



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**



Plano de Atividades para 2018

Índice

I. MENSAGEM DO PRESIDENTE.....	3
II. SUMÁRIO EXECUTIVO.....	5
III. MISSÃO, VISÃO E EXERCÍCIO DOS PODERES DA AMT	9
IV. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES PARA 2018.....	15
GARANTIR UMA REGULAÇÃO ECONÓMICA FORTE E PROMOTORA DA COESÃO SOCIAL E DA VALORIZAÇÃO TERRITORIAL	15
1.1. Mercado da mobilidade e dos transportes terrestres (ferroviário e rodoviário) e respetivas infraestruturas	15
1.2. Mercado da mobilidade e dos transportes fluviais e marítimos, e respetivas infraestruturas.....	16
1.3. Transversais aos diferentes mercados regulados	17
CONSOLIDAR UMA SUPERVISÃO ASSENTE NA PROMOÇÃO DA QUALIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE E DA TRANSPARÊNCIA DOS OPERADORES	19
2.1. Mercado da mobilidade e dos transportes terrestres (ferroviário e rodoviário) e respetivas infraestruturas	19
2.2. Mercado da mobilidade e dos transportes fluviais e marítimos, e respetivas infraestruturas.....	21
2.3. Transversais a todos os mercados	22
PROMOVER E DEFENDER A EXISTÊNCIA DE UM AMBIENTE CONCORRENCIAL .24	
PROTEGER OS DIREITOS E INTERESSES DOS CONSUMIDORES E UTENTES	25
FORTALECER A COMUNICAÇÃO E COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL	27
CONSOLIDAR UMA CULTURA ORGANIZACIONAL GERADORA DA EFICÁCIA, EFICIÊNCIA E QUALIDADE INTERNA.....	29
V. MEIOS FINANCEIROS, HUMANOS E ORGANIZACIONAIS.....	31
VI. MEIOS FINANCEIROS E PATRIMONIAIS E RESPETIVA AFETAÇÃO	32
VII. MEIOS HUMANOS	36

I. MENSAGEM DO PRESIDENTE

Um setor do transporte eficiente, competitivo e acessível pode contribuir, de forma vital, para o bem-estar económico e social de todos os portugueses. A existência de um regulador forte e capaz de responder aos desafios de um setor com tais características é crucial para garantir tais desideratos.

Ora, atendendo a que as economias modernas apostam necessariamente no papel do Estado regulador, é fundamental que Portugal, enquanto membro de uma União Europeia assente em economia de mercado, continue a caminhar no sentido de fortalecer cada vez mais os seus reguladores concedendo-lhes os instrumentos legais e regulamentares necessários para o cumprimento cabal das suas missões, no respeito pela independência de gestão operacional e financeira consagrada na Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, elemento determinante para garantir o seu nível de eficiência, eficácia e qualidade.

O Plano de Atividades da AMT para 2018 está fortemente condicionado pela confluência entre as atividades não foram concretizadas em 2017 devido às fortes restrições orçamentais impostas pelo Orçamento do Estado, e as novas atividades que se considera fundamental concretizar neste exercício. Este é o caminho indispensável que é necessário percorrer para que se possam atingir níveis ótimos no que respeita aos indicadores anteriormente referidos, bem como para contribuir cada vez mais para o fortalecimento de um setor dos transportes que se deseja concorrencial e capaz de prestar aos seus utentes um nível de serviço de elevada qualidade.

Neste contexto, a AMT definiu os seguintes objetivos estratégicos que vão orientar a sua atuação em 2018:

- *Garantir uma regulação económica forte e promotora da coesão e igualdade social e da valorização territorial.*
- *Consolidar uma supervisão assente na promoção da qualidade do serviço público de transporte e da transparência dos operadores.*
- *Promover e defender a existência de um ambiente concorrencial.*
- *Proteger os direitos e interesses dos consumidores e utentes.*
- *Fortalecer a comunicação e cooperação institucional.*
- *Consolidar uma cultura organizacional geradora de eficácia, eficiência e qualidade interna.*

The background of the page is an abstract, high-contrast image. It features a dense field of bright red and white streaks, resembling light trails or fiber optic cables, set against a dark, almost black background. The streaks are oriented vertically and slightly angled, creating a sense of movement and depth. The overall effect is dynamic and modern.

Sumário Executivo

II. SUMÁRIO EXECUTIVO

O ano de 2017 para a AMT ficou marcado pelas fortes restrições orçamentais a que esteve sujeita, por força das limitações à assunção de compromissos e à execução orçamental impostas pela Lei do Orçamento do Estado para 2017.

Neste contexto assumiu particular relevância o facto de a AMT ser uma “entidade nova”, com uma total inexistência de “histórico” no que à execução orçamental diz respeito, o que, nos termos da legislação aplicável, condicionou fortemente a assunção de compromissos que permitiriam a concretização das Ações que haviam sido previstas no seu primeiro Plano de Atividades em modo de “consolidação” (o Plano de Atividades para 2017). Isto não obstante as inúmeras iniciativas assumidas e levadas a cabo pela AMT no sentido de sensibilizar as instâncias competentes para a singularidade da sua situação, em termos orçamentais.

Assim, o Plano de Atividades para 2018 é marcado pela confluência das atividades não realizadas em 2017, pelos motivos já identificados, com as iniciativas que devem necessariamente avançar no decurso de 2018, podendo, ou não, ser concretizadas no mesmo exercício económico.

Desta forma, centrando a atividade nas Pessoas e na Cidadania, e especificamente direcionada para a promoção e proteção do interesse público da *Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável*, para 2018 foram definidos seis grandes objetivos estratégicos, que em seguida se elencam, focados em garantir eficácia, eficiência e qualidade na atuação da AMT em todos os mercados que integram o *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como no desempenho dos respetivos operadores. Estes objetivos estratégicos têm também em vista, criar um ambiente concorrencial e transparente, pilares fundamentais da regulação.

São os seguintes os Objetivos Estratégicos definidos:

- *Garantir uma regulação económica forte e promotora da coesão social e da valorização territorial* – este Objetivo é crucial para a AMT na medida em que é fundamental que a regulação consiga nas suas ações e iniciativas, promover um ambiente favorável ao investimento sustentado e estruturante neste ecossistema, e disseminação das suas externalidades positivas para toda a economia, bem como a adoção de políticas públicas que visem o desenvolvimento sustentável e mais equilibrado do território, reduzindo as disparidades existentes, e aumentando a sua competitividade e coesão, conferindo igualmente mais coerência, quer às políticas regionais, quer às políticas sectoriais que têm impacto territorial.

- *Consolidar uma supervisão assente na promoção da qualidade do serviço público de transporte e da transparência dos operadores* – é fundamental que as ações da AMT se reflitam concretamente na criação de valor acrescentado para o setor e consequentemente num serviço público de transportes de melhor qualidade, bem como numa maior transparência da atuação dos operadores para com os seus utentes, pois é um pilar fundamental da regulação.
- *Promover e defender a existência de um ambiente concorrencial* – enquanto regulador económico setorial, a AMT tem um papel fundamental nesta matéria, designadamente na identificação de situações relacionadas com práticas restritivas da concorrência, tais como a cartelização e abuso de posição dominante, ou distorções da concorrência como é o caso de Auxílios de Estado concedidos em não conformidade com as regras legais aplicáveis e falhas de regulamentação. A existência de um ambiente concorrencial forte permite gerar as melhores condições de mercado para os consumidores e utentes e para a consolidação de um ambiente propício do investimento produtivo na economia nacional.
- *Proteger os direitos e interesses dos consumidores e utentes* – trata-se de um dever fundamental para um regulador, pois este é o organismo no qual os utentes confiam para que o seu direito constitucional a um serviço público de transportes seja efetivamente garantido, quer através dos seus poderes de auditoria, inspeção e fiscalização, quer pelo exercício das suas atribuições em matérias de resolução de conflitos.
- *Fortalecer a comunicação e cooperação institucional* – é uma prioridade crucial para um regulador que valoriza a transparência, na medida em que é através da aposta de um plano de comunicação interna e externa que é possível transmitir a visão e atuação da AMT. Por outro lado, é através da cooperação institucional que as entidades conseguem gerar uma rede forte de criação de valor acrescentado para os setores onde atuam e de conhecimento sobre as melhores políticas e práticas.
- *Consolidar uma cultura organizacional geradora da eficácia, eficiência e qualidade interna* – é um objetivo importante para o desenvolvimento saudável e equilibrado da organização nas vertentes económica, funcional e operacional.

Por último e à semelhança dos anos anteriores, os objetivos estratégicos serão prosseguidos através do desenvolvimento de um vasto conjunto de ações durante o ano 2018, quer num contexto transversal ao *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*,



quer de uma forma específica para cada um dos mercados de mobilidade associados aos modos de transporte abrangidos pela atividade reguladora da AMT, especificamente:

- Modo rodoviário,
- Modo ferroviário e restantes modos de transporte guiado,
- Modos marítimo e fluvial,

incluindo os portos, terminais, pontos de *interface* e plataformas logísticas.



**Missão, Visão e Exercício
dos Poderes da AMT**

III. MISSÃO, VISÃO E EXERCÍCIO DOS PODERES DA AMT

A AMT tem vindo a cumprir a sua missão de Regulador Económico Independente¹, com jurisdição no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* Terrestres, Marítimos e Fluviais, respetivas Infraestruturas e Cadeias Logísticas, incluindo o sistema portuário, as redes ferroviária e rodoviária, as vias navegáveis interiores, terminais de passageiros e de mercadorias, e instalações logísticas e de serviços associadas, bem como as respetivas cadeias de valor, tanto a montante como a jusante.

A sua atividade é centrada nas Pessoas e na Cidadania, encontrando-se especificamente direcionada para a promoção e a proteção do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, a par da construção de um paradigma de concorrência não falseada, tal como é exigido pelo direito da União Europeia (UE), num contexto da construção do Mercado Interno nos diferentes modos de transporte.

Para contribuir em plenitude para essas dimensões e qualificativos de interesse público, a mobilidade, de pessoas e bens, tem que integrar em perspetiva, os seguintes atributos:

- Inclusividade, significando isto que inclui elevados padrões de segurança individual e coletiva, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade inclusiva a todas as Pessoas, incluindo as com mobilidade reduzida e utentes mais vulneráveis;
- Eficiência, incorporando as exigências de competitividade e do combate ao desperdício, tudo integrado, numa perspetiva de *benchmarking*, nas diferentes dinâmicas de globalização;
- Sustentabilidade, agregando as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, em sintonia com a Agenda da União Europeia, conhecida por “Agenda 2030”, e da correspondente Resolução da Cimeira da ONU, de 25-27 de setembro de 2015.

Como decorre do artigo 5.º dos seus Estatutos as atribuições da AMT são muito diversificadas e amplas, cobrindo a totalidade das vertentes económicas do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*.

¹ Nos termos do Decreto-Lei nº 78/2014, de 14 de maio, que aprovou os Estatutos da AMT, e da Lei nº 67/2013, de 28 de agosto, que aprovou a Lei-quadro das entidades reguladoras.

Todavia, as “atribuições” só por si não são normas habilitantes do exercício de qualquer das áreas da AMT, e, por isso, o legislador nos mesmos Estatutos, especificamente nos artigos 34.º a 38.º, tipificou concretamente os poderes desta Autoridade, na base dos quais a AMT exerce a sua jurisdição no suprarreferido Ecosistema.

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

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

Neste sentido, o cumprimento da plenitude da Missão da AMT, enquanto Regulador Económico Independente, substantiva um modelo de *Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)* aplicado aos diferentes mercados relevantes da mobilidade, o qual, em síntese, se exprime por:

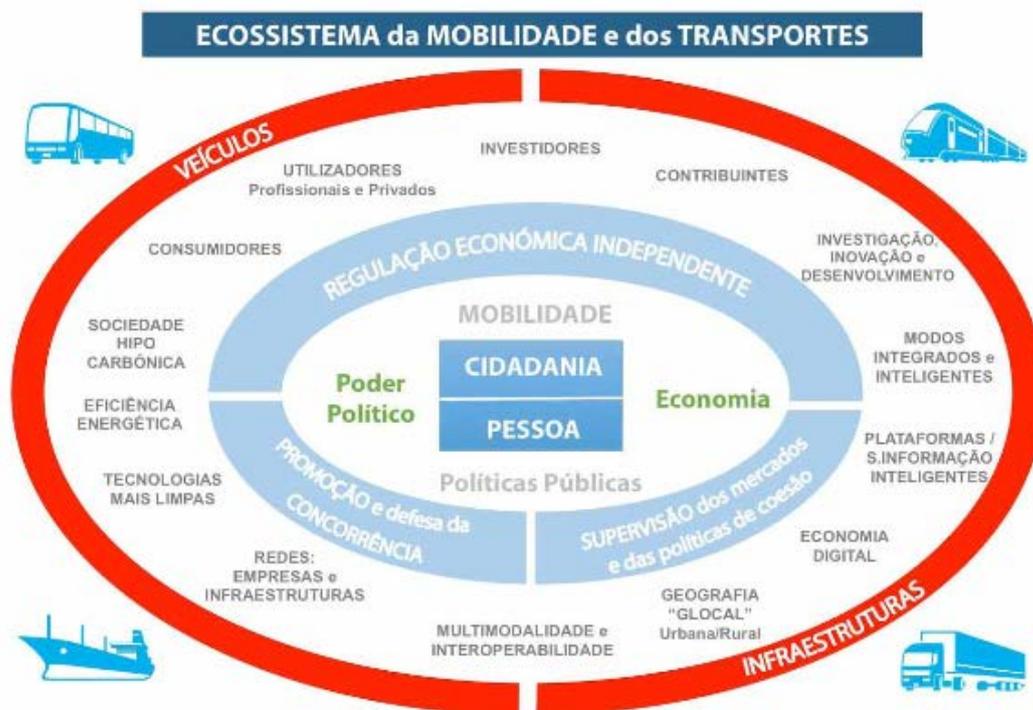
- Exercício prévio de *compliance*, que deve ser o mais diversificado e exaustivo possível em todas as vertentes determinantes da competitividade do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*;
- Enquadramento da atualidade deste ecossistema, com base no seu conhecimento compreensivo, incluindo designadamente a atividade das empresas reguladas e as políticas, programas, projetos e demais iniciativas aos níveis nacional e internacional relevantes;
- Aplicação dos três seguintes pilares estratégicos:
 - Suprir falhas de mercado,
 - Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação,
 - Promovendo a confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente de três racionalidades:
 - ✓ Investidores;
 - ✓ Pessoas, incluindo os profissionais/utentes/consumidores e/ou cidadãos;
 - ✓ Contribuintes.

Estas racionalidades são não aditivas, embora as suas dinâmicas interajam mutuamente, devendo a sua avaliação ser efetuada de forma integrada numa visão holística das mesmas.

A aplicação deste modelo de *REEQ* contribui para a consolidação de um ambiente incentivador do investimento estruturante no tecido produtivo, bem como para o

crescimento económico sustentável e o emprego, assente, por um lado, (1) na adoção de regras e procedimentos claros, assertivos, coerentes, credíveis, transparentes, com um elevado ciclo de vida, sindicáveis, que tenham impacto positivo nos mercados relevantes da Mobilidade, que promovam a competitividade, e, por outro lado, (2) na inovação e na antecipação de novos Mercados, procurando sempre construir um paradigma de concorrência inclusiva - que corresponde ao descrito nos Tratados fundacionais da Construção Europeia pela expressão “concorrência não falseada” - sem restrições nem distorções.

O diagrama seguinte integra as diversas macro componentes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, abrangendo mais de 20 milhares de entidades reguladas, incluindo empresas públicas e privadas de diversa natureza e diferente geometria institucional, congregando realidades de natureza muito diversa, semelhantes a clusters e conglomerados, de fronteiras indefinidas, de certo modo agregadas em torno do binómio “competitividade e coesão”, e sempre com o intuito de consolidar uma cultura de serviço às Pessoas e de desenvolvimento da Cidadania, razão pela qual estas se apresentam no centro do ecossistema.



Este ecossistema engloba os sistemas de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e fluvial, atividades logísticas conexas, e respetivas infraestruturas, de características muito diversas, todos contribuindo para proporcionar uma *Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável* para pessoas e mercadorias.

No âmbito do ecossistema rodoviário, destaca-se os seguintes grupos de entidades reguladas:

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

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

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

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

- As Administrações Portuárias que são as entidades gestoras dos portos, marítimos e fluviais, responsáveis pela administração e gestão das infraestruturas portuárias. Estas entidades assumem ainda poderes de Autoridade Portuária a quem incumbe a competência em matérias de segurança marítima, portuária e ambiental;
 - As empresas prestadoras de serviços e atividades portuárias que podem ser as próprias Administrações Portuárias, ou entidades terceiras, mediante licenciamento ou concessão. Estes serviços incluem, entre outros, a movimentação de carga, serviço de passageiros, pilotagem, reboque, amarração, recolha de resíduos e abastecimento de navios;
 - Os armadores e gestores de navios de:
 - Transporte Marítimo de Longo Curso ou Intercontinental, (*Deep Sea Shipping*);
 - Transporte Marítimo de Curta Distância (*Short Sea Shipping*);
 - Transporte por vias navegáveis interiores.
 - As empresas de transporte fluvial de passageiros em serviço público.
- A atuação da AMT tem em devida conta o Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro, que “aprova o regime de organização e funcionamento do XXI Governo Constitucional”, em que os setores e mercados do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* estão adstritos às competências e poderes de diferentes Ministérios (Finanças; Planeamento e Infraestruturas; Ambiente; e Mar).



**Objetivos Estratégicos e
Ações para 2018**

IV. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES PARA 2018

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1

Garantir uma regulação económica forte e promotora da coesão social e da valorização territorial

O objetivo estratégico que visa garantir uma regulação económica forte e promotora da coesão social, e da valorização territorial, é crucial para a AMT, na medida em que é fundamental que a regulação consiga nas suas ações e iniciativas promover um ambiente favorável ao investimento sustentado e estruturante neste ecossistema, e disseminação das suas externalidades positivas para toda a economia, bem como a adoção de políticas públicas que visem o desenvolvimento sustentável e mais equilibrado do território, reduzindo as disparidades existentes, e aumentando a sua competitividade e coesão, conferindo igualmente mais coerência, quer às políticas regionais, quer às políticas sectoriais que têm impacto territorial.

Integra as seguintes ações da AMT, de acordo com os diferentes mercados regulados:

1.1. Mercado da mobilidade e dos transportes terrestres (ferroviário e rodoviário) e respetivas infraestruturas

- i. Elaborar um relatório no âmbito do acompanhamento da implementação das recomendações do relatório das cláusulas contratuais gerais sobre direitos dos passageiros, designadamente de melhoria da informação aos passageiros e promoção da atualização da legislação e regulamentação aplicáveis.
- ii. Realizar um estudo de *benchmarking* e de análise jurídica, económica e financeira de suporte à definição de regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.
- iii. Elaborar um estudo de *benchmarking* com vista à definição de metodologia de avaliação de políticas públicas no âmbito do transporte de passageiros, na perspetiva da coesão económica, social e territorial;

- iv. Desenvolver um estudo de *benchmarking* e de análise jurídica, económica e financeira de suporte à definição de regras gerais relativas às obrigações de serviço público no âmbito do serviço de transporte público de passageiros.
- v. Definir o modelo de funcionamento da Autoridade de Normalização em matéria de Infraestruturas Rodoviárias.
- vi. Promover a implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, de 12 de junho, o qual estabelece as modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, para efeitos da fixação das taxas do pacote mínimo de acesso e das taxas de acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço, referidas no n.º 3 do artigo 31.º, da Diretiva 2012/34/EU, designadamente no que respeita às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.
- vii. Elaborar um relatório de acompanhamento dos trabalhos para a definição de regras sobre tarifação no âmbito da infraestrutura ferroviária, em resultado da implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909.
- viii. Analisar e aprovar dos Diretórios de Rede Ferroviária de 2019 a 2020.
- ix. Identificar e avaliar a regulamentação aplicável ao sistema de identificação eletrónica de veículos para cobrança de portagens.

1.2. Mercado da mobilidade e dos transportes fluviais e marítimos, e respetivas infraestruturas

- i. Elaborar um normativo com a metodologia, regras e critérios a seguir no âmbito da apresentação, análise e aprovação dos regulamentos de tarifas das Administrações Portuárias do Continente.
- ii. Analisar e aprovar as propostas de regulamentos de tarifas para 2019, a serem submetidos à apreciação da AMT, pelas Administrações Portuárias do Continente.
- iii. Realizar um estudo sobre as práticas relacionadas com o desenho de contratos de concessão de terminais portuários a nível mundial (incluindo os indicadores de performance - KPIs), com vista a identificar e detalhar as práticas e orientações mais adequadas à realidade nacional.

1.3. Transversais aos diferentes mercados regulados

- i. Produzir um documento explicativo que densifique a estrutura teórica do Modelo de Regulação de Económica de Elevada Qualidade (REEQ), nos seus diferentes pilares estratégicos em paralelo com o exercício prévio de *compliance*.
- ii. Identificar / clarificar no âmbito da legislação europeia e nacional aplicável ao Ecosistema de Mobilidade e dos Transportes qual o papel do regulador em matéria de fiscalização e de regimes contraordenacionais aplicáveis. Tal implica (i) uma reflexão “normativa” sobre esse papel, nos regimes atualmente existentes, com o objetivo de clarificar e fortalecer a sua atuação; (ii) elaboração de um estudo sobre a eventual criação de um regime contraordenacional especial, adotado às necessidades da AMT (ainda que ancorado, do ponto de vista concetual, no Regime Geral das Contraordenações/RGCO).
- iii. Mapear / identificar em toda a legislação do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes das matérias com relevância regulatória, no sentido da regulação económica, identificando “cristalizações” existentes (por exemplo, setores titulados por legislação que permite a existência de “oligopólios”) e/ou existência de “barreiras à entrada” nos regimes de acesso e permanência nas diversas atividades reguladas;
- iv. Elaborar propostas normativas, a apresentar aos órgãos legislativos competentes – Governo e Assembleia da República - compreendendo alterações relevantes, que potenciem e afirmem o papel da AMT, no âmbito da sua Missão, salientando-se em particular reflexão normativa sobre as matérias atinentes ao Setor do Transporte Rodoviário de Passageiros e Atividades Complementares (sobretudo tendo em conta as alterações promovidas pela Lei n.º 52/2015, que aprova o RJSPTP), nomeadamente - “Serviços Expresso” (concretização do regime de desregulamentação estabelecido no RJSPTP), “Regime do Transporte Escolar” (revisão do regime, tendo em conta o novo enquadramento do RJSPTP e o processo de contratualização); e “Regras sobre Interfaces de Transportes” (estabelecimento de bases regulamentares claras no que respeita ao acesso a estas infraestruturas essenciais para a prestação do serviço de transportes, tendo em conta o processo de abertura do mercado em modo concorrencial e contratualização destes serviços).

- v. Desenvolver uma metodologia de avaliação do impacto das ações da AMT nos mercados regulados.
- vi. Participar na definição, atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica, na vertente económica, do setor regulado, designadamente através da integração das Comissões Técnicas no contexto do Sistema de Qualidade Nacional.
- vii. Acompanhar os trabalhos previstos do Plano Nacional de Infraestruturas 2030 (PNI 2030), tendo em vista a produção e apresentação de um pacote de propostas com caráter regulamentar e regulatório, as quais devem ser promotoras de um ambiente competitivo estável e indutor do investimento produtivo e sustentado no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes.
- viii. Desenvolver um estudo com vista à concretização de medidas relativas à adoção pelo Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes de práticas consentâneas com um desenvolvimento sustentável, na vertente ambiental, com enfoque nas metas definidas nomeadamente na COP22 e COP23, bem como a definição dos princípios gerais de política tarifária que permitirão a internalização das externalidades ambientais e a transição para uma economia hipocarbónica.
- ix. Elaborar um estudo que visa apoiar a aplicação concreta no âmbito dos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, fluviais e marítimos, dos objetivos conceptuais aplicáveis no domínio geral da investigação e inovação da trilogia “*Open Innovation, Open Science, Open to the World*”.
- x. Preparar um estudo, com vista à avaliação da substituíbilidade entre serviços de mobilidade e transporte, por exemplo a utilização de serviços de movimentação portuária de mercadorias realizados em diferentes portos, ou a utilização de diferentes serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros.
- xi. Analisar o enquadramento legal vigente tendo em vista o sancionamento dos ilícitos respeitantes, em especial, à prestação do serviço público de transportes de passageiros, procedendo, designadamente à análise da legislação em causa, do conteúdo dos diversos contratos de concessão, à definição de critérios de desempenho e à elaboração de uma proposta legislativa que estabeleça um quadro atual e homogéneo para o setor.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2

Consolidar uma supervisão assente na promoção da qualidade do serviço público de transporte e da transparência dos operadores

O objetivo estratégico focado em consolidar uma supervisão promotora da qualidade e da transparência dos operadores, é fundamental para que as ações da AMT se reflitam concretamente na criação de valor para o setor e consequentemente num serviço público de transportes de melhor qualidade, bem como numa maior transparência dos operadores para com os seus utentes.

Envolve as seguintes ações da AMT, também de acordo com os diferentes mercados regulados:

2.1. Mercado da mobilidade e dos transportes terrestres (ferroviário e rodoviário) e respetivas infraestruturas

- i. Elaborar um relatório anual para divulgação da informação recolhida pela AMT no âmbito da atividade de acompanhamento do setor dos CITV's.
- ii. Desenvolver e implementar um *microsite* interativo para divulgação da informação recolhida pela AMT no âmbito de ação de diagnóstico à atividade de acompanhamento da evolução do setor dos CITV's.
- iii. Elaborar um relatório anual para divulgação da informação recolhida pela AMT no âmbito da atividade de acompanhamento do setor das escolas de condução.
- iv. Elaborar um relatório de diagnóstico sobre o transporte de passageiros de âmbito turístico e suas interações com o transporte público de passageiros;
- v. Elaborar um relatório de acompanhamento da aplicação do Despacho Normativo n.º 21-A/2017, de 11 de dezembro, relativo à atualização tarifária para 2018, incluindo a promoção da atualização da regulamentação de âmbito tarifário no transporte público de passageiros.
- vi. Acompanhar e avaliar a implementação do RJSPTP, bem como elaboração do respetivo relatório de acompanhamento, quanto à recolha e tratamento de dados relevantes mas também quanto à necessidade de contratualização de todos os serviços de transporte público de

passageiros, prestados por empresas públicas e privadas, definição de obrigações de serviço público e pagamento das respetivas compensações, até 3 de dezembro de 2019, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

- vii. Elaborar um relatório de diagnóstico do mercado do transporte fluvial em Portugal.
- viii. Participar e efetuar um relatório de acompanhamento do Grupo de Trabalho para a Capacitação das Autoridades de Transportes, criado pelo Despacho n.º 5947/2017, de 7 de junho de 2017, dos Secretários de Estado das Autarquias Locais e Adjunto e do Ambiente.
- ix. Realizar diversas ações de formação sobre o RJSPTP junto das Comunidades Intermunicipais e das Área Metropolitanas e respetivos Municípios quanto à implementação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.
- x. Emitir pareceres sobre matéria tarifária ou relacionadas com a aplicação do RJSPTP, bem como a emissão de recomendações e interpretações uniformes do regime legal.
- xi. Atualizar o *microsite* criado para divulgação da informação recolhida pela AMT relativa a 2017, no âmbito da atividade de acompanhamento da evolução do mercado do serviço de transportes público de passageiros em veículos ligeiros.
- xii. Acompanhar a implementação de medidas legislativas relativa a serviços tecnológicos associados ao transporte de passageiros em veículos ligeiros.
- xiii. Elaborar relatórios semestrais sobre evolução dos investimentos na infraestrutura ferroviária.
- xiv. Promover uma consulta aos utentes da infraestrutura ferroviária com incidência, designadamente na qualidade do serviço prestado e promover o acompanhamento da implementação das recomendações efetuadas
- xv. Elaborar os Relatórios de Execução, reportados aos anos de 2016 e 2017, previstos no artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna 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.

- xvi. Elaboração de relatórios com informação estatística no âmbito do Observatório do ecossistema ferroviário, referente aos anos de 2012 a 2016, dando resposta ao artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro de 2015. Com este relatório a AMT pretende dar uma visão holística e integrada do ecossistema ferroviário nas suas vertentes operacional (oferta e procura de infraestrutura; de transporte de passageiros e de transporte de mercadorias) e financeira.
- xvii. Elaborar os relatórios de análise do Contrato Programa celebrado entre o Estado Português e a Infraestruturas de Portugal, S.A., no contexto das obrigações de serviço público e compensações financeiras da gestão da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, reportados aos anos de 2016 e 2017, que inclua também a análise dos respetivos indicadores, metas e penalidades, tendo por objetivo avaliar se os mesmos resultam num regime de incentivos adequado.
- xviii. Realizar uma auditoria à empresa IP – infraestruturas de Portugal, S.A., gestora da infraestrutura ferroviária no que diz respeito ao grau de execução dos investimentos realizados e previstos para a rede ferroviária, com referência aos exercícios contabilísticos findos a 31 de dezembro dos anos de 2013 a 2017.

2.2. Mercado da mobilidade e dos transportes fluviais e marítimos, e respetivas infraestruturas

- i. Produzir um relatório sobre a avaliação da implementação de um regulamento tarifário relativo à Via Navegável do Douro.
- ii. Elaborar os relatórios de acompanhamento mensal do mercado portuário.
- iii. Elaborar o relatório sobre o tráfego marítimo de mercadorias, relativo ao ano de 2017.
- iv. Elaborar um relatório com o levantamento dos serviços portuários auxiliares (e.g., reboques, pilotagem, etc.), no contexto do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais.
- v. Elaborar uma proposta de ação no âmbito da coordenação do grupo de trabalho constituído para a promoção da transparência financeira nos portos, no contexto mais alargado da Transparência Portuária.

- vi. Desenvolver e implementar um *microsite* para divulgação da informação recolhida pela AMT no âmbito da atividade de acompanhamento da evolução do setor marítimo-portuário.

2.3. Transversais a todos os mercados

- i. Desenvolver e implementar a plataforma tecnológica de suporte ao “Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais”, FASE 2, conforme projeto aprovado no âmbito do SAMA 2020, o qual irá possibilitar à AMT, enquanto Regulador Económico Independente, exercer as suas atribuições com maior eficácia, eficiência e qualidade, quando estejam em causa as análises de impacto relevantes, de modo a avaliar o custo-benefício económico-financeiro e social das medidas ou soluções a adotar ou a propor, ao procurar de forma mais adequada a composição e ponderação dos diferentes interesses públicos em presença, refletindo sobre vetores tão distintos como o Mercado, a Eficiência e Performance, a Sustentabilidade e a Relevância Económica.
- ii. Elaborar um relatório anual sobre o controlo das compensações financeiras no âmbito do setor dos transportes, promover o acompanhamento de recomendações efetuadas e implementar o reforço da colaboração entre entidades públicas com competências na matéria, com a recolha e tratamento de informação relevante.
- iii. Emitir pareceres prévios vinculativos sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor, no transporte público de passageiros em todos os modos e respetivas infraestruturas
- iv. Promover a realização de auditorias programadas de avaliação periódica dos modelos contratuais no transporte público de passageiros, no sentido de introduzir as melhorias que se revelem necessárias, assim contribuindo para uma melhor adaptação à evolução dinâmica do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes
- v. Elaborar um relatório de acompanhamento da implementação das recomendações efetuadas no âmbito da ação inspetiva ao Metropolitano de Lisboa e das auditorias de natureza operacional e financeira à empresa Resende, S.A. e ao Grupo Transtejo.

- vi. Produzir um relatório de acompanhamento da Auditoria ao Passe Intermodal em Lisboa, com a Inspeção Geral de Finanças, para emissão de parecer final por parte da AMT, no que se refere à conformidade regras gerais tarifárias, de acordo com a legislação e jurisprudência nacionais e europeias
- vii. Elaborar um relatório de auditoria de acompanhamento à Implementação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, a todos os operadores de transportes, sobre a perspetiva económica, financeira e de exploração.
- viii. Acompanhar as políticas públicas europeias, através de contributos para consultas da Comissão Europeia ou respostas a pedidos de contributos para processos judiciais no tribunal de Justiça da União Europeia ou processos legislativos da Comissão.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3

Promover e defender a existência de um ambiente concorrencial

A AMT, enquanto regulador económico setorial, tem um papel fundamental na promoção e defesa de um ambiente concorrencial nos mercados regulados, designadamente na identificação de situações de relacionadas com práticas restritivas da concorrência. A existência de um ambiente concorrencial forte permite gerar as melhores condições de mercado para os consumidores e utentes e para a consolidação de um ambiente propício ao investimento produtivo na economia nacional.

Neste contexto, as ações a desenvolver pela AMT são as seguintes:

- i. Analisar e produzir um relatório sobre as práticas restritivas da concorrência e de auxílios de Estado ilegais, sempre que haja indícios de tais práticas;
- ii. Elaborar pareceres para a Autoridade da Concorrência (AdC), nos termos sobretudo dos artigos 55.º (1) (controlo de operações de concentração de empresas) e 61.º (3) (estudos de mercado e inquéritos por setores económicos e por tipos de acordos, realizados pela AdC), da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprovou o novo Regime Jurídico da Concorrência
- iii. Participar em iniciativas que visem antecipar a evolução das estratégias concorrenciais nos mercados da mobilidade, designadamente no âmbito dos fora internacionais, e sobretudo europeus;
- iv. Participar enquanto organismo de regulação setorial no projeto conjunto entre a AdC e a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), coordenado a nível nacional por aquela Autoridade, e que visa avaliar os impactos na concorrência da legislação em vigor nos transportes e nas profissões liberais.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4

Proteger os direitos e interesses dos consumidores e utentes

Proteger os direitos e interesses dos consumidores e utentes é fundamental para um regulador, pois este é o órgão em quem os utentes confiam para garantir um serviço público de transporte efetivo, quer através dos seus poderes de auditoria, inspeção e fiscalização, quer pelo exercício das suas atribuições em matérias de resolução de conflitos e sancionatórias.

Assim, constituem ações da AMT no âmbito deste objetivo estratégico as seguintes

- i. Instituir e consolidar os mecanismos de resolução de conflitos entre as entidades sujeitas aos poderes de regulação e supervisão da AMT, ou entre elas e os seus consumidores e utentes.
- ii. Implementar e divulgar o balcão único destinado ao atendimento, informação, processamento e tratamento das reclamações dos consumidores e utentes dos operadores sujeitos aos poderes de regulação e supervisão desta Autoridade.
- iii. Elaborar e divulgar, semestralmente, o relatório estatístico sobre as reclamações dos consumidores ou dos utentes, com indicação dos operadores mais reclamados e com os resultados decorrentes da atuação da AMT junto daqueles.
- iv. Desenvolver as ações de fiscalização que se revelem necessárias em função das queixas e denúncias dos utentes em relação aos diversos operadores, bem como outras que justifiquem em resultado de indícios recolhidos no âmbito do processo de tratamento das reclamações.
- v. Assegurar uma efetiva aplicação da legislação, tomando as medidas de carácter sancionatório que se mostrem eficazes, proporcionadas e dissuasivas, visando, essencialmente, a eliminação dos comportamentos ilícitos e conseqüente melhoria do serviço prestado aos utentes.
- vi. Elaborar um estudo, com base nas reclamações recebidas, e nas atividades de fiscalização realizadas, tendo em vista (i) a clarificação, definição e atualização de competências entre as diversas autoridades do setor, (ii) a qualificação das sanções e estabelecimento dos valores



máximos e mínimos das coimas aplicáveis, bem como (iii) a eventual consolidação da legislação atualmente dispersa.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

Fortalecer a comunicação e cooperação institucional

Fortalecer a comunicação e cooperação institucional, é algo de crucial para um regulador que valoriza a transparência, pois é através da aposta num plano de comunicação forte, interna e externamente, que se mostra possível transmitir aquilo que é a visão e atuação da AMT, por outro lado é através da cooperação institucional que as entidades conseguem gerar uma rede forte de criação de valor e conhecimento para os setores onde atuam.

Constituem ações da AMT no âmbito deste objetivo estratégico as seguintes:

- i. Exercer as funções de vice-presidência no IRG-Rail (Grupo de Reguladores Independentes – Ferrovia) no mandato de 2018 (com previsão de assunção da presidência no mandato de 2018).
- ii. Exercer as funções de vice-presidência na DIRCAIBEA – Conselho de Diretores de Estradas da Ibéria e Ibero América, no contexto do mandato 2016-2019, destacando-se neste âmbito a coordenação do grupo de trabalho relativo sobre “Boa Governação e Medidas Anticorrupção, incluindo o Desenvolvimento de uma Cultura de Transparência e de Prestação de Contas”.
- iii. Promover a relevância da AMT noutros *fora* internacionais com contributos técnicos pertinentes, em particular no âmbito do fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes, ENRRB (Rede Europeia de Reguladores Ferroviários) , SERAC – *Working Group on Rail Freight Corridors* e RMMS - *Rail Market Monitoring Working Group*, com especial destaque para os diferentes grupos de trabalho que os integram, designadamente em apoio a projetos e outras iniciativas de interesse estratégico para o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* em Portugal, bem como orientadas para a promoção do Espaço Único Europeu de Transportes e respetivos mecanismos de regulação e financiamento.
- iv. Promover a cooperação com outras entidades congéneres com especial prioridade para Países de Língua Oficial Portuguesa.
- v. Garantir o envio dos contributos solicitados à AMT no âmbito da participação desta em reuniões a nível europeu e internacional.

- vi. Aprofundar a participação da AMT na DIRCAIBEA – Conselho de Diretores de Estradas da Ibéria e Ibero América, no contexto da eleição desta Autoridade para a sua Vice-Presidência no mandato trienal iniciado em 2017, nomeadamente no que se refere à coordenação do grupo de trabalho relativo a uma Boa Governação, incluindo as temáticas da transparência, práticas anticorrupção e governo aberto.
- vii. Representar a AMT em grupos de trabalho relevantes no contexto das suas atribuições enquanto Autoridade Reguladora Económica Independente, como por exemplo no contexto da revisão do sistema de classificação de veículos na legislação relativa às portagens nacionais.
- viii. Acompanhar e participar nas consultas públicas realizadas e desenvolver procedimentos de participação e obtenção de informação, de forma sistemática, das instituições europeias, sobre matérias inerentes ou com impactos no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes de Portugal.
- ix. Aprofundar a participação da AMT no IRG-Rail (Grupo Europeu dos Reguladores Independentes para a Ferrovia), no contexto da eleição desta Autoridade para a sua Vice-Presidência, durante o ano de 2018, e para a Presidência para o ano de 2019 – a participação da AMT no IRG rail, potencia a criação de valor, não só para si, mas também para Portugal, sendo um meio importante de promoção dos interesses do setor ferroviário nacional, de recolha de informação, de comunicação e de formação.
- x. Participar nos diferentes grupos de trabalho que integram o IRG-Rail.
- xi. Desenvolver e implementar um site mais interativo e de fácil utilização, promovendo uma relação mais próxima entre a AMT, as entidades sujeitas à sua atuação e o público em geral, através do alargamento dos conteúdos e promoção de uma atualização de forma regular, e ainda, introduzindo um mecanismo que permita um alerta sobre a disponibilização de novas informações ao mercado.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 6

Consolidar uma cultura organizacional geradora da eficácia, eficiência e qualidade interna

Consolidar uma cultura organizacional geradora da eficácia, eficiência e qualidade interna, é um objetivo importante para o desenvolvimento saudável e equilibrado da organização nas vertentes económica, funcional e operacional.

Nesta matéria as ações a desenvolver pela AMT são as seguintes:

- i. Desenvolver um plano plurianual 2018/2019 de formação que vise o reforço das competências multidisciplinares, humanas e técnicas, principalmente no âmbito das atribuições *core* da Autoridade.
- ii. Consolidar o processo de desmaterialização de processos, reforçando a circulação e partilha interna de documentação por via digital, designadamente através do uso do Sistema de Informação de Gestão Documental implementado em 2017.
- iii. Desenvolver e implementar o portal colaborativo (Intranet), o qual visa nomeadamente possibilitar a partilha de informação entre colaboradores e unidades orgânicas.
- iv. Iniciar os trabalhos preparatórios tendentes à implementação de um Sistema de Gestão da Qualidade (ISO 9001:2015), tendo em vista caminhar para um processo de certificação interna, que irá permitir reforçar a imagem da AMT como instituição de excelência e que promove uma cultura interna de melhoria contínua.
- v. Rever o Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, incluindo Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, adotado pela AMT, por forma a abordar mais detidamente a problemática dos conflitos de interesses.



**Meios Financeiros,
Humanos e Organizacionais**

V. MEIOS FINANCEIROS, HUMANOS E ORGANIZACIONAIS

À semelhança dos exercícios anteriores a AMT assumiu para 2018 uma gestão dos meios financeiros visando a promoção da eficiência, a par com a consolidação da sua capacitação em todas as vertentes, e o desenvolvimento dos meios que lhe permitam prestar um serviço de qualidade aos seus *stakeholders*.

É fundamental realçar que, apesar da AMT ter entrado em funcionamento no decurso do segundo semestre de 2015, o exercício de 2016 foi o ano em que se deram início a parte dos procedimentos fundamentais tendentes à capacitação da Autoridade. Esperou-se, a seguir, que o ano de 2017 fosse aquele em que iria ocorrer o investimento mais significativo, nomeadamente no tocante ao desenvolvimento e uma capacitação moderna, eficiente e eficaz.

No entanto, os severos constrangimentos à execução orçamental impostos pela Lei do Orçamento do Estado para 2017, designadamente por efeito do artigo 49.º daquela Lei, tiveram na AMT, em particular, um impacto paralisante e de total incapacidade para realizar projetos fundamentais para a missão da Autoridade, dada a sua muito recente criação, da qual resultava uma inexistência de histórico significativo no que à execução orçamental diz respeito.

Assim, espera-se que em 2018, a AMT possa vir a realizar os projetos que ficaram por concretizar em 2017 e avançar com novas iniciativas previstas também no presente Plano de Atividades.

Neste capítulo, importa ainda assinalar que a concretização das atividades planeadas, que naturalmente implicam financiamento, depende do impacto das condicionantes impostas pela Lei do Orçamento do Estado para 2018 e respetiva legislação conexas, bem como da capacidade que a AMT, *per si* ou em articulação com outros órgãos, tenha para superar aquelas condicionantes.

VI. MEIOS FINANCEIROS E PATRIMONIAIS E RESPECTIVA AFETAÇÃO

Rendimentos

Em 2018, a atividade da AMT, à semelhança dos anos anteriores, será financiada exclusivamente com recurso a receitas próprias. Estas foram estimadas tendo por base a evolução da atividade económica esperada nos setores regulados.

Neste particular, importa assinalar que a AMT espera vir a receber as receitas de regulação que estão em dívida referentes à Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (2015, 2016 e 2017) e à Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (2017), nos termos das alíneas b) e c), respetivamente, do n.º 1 do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprovou os Estatutos da Autoridade.

Assim, o orçamento da AMT para 2018, em termos de rendimentos, encontra-se segmentado da seguinte forma:

Natureza dos rendimentos	Valor estimado
Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)	€ 4 490 500
Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF) (2015, 2016, 2017 e 2018)	€ 7 692 070
Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)	€ 2 000 000
Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos	€ 6 969 000
Comparticipação sobre os exames de condução	€ 127 800
Comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem	€ 345 000
Operações de tesouraria	€ 2 371 406
Total	€ 23 995 776

De referir que os principais rendimentos da AMT correspondem às taxas de regulação que decorrem do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio:

a) Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)

Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março – Esta taxa visa permitir a recuperação dos encargos incorridos pela AMT no exercício dos poderes de regulação e supervisão da

gestão e exploração das infraestruturas da rede rodoviária nacional que tenham sido concessionadas diretamente pelo Estado;

b) Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)

Esta taxa visa a recuperação pela AMT dos encargos incorridos no exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede ferroviária nacional a qual está a cargo da Infraestruturas de Portugal, S.A. A taxa é fixada anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Atendendo a que não foi exarado despacho pelo Governo em 2015, 2016 e 2017, o valor estimado para cobrança em 2018 inclui o valor não cobrado naqueles exercícios, razão pela qual, é muito superior ao expectável para um exercício. Do valor apresentado, € 6 236 490 dizem respeito aos três anos anteriores, e que corresponde ao valor provisionado nas contas da IP, S.A..

c) Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)

Esta taxa visa a recuperação pela AMT dos encargos incorridos no exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas portuárias nacionais, a receber de cada porto integrado em administração portuária, a qual é fixada anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Também neste caso, não foi exarado despacho pelo Governo em 2017.

d) Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos

Lei n.º 11/2011, de 26 de abril - Estabelece o regime jurídico de acesso e de permanência na atividade de inspeção técnica de veículos a motor e seus reboques e o regime de funcionamento dos centros de inspeção. A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 9.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro.

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

e) Comparticipação sobre os exames de condução

Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho – Altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de

dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs 2009/113/CE, da Comissão, de 25 de agosto, e 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução. A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 5.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelos Decreto-lei n.ºs 37/2014, de 14 de março, 40/2016, de 29 de julho, e 151/2017, de 07 de dezembro e pela Retificação n.º 3/2018, de 29 de janeiro.

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

f) Comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem

Portaria 314-B/2010, de 14 de junho - define o modo de utilização do dispositivo eletrónico de matrícula (DEM) para todos os veículos previstos na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei 112/2009, de 18 de maio, e para os veículos que utilizem identificadores associados ao sistema Via Verde, sem prejuízo, neste último caso, do disposto no n.º 2 do artigo 27.º da presente portaria, com vista à cobrança eletrónica de portagens, nos termos do n.º 2 do artigo 17.º, do artigo 19.º e do artigo 20.º do Regulamento de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis (Regulamento de Matrícula) A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 22.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelas Portarias n.ºs 1033-C/2010, de 6 de outubro, 1296-A/2010, de 20 de dezembro, 135-A/2011, de 4 de abril, e 343/2012, de 26 de outubro.

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

g) Operações de tesouraria

Esta rubrica incluída no orçamento de rendimentos, corresponde na realidade ao reflexo que é feito no âmbito das operações extraorçamentais, designadamente

das retenções na fonte relativas aos impostos sobre os rendimentos do organismo e dos trabalhadores, que são posteriormente objeto de entrega às entidades fiscais e parafiscais, bem como outros recetores de descontos.

Gastos / Despesas

No que se refere aos gastos previstos no orçamento para 2018, estes tiveram em linha de conta os pressupostos anteriormente referidos, bem como os custos estimados com a materialização das atividades e ações identificadas no presente plano e os custos fixos inerentes à estrutura futura expeável para a dimensão organizacional que está em processo de consolidação. Assim, o orçamento de gastos da AMT para 2018 encontra-se estruturado da seguinte forma:

Natureza dos gastos	Valor estimado
Pessoal	€ 7.270.060
Fornecimentos e serviços externos	€ 4.398.570
Juros e outros encargos	€ 3.000
Transferências	€ 1.117.698
Outras despesas ²	€ 178.911
Investimentos em bens de capital	€ 7.786.490
Operações de tesouraria	€ 2 371 406
Total	€ 23 126 135

De realçar que os gastos foram estimados tendo por base 12 meses completos de atividade e respetivas necessidades de financiamento, sendo que no caso particular dos gastos com o pessoal foi considerado o quadro aprovado para 2018 (ver página 38), assumindo uma execução de 14 meses para os postos de trabalho ocupados e a ocupar. O incremento nos gastos com fornecimentos e serviços externos de 2017 para 2018 deve-se ao aumento dos trabalhos especializados relacionados com as atividades *core* da AMT, exclusivamente resultantes da impossibilidade de em 2017 concretizar um conjunto de atividades que estavam planeadas e orçamentadas, mas que pelo conjunto de restrições orçamentais que foram impostas à AMT, sem avaliar cuidadosamente a sua

² Inclui Reserva no valor de € 176.911.

situação concreta, designadamente no que se refere à sua muito recente criação, não puderam ser realizadas. Importa ainda referir que a AMT espera neste particular gerar ao longo do exercício poupanças significativas com a adoção e reforço de práticas de trabalho mais eficientes.

Refira-se, ainda, que a AMT continua a aguardar a designação do Fiscal Único previsto no artigo 10.º dos seus Estatutos e, à semelhança dos anos anteriores, tem desenvolvido as diligências possíveis para que esta ocorra.

VII. MEIOS HUMANOS

No que aos meios humanos respeita, à data de preparação do presente Plano de Atividades, e considerando os 5 membros do Conselho de Administração, a AMT está apenas dotada com 51 colaboradores, num total de 96 previstos no quadro de pessoal para 2018.

De realçar que, dos 51 trabalhadores existentes, 21 foram recrutados através da celebração de Acordos de Cedência de Interesse Público, essencialmente nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, pelo facto de deterem vínculo de emprego público ao abrigo da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.

Assim, o quadro de pessoal da AMT para 2018, que está na base do orçamento dos gastos com pessoal, é o seguinte:

Grupo profissional	2017	2018
Órgãos sociais ³	6	6
Dirigentes, Técnicos Superiores Qualificados e Técnicos	60	73
Administrativos e Auxiliares	17	18
Total	83	97

Em face da realidade da AMT, em termos de meios humanos, para 2018 e à semelhança de anos anteriores, foi decidido manter o foco nos dois vetores já definidos no Plano de

³ Inclui o Fiscal Único, o qual ainda aguarda designação nos termos da lei.

Atividades para 2017, e que são (i) a gestão organizacional e (ii) a qualificação do capital humano.

No que se refere ao vetor da gestão organizacional prevêem-se como as duas principais iniciativas as que decorrem da consolidação de atividades iniciadas em 2016, designadamente:

- Prosseguir os procedimentos de recrutamento e seleção tendentes ao preenchimento dos postos de trabalho vagos;
- Reforçar a importância do sistema de avaliação de desempenho de dirigentes e colaboradores como meio de desenvolvimento do capital humano e reconhecimento do mérito.

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

- Desenvolver novos instrumentos e metodologias de partilha e divulgação interna do conhecimento;
- Desenvolver um plano plurianual 2018/2019 de formação que vise o reforço das competências multidisciplinares, humanas e técnicas, inerentes a uma Entidade Reguladora Independente.

O detalhe do orçamento de pessoal para 2018, e que tem em vista suportar os gastos globais inerentes ao quadro de pessoal composto por 96 postos de trabalho, é o seguinte:

Natureza da despesa	2017	2018
Remunerações dos órgãos sociais	778 400	735 364
Remunerações do pessoal	3 644 320	4 089 182
Remunerações complementares	1 099 056	1 107 652
Encargos sobre remunerações	1 260 470	1 297 862
Seguro acidentes de trabalho	12 123	40 000
Outras despesas	68 877	-
Total	6 863 246	7 270 060



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

Sede

Palácio Coimbra

Rua de Santa Apolónia, 53

1100-468 Lisboa

Tel: (+351) 211 025 800

E-mail: geral@amt-autoridade.pt

www.amt-autoridade.pt