificação de Carga e Logística de Angola
	OO.3.1	Acompanhar a execução Memorando de Entendimento com o Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários (INTR) da República de Angola
	OO.3.1	Acompanhar a execução Protocolo de Cooperação com a Agência Reguladora Multissetorial da Economia de Cabo Verde
	OO.3.1	Apoio a intervenções externas da AMT
	OO.3.1	Dinamizar o Protocolo de Cooperação Para a Promoção do Desenvolvimento Sustentável da Mobilidade e Transportes em Moçambique e Portugal

## GABINETE JURÍDICO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.3.	Estudo sobre "Enquadramento Jurídico dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV) – Reflexão sobre a abertura do mercado e sua organização"
	OO.1.3.	Estudo sobre "Enquadramento Jurídico do Modelo Ensino-Examinação da Condução: Análise de Incompatibilidades e Propostas de Reflexão"
	OO.1.3.	Estudo sobre "Direito à Mobilidade na Constituição da República Portuguesa (CRP): Reflexão sobre um direito análogo a Direitos, Liberdades e Garantias"
Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas		Resposta às questões jurídicas colocadas relativamente a todos os setores e subsetores da mobilidade e dos transportes, no âmbito das atribuições da AMT, sempre que solicitado.
		Emissão de pareceres e estudos relativamente a todos os setores e subsetores da mobilidade e dos transportes, no âmbito das atribuições da AMT, sempre que solicitado.
		Instaurar e instruir processos de contraordenação
		Propor aplicação de coimas e sanções administrativas no âmbito dos processos de contraordenação
		Garantir o exercício do patrocínio judiciário nas matérias em que a AMT intervenha, assegurando a sua representação em juízo ou perante outras instituições e entidades públicas no âmbito dos respetivos processos.
		Promover, em articulação com os centros da rede nacional de arbitragem a mediação e conciliação das partes ou, em alternativa, a resolução do litígio por via da arbitragem.

## GABINETE DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
<b>P.E.2.</b>	<b>OO.2.1</b>	Apoio à realização de conferências, workshops e seminários – Processos de contratação pública
<b>Atividades não integradas em Prioridades Estratégicas</b>		Elaboração do Plano de Formação da AMT
		Gestão e realização de processos de contratação pública
		Revisão do Manual de Contratação Pública
		Elaboração do Manual de Fornecedores

