



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**



# **RELATÓRIO de ATIVIDADES, GESTÃO e CONTAS 2017**



## Índice

<b>1 RELATÓRIO de ATIVIDADES, GESTÃO e CONTAS de 2017.....</b>	<b>3</b>
1.0 Nota do Conselho de Administração .....	4
1.1 A AMT .....	6
1.1.1 Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes.....	8
1.2 Execução do Plano de Atividades para 2017 .....	12
1.2.1 Regular com Qualidade de Excelência os Mercados da Mobilidade.....	12
1.2.2 Promover e Defender a Concorrência .....	21
1.2.3. Supervisionar os Mercados da Mobilidade e a sua Transversalidade em termos de Coesão Territorial, Económica e Social .....	23
1.2.4 Auditar e Inspeccionar as Diferentes Vertentes e os Diversos protagonistas do <i>Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes</i> .....	32
1.2.5 Fiscalizar a atividade dos regulados e sancionar as infrações às normas previstas no ordenamento jurídico nacional e europeu no âmbito dos mercados do <i>Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes</i> .....	34
1.2.6 Proteger os direitos e interesses dos consumidores e utentes no âmbito do <i>Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes</i> .....	41
1.2.7 Aprofundar a capacitação existente e a qualidade do serviço prestado .....	41
1.3 Estrutura Orgânica .....	45
1.4 Capacitação Normativa .....	47
1.5 Recursos Humanos .....	48
1.5.1 Quadro de Pessoal em 2017.....	48
1.5.2 Perfis dos Recursos Humanos .....	49
1.5.2.1 Distribuição por vínculo de emprego .....	49
1.5.2.2 Distribuição por género.....	50
1.5.2.3 Distribuição por idades .....	51
1.5.2.4 Distribuição por nível de habilitações .....	52
1.6 Análise Económico-Financeira e Orçamental.....	53
1.6.1 Análise Económico-Financeira .....	53
1.6.2 Análise orçamental .....	56
<b>2 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....</b>	<b>58</b>



## 1 RELATÓRIO de ATIVIDADES, GESTÃO e CONTAS de 2017



## 1.0 Nota do Conselho de Administração

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) encarou a sua missão e o desempenho das suas atribuições em 2017, como à semelhança dos exercícios anteriores, com a consciência de que é uma entidade reguladora que visa garantir que a economia portuguesa tem ao seu dispor um *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* sustentável caracterizado pela eficácia, eficiência, qualidade, transparência, modernidade, resiliência e funcionando num paradigma de concorrência não falseada.

Tal como se havia verificado nos exercícios anteriores, a AMT voltou a evoluir num contexto de recursos escassos, tendo este exercício sido particularmente marcado pelas medidas altamente restritivas e sem precedentes impostas pelo Lei do Orçamento do Estado para 2017 (LOE2017).

Aquelas medidas restritivas, que se traduziram, em concreto, num forte condicionamento à 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), resultaram da quase absoluta inexistência de “histórico” em 2016 no que à execução orçamental diz respeito, o que, nos termos da legislação aplicável, configurou um elemento “penalizador” para o desenvolvimento da atividade da AMT em 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.

No entanto, é com um sentimento de dever cumprido no contexto de um desafiante ecossistema em constante mutação e evolução, e sempre com o propósito de criar valor à economia e aos *stakeholders*, através da adoção de um modelo de *Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)*, que se apresenta o presente Relatório de Atividades, Gestão e Contas do ano de 2017.

Em 2017, a AMT continuou a materializar o que o legislador pretendeu instaurar com a Lei-quadro das Entidades Reguladoras (LQER), aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e os Estatutos desta Autoridade, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.



Por último, uma mensagem de confiança aos *stakeholders* da AMT assegurando que esta entidade reguladora continuará a desenvolver e a aprofundar a sua atividade para assegurar uma regulação económica forte e promotora da eficiência, da qualidade e da transparência no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* e no estrito cumprimento das disposições legais que a enquadram.



## 1.1 A AMT

A AMT, criada pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, tem vindo a cumprir a sua missão de Regulador Económico Independente<sup>1</sup>, com jurisdição no Ecosistema 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 (*MobIES*), 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 estas dimensões e qualificativos de interesse público, a *MobIES*, de pessoas e bens, deve 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 aquelas com mobilidade reduzida e os 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.

---

<sup>1</sup> Nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprovou os Estatutos da AMT, e da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, que aprovou a Lei-quadro das entidades reguladoras.



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 *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*.

Todavia, as “atribuições” só por si não são normas habilitantes do exercício de qualquer das áreas da AMT, e, por isso, o legislador nos mesmos Estatutos, especificamente nos seus artigos 34.º a 42.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:

1. 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*;
2. 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;
3. Aplicação dos três seguintes pilares estratégicos:
  - a. Suprir falhas de mercado,
  - b. Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação,
  - c. Promovendo a confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente de três Racionalidades:



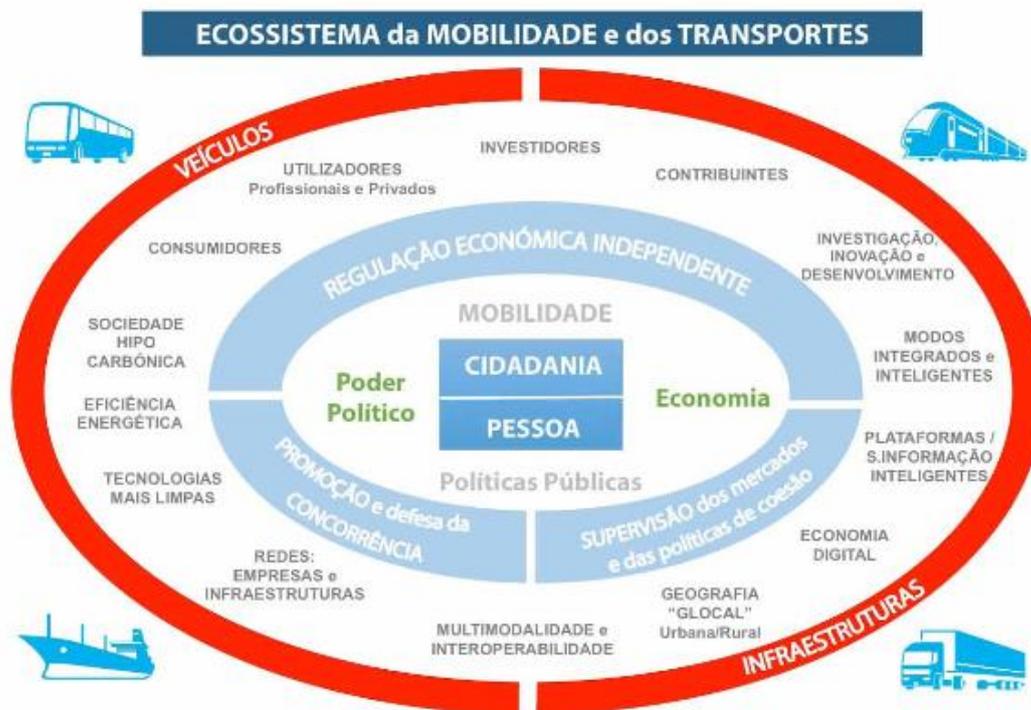
- ✓ Investidores;
- ✓ Pessoas, incluindo os Profissionais / Utentes / Consumidores e/ou Cidadãos;
- ✓ Contribuintes.

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.

### **1.1.1 Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes**

O diagrama seguinte integra as diversas macro componentes do *Ecossistema 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, destacam-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 (CE), bem como os Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV);



- As empresas de aluguer de veículos sem condutor, sejam veículos ligeiros de passageiros (*rent-a-car*) 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, podem-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 *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* estão adstritos às competências e poderes de diferentes Ministérios (Finanças; Planeamento e Infraestruturas; Ambiente; e Mar).



## 1.2 Execução do Plano de Atividades para 2017

À semelhança do exercício anterior, o conjunto de prioridades estratégicas que foram definidas no Plano de atividades da AMT para 2017, bem como a programação do seu desenvolvimento foram alicerçadas em critérios de eficácia, eficiência e qualidade, atento o previsto no artigo 39.º da LQER.

O desenvolvimento da atividade da AMT em 2017 foi condicionado pelo contexto, sem precedentes, de fortes restrições orçamentais, impostas pela LOE2017, face à necessidade premente e crucial de crescimento estrutural. Aquelas restrições, que obrigaram a AMT a adotar uma política de enorme contenção na gestão dos seus recursos disponíveis, tiveram impactos significativos no cumprimento das atividades que estavam planeadas e no compromisso que esta Autoridade havia assumido com o País aquando da apresentação do Plano de Atividades para 2017.

É assente naquele contexto conjuntural com impactos estruturais que em seguida se relata a atividade da AMT desenvolvida em 2017, estruturando o relato de acordo com as prioridades estratégicas definidas.

### 1.2.1 Regular com Qualidade de Excelência os Mercados da Mobilidade

No ano de 2017, as atividades de Regulação Económica concretizaram-se através de ações centradas essencialmente no desenvolvimento das Linhas Programáticas identificadas no Plano de Atividades da AMT, com destaque para:

- ✓ A consolidação da visão da AMT expressa nas suas Pronúncias e Pareceres, e o seu reconhecimento pelos *stakeholders*, enquanto Regulador Económico de Elevada Qualidade, na sociedade e na economia portuguesas;
- ✓ O aprofundamento do conhecimento dos mercados relevantes da mobilidade, a par da antecipação da dinâmica e da constante evolução das diferentes partes do todo que é o *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* em Portugal, e com atuação focada na perspetiva de consolidação de um ambiente promotor do investimento estruturante e sustentado, baseado num quadro regulatório claro, transparente e de longo prazo, eliminando falhas de Estado e reduzindo os custos de contexto.



Neste quadro, relevam-se em seguida as ações desenvolvidas em 2017, no âmbito da prioridade estratégica regular com qualidade de excelência os mercados da mobilidade:

***V.2.1. – Avaliar da efetiva implementação das Pronúncias emitidas pela AMT no contexto da Regulação da Mobilidade e dos Transportes.***

No sentido de avaliar da efetiva implementação das Pronúncias da AMT no âmbito da Regulação da Mobilidade e dos Transportes destacam-se as seguintes ações:

- ✓ No contexto da implementação da Pronúncia da AMT n.º 6/2016, de 23 de maio de 2016, relativa às distorções de concorrência na operação portuárias, e para além das intervenções efetuadas nos diversos *fora* com referência à matéria em apreço, foi eleita como uma das matérias mais pertinentes da participação no Projeto de Avaliação Concorrencial da Legislação em Vigor no Setor dos Transportes (e das profissões liberais), em desenvolvimento pela AdC e OCDE, a revisão do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, que estabelece o Regime Jurídico da Operação Portuária, tendo em vista propiciar que sejam refletidas nos resultados do Projeto as conclusões e recomendações, e, conseqüentemente, a efetiva implementação da Pronúncia em apreço;
- ✓ Relativamente à implementação da Pronúncia N.º 11/2016/AMT sobre o ERTMS – Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário, e para além da preparação de Memorando sobre a necessidade de se desenvolver com urgência um processo conducente à disponibilização do Módulo Específico de Transmissão (STM) para o Sistema CONVEL (descrito mais adiante), referencia-se a participação no Grupo de Trabalho Técnico com o objetivo de disponibilizar, no contexto do Sistema Ferroviário Nacional, um Módulo de Transmissão Específica (STM) externo para o sistema nacional de classe B, o EBICAB 700, bem como a análise do Plano Nacional de Aplicação da ETI CCS (ERTMS);
- ✓ Das Pronúncias emitidas sobre as plataformas de mobilidade e transporte de passageiros em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica, será de assinalar essencialmente a realização de reuniões técnicas com associações representativas dos táxis, e a preparação das intervenções externas com a posição da AMT sobre esta temática específica, em especial na Assembleia da República, mas também noutros fora em que a matéria foi debatida.



### ***V.2.2. – Aperfeiçoar e densificar a estrutura teórica do Modelo de REEQ, nos seus diferentes pilares estratégicos em paralelo com o exercício prévio de compliance.***

Ao longo do ano de 2017, procedeu-se ao contínuo aperfeiçoamento do *Modelo de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)*, no âmbito do desenvolvimento das diversas Pronúncias e Pareceres preparados no contexto da Regulação da Mobilidade e Transportes, tendo igualmente sido preparado um documento preliminar interno de sistematização deste modelo que será aprofundado em 2018.

### ***V.2.3. - Apoiar os Órgãos de Soberania, nomeadamente a Assembleia da República e Governo, na definição, implementação e avaliação das estratégias e políticas relativas aos setores regulados, bem como emitir pronúncias, a pedido ou por iniciativa da AMT, sobre questões ou normas relacionadas com os mesmos setores no âmbito das suas atribuições.***

À semelhança do exercício anterior a AMT em 2017 emitiu um conjunto de Pronúncias, Pareceres Prévios Vinculativos, Memorandos e outros documentos no contexto dos principais desafios regulatórios inerentes ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, quer por pedido externo, nomeadamente do Governo da República e do Governo Regional da Madeira, quer por sua iniciativa.

Em seguida, elencam-se as ações desenvolvidas, a pedido, pelos seguintes órgãos governamentais:

## **XXI GOVERNO CONSTITUCIONAL**

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

- ✓ Parecer Prévio Vinculativo sobre o Primeiro Aditamento ao 3.º Relatório Final da Comissão de Renegociação nomeada pelo Despacho n.º 16198-F/2012, com a composição alterada pelo Despacho n.º 10457-A/2016, da Subconcessão Rodoviária do Baixo Alentejo;



- ✓ Parecer Prévio Vinculativo relativo às alterações ao Contrato da Subconcessão Rodoviária do Pinhal Interior, decorrentes dos acordos alcançados no processo de negociação conduzido pela Comissão de Negociação constituída pelo Despacho n.º 16198 F/2012;
- ✓ Parecer Prévio Vinculativo sobre o Segundo Aditamento ao 3.º Relatório Final da Comissão de Renegociação nomeada pelo Despacho n.º 16198-F/2012, com a composição alterada pelo Despacho n.º 10457-A/2016, da Subconcessão Rodoviária do Algarve Litoral;
- ✓ Parecer Prévio Vinculativo, relativo às alterações ao Contrato da Subconcessão Rodoviária da Autoestrada Transmontana, decorrentes dos acordos alcançados no processo de negociação conduzido pela Comissão de Negociação constituída pelo Despacho n.º 16198 F/2012;
- ✓ Pronúncia com Parecer, relativo ao Acordo para a Reposição do Equilíbrio Financeiro da Concessão Rodoviária da Beira Interior;
- ✓ Parecer sobre o Projeto denominado de “Lei-Quadro da Descentralização”, onde é constituída a pretensão do Governo “concretizar a descentralização de competências para os municípios na área do transporte regular de passageiros por via fluvial, marítima e em outras vias navegáveis”.

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

- ✓ Parecer Prévio Vinculativo sobre a Proposta de Renegociação do Contrato de Concessão do Direito de Exploração Comercial, em Regime de Serviço Público, da atividade de movimentação de Carga Geral e Fracionada e Granéis nos Cais Convencionais do Porto de Leixões;
- ✓ Parecer Prévio Vinculativo sobre a Proposta de Renegociação do Contrato de Concessão do Direito de Exploração Comercial, em regime de Serviço Público, da atividade de movimentação de Cargas Contentorizadas no Terminal de Contentores do Porto de Leixões.



## **GOVERNO REGIONAL DA MADEIRA**

### **Gabinete do Vice-Presidente do Governo Regional da Madeira**

- ✓ Parecer Prévio Vinculativo sobre as peças de procedimento do (novo) Concurso Público Internacional para a Concessão de Serviços Públicos de Transporte Marítimo Regular de Passageiros e Veículos através de Navio *Ferry* entre a Madeira e o Continente Português;
- ✓ Parecer Prévio Vinculativo sobre as peças de procedimento do (novo) Concurso Público Internacional para a concessão exploração e manutenção do Serviço Público constituído por serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros de âmbito municipal e intermunicipal, na área geográfica da Região Autónoma da Madeira.

### **Gabinete do Secretário Regional da Economia, Turismo e Cultura**

- ✓ Parecer Prévio Vinculativo sobre as peças de procedimento do Concurso Público Internacional para a Concessão de Serviços Públicos de Transporte Marítimo Regular de Passageiros e Veículos através de Navio *Ferry* entre a Madeira e o Continente Português;
- ✓ Parecer Prévio Vinculativo sobre as peças de procedimento do Concurso Público Internacional para a Concessão de Serviços Públicos de Transporte Marítimo Regular de Passageiros e Veículos através de Navio *Ferry* entre a Madeira e o Continente Português, revistas em conformidade com o Parecer da AMT anterior.

Por iniciativa da AMT foram desenvolvidas as ações que em seguida se elencam, de acordo com os respetivos destinatários:



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

- ✓ Memorando, no contexto da Implementação do ERTMS (Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário), incidindo sobre a premência em ser dada sequência prática e efetiva às conclusões da Pronúncia N.º 11/AMT/2016 sobre o mesmo tema, em especial sobre a necessidade de se desenvolver com urgência um processo conducente à disponibilização do Módulo Específico de Transmissão (STM) para o Sistema CONVEL.

### **Ministérios da Administração Interna, do Planeamento e das Infraestruturas, da Economia e do Ambiente - Gabinetes do Ministro da Administração Interna, do Secretário de Estado das Infraestruturas, do Secretário de Estado da Indústria, e do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente**

- ✓ Pronúncia sobre os ITS – Sistemas Inteligentes de Transportes, no contexto da disseminação da inteligência coletiva, assente na comunicação e partilha de conhecimento, viabilizadas por novas ferramentas tecnológicas aplicadas à implementação e desenvolvimento de uma Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável.

#### ***V.2.4. – Realizar estudos tendo em vista a melhoria do desempenho do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes.***

As iniciativas previstas no Plano de Atividades para 2017 no âmbito deste objetivo estratégico, ficaram inevitavelmente comprometidas pelas restrições orçamentais impostas pela LOE2017, tendo em conta que aquelas iniciativas necessitavam incontornavelmente da disponibilidade no que à execução orçamental (pagamentos) concerne.



Pelos motivos referidos ficaram por realizar especificamente os seguintes estudos programados sobre (i) a Tarifação das Infraestruturas e Obrigações de Serviço Público no domínio das Infraestruturas e dos transportes de passageiros e de mercadorias, (ii) desenvolvimento sustentável / COP 22 e de aplicação da trilogia “*Open Innovation, Open Science, Open to the World*” no contexto do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como, ainda, (iii) o estudo preparatório para o exercício das funções de Autoridade de Normalização em matéria de Infraestruturas Rodoviárias, prevista na alínea l) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT .

#### ***V.2.5. – Aplicar os princípios de Regulação Económica de Elevada Qualidade aos mercados da mobilidade.***

São igualmente de destacar as seguintes iniciativas relevantes desenvolvidas em 2017 no âmbito da ação da Regulação Económica, tendo nomeadamente em vista a promoção de uma cultura de *MobIES*, aperfeiçoando continuamente e consolidando a aplicação da metodologia de REEQ:

- ✓ Emissão de contributos da AMT para a Fase 1 de elaboração do Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), relativa à recolha de contributos setoriais, sobre a informação de base, diagnóstico e identificação de constrangimentos, identificação preliminar de linhas de ação, e de visão e objetivos prospetivos;
- ✓ Realização de reunião com o Grupo de Missão da TROIKA de Monitorização e Supervisão Pós Programa, no âmbito da missão realizada em 30 de junho de 2017, incidindo sobre a atividade e funcionamento da AMT, e desenvolvimentos e aspetos regulatórios do Ecossistema Português da Mobilidade e dos Transportes;
- ✓ Participação no Grupo de Trabalho Técnico com o objetivo de disponibilizar, no contexto do Sistema Ferroviário Nacional, um Módulo de Transmissão Específica (STM) externo para o sistema nacional de classe B, o EBICAB 700, visando a implementação do plano de migração nacional para o novo sistema harmonizado de classe A, o ETCS/ERTMS;
- ✓ Análise do Plano Nacional de Aplicação da ETI CCS (ERTMS), no contexto da implementação da Pronúncia N.º 11/2016/AMT sobre o ERTMS – Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário;

- ✓ Desenvolvimento do processo de implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, de 12 de junho, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, em articulação com o processo de apreciação do Diretório de Rede de 2019, destacando-se a realização das seguintes atividades:
  - Realização de reuniões de trabalho com a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP);
  - Apreciação do método de cálculo apresentado formalmente pela IP em julho de 2017, o qual foi verificado que não cumpria com os requisitos estabelecidos no Regulamento de Execução (UE) 2015/909, tendo dado origem a uma comunicação à IP em novembro de 2017 solicitando a sua reformulação e fixação das taxas do pacote mínimo de acesso de acordo com os princípios de tarifação estabelecidos no artigo 31º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro, tendo como ano de referência o último ano em que as contas da empresa se encontram aprovadas e certificadas (2016), bem como a apresentação de um plano de introdução progressiva, no caso destas taxas aumentarem significativamente;
  - A IP apresentou no final do ano a reformulação do método de cálculo, cumprindo, em termos gerais, com a metodologia do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, faltando ainda a sua apreciação de detalhe, nomeadamente da verificação da elegibilidade das diferentes componentes de custos, em processo a desenvolver em 2018.
  
- ✓ Análise preliminar dos indicadores de desempenho constantes do Anexo 3 ao Contrato Programa celebrado entre o Estado Português e a IP, no contexto das obrigações de serviço público e compensações financeiras da gestão da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, nomeadamente no âmbito do relatório anual de desempenho de 2016, tendo sido solicitados elementos adicionais que foram apresentados (pela IP) no final do ano e cuja conclusão da apreciação transita para 2018;



- ✓ Início do processo de monitorização do grau de execução dos investimentos realizados e previstos para a rede ferroviária, com base em pedido de informação à IP sobre ponto de situação quanto ao estado dos investimentos na infraestrutura ferroviária descritos no Diretório de Rede de 2017, cujo processo prosseguirá em 2018;
- ✓ Promoção e elaboração do projeto de protocolo a celebrar entre a AMT e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) em matérias de segurança ferroviária e de acesso à atividade de transporte ferroviário, de acordo com o estabelecido nos n.ºs 4 e 5 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro;
- ✓ Acompanhamento pela AMT dos trabalhos do Grupo Central de Planeamento do Exercício RAILEX17;
- ✓ Elaboração dos Relatórios de acompanhamento mensal do mercado portuário, envolvendo a análise do comportamento dos mercados relevantes das cargas movimentadas nos portos comerciais que integram o sistema portuário do continente, numa perspetiva de enquadramento global, bem como, focando igualmente o tráfego de contentores e o movimento de navios;
- ✓ Elaboração do Relatório sobre o tráfego marítimo de mercadorias em 2016, englobando a análise do tráfego marítimo de mercadorias que constituem os mercados relevantes das cargas movimentadas nos portos do continente, considerando a sua dimensão de tráfego de cabotagem e internacional, importação e exportação, principais origens e destinos das principais mercadorias transportadas, tipologia dos navios que o asseguram e nacionalidade dos operadores e bandeiras dos navios;
- ✓ Análise do processo de reclamação, apresentada pela Câmara de Comércio de Angra do Heroísmo (CAAH), sobre o incumprimento das Obrigações de Serviço Público no Transporte Marítimo de Mercadorias para a Ilha Terceira, nomeadamente a falta de cumprimento de itinerários previamente estabelecidos, tendo nesse âmbito sido realizadas reuniões de auscultação, quer da CCAH, quer dos armadores que prestam o serviço de transporte regular de carga geral ou contentorizada entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro.



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

A AMT em 2017, enquanto regulador económico setorial no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, contribuiu para a promoção e defesa da concorrência, nos termos do definido nos seus Estatutos e no Regime Jurídico da Concorrência, designadamente através da colaboração com a Autoridade da Concorrência (AdC). Adicionalmente trabalhou no sentido de promover a disponibilização de informação e conhecimento, divulgando práticas catalisadoras de uma cultura de transparência e concorrência.

Assim, no âmbito da prioridade estratégica de Promoção e Defesa da Concorrência, foram desenvolvidas para a AdC as atividades que se descrevem:

#### ***V.2.6. – Cooperação com a AdC, no contexto dos Estatutos da AMT e do Regime Jurídico da Concorrência.***

Nos termos e ao abrigo do n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (Lei da Concorrência), a AMT emitiu pareceres no âmbito do regime do controlo de concentração de empresas, relativamente às seguintes operações:

- *Ccent. N.º 64/2016 – Global Via/Grupo Scutvias;*
- *Ccent. N.º 13/2017 - Francisco Feitosa/Vimeca Transportes - Viação Mecânica de Carnaxide, Lda.;*
- *Ccent. N.º 19/2017 - Dekra/Master Test;*
- *Ccent. N.º 34/2017 - ETF/Marmod;*

#### ***V.2.7. – Participação no projeto coordenado pela AdC e pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), sobre o impacto concorrencial em Portugal no setor dos transportes.***

A AMT participou no projeto coordenado pela AdC que teve em vista avaliar a legislação em vigor nos transportes e nas profissões liberais com eles relacionadas - “Avaliação de Impacto Concorrencial” – no sentido de aferir se a legislação em vigor coloca entraves à concorrência. A referida avaliação foi levada a cabo numa parceria com a OCDE, durante 16 meses, até ao final de 2017. O relatório final deste estudo está previsto para 2018.



***V.2.8. – Preparação de Pronúncias/propostas de atuação sobre temas pertinentes para a garantia da promoção e defesa da concorrência, por iniciativa própria ou quando solicitado, designadamente no que respeita às condições de acesso e de não discriminação às Infraestruturas e à prestação de serviços no âmbito dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes.***

A AMT desenvolveu, ainda, as ações que em seguida se descrevem no âmbito desta prioridade estratégica:

- ✓ Emissão de instrução vinculativa no âmbito da prestação de serviços de reboque no estaleiro naval da Mitrena (operado pela Lisnave – Estaleiros Navais, S.A.) no Porto de Setúbal. O procedimento foi iniciado na sequência de uma exposição da Svitzer Portugal – Reboques, S.A. (“Svitzer”), tendo sido a decisão final adotada já no decurso de janeiro de 2018;
- ✓ Início do procedimento relativo a denúncias quanto a eventual violação da exclusividade no âmbito da concessão de transportes urbanos de Viana do Castelo;
- ✓ Elaboração da Resposta ao requerimento apresentado pela ANTRAL - Associação Nacional de Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros, para emissão de instrução vinculativa e medidas cautelares, contra as infrações, atento o Novo Acórdão da Relação de Lisboa de 24 de novembro de 2017, transitado em julgado em 12 de dezembro de 2017 (Processo da UBER);
- ✓ Apresentação de Requerimento para envio de informação pela Autoridade Intermunicipal do Cávado sobre operadores internos de transporte público;
- ✓ Análise da Denúncia relativamente a práticas alegadamente proibidas por parte da DEKRA S.E., tendo a AMT, no seguimento do parecer dado à AdC, reencaminhado o processo para o IMT, entidade responsável pela fiscalização da atividade dos CITV;
- ✓ Verificação da Legalidade e Homologação das Tarifas da IP relativas ao Diretório de Rede 2018 este procedimento será concluído no primeiro trimestre de 2018;
- ✓ Emissão de parecer vinculativo sobre o modelo e as peças do concurso para a concessão de exploração de bens do domínio público correspondente ao Parque Norte do Complexo Ferroviário da Bobadela;
- ✓ Análise das condições de acesso a instalações administrativas e sociais da IP em terminais e portos. Esta matéria deverá ficar concluída no decurso de 2018;



- ✓ Envio de contributos ao IMT para resposta a pedido de informação da Comissão Europeia, no âmbito do SERAC, sobre a implementação do Regulamento (EU) 2015/909;
- ✓ Participação e acompanhamento regular das atividades dos diversos Grupos de trabalho do *Independent Regulators' Group – Rail* (“IRG-Rail”), o grupo europeu dos reguladores independentes para a ferrovia. De referir que o Presidente da AMT foi, na Reunião Plenária que teve lugar em Paris nos dias 23 e 24 de novembro de 2017, eleito, por unanimidade, para o cargo de Vice-Presidente para o ano de 2018.

A participação no IRG rail é de grande valor, não só para a AMT, como também para Portugal, sendo um meio importante de promoção dos interesses do setor ferroviário nacional, de informação, comunicação e formação. Permite, ainda, capitalizar melhor as oportunidades e lidar com os *timings* de mercado, trabalhando lado a lado com reguladores congéneres europeus. É de referir em especial o facto de, em 2017, Portugal ter sido, pela primeira vez, incluído no “*IRG-Rail Market Monitoring report*” – Sexto Relatório - e no “*Updated Review of Charging Practices for the Minimum Access Package in Europe*”;

- ✓ Participação e acompanhamento regular das atividades da *European Network Rail Regulatory Body* (“ENRRB”), designadamente através das seguintes iniciativas:
  - Preparação e participação na 12.<sup>a</sup>, 13.<sup>a</sup> e 14.<sup>a</sup> reuniões da ENRRB;
  - Envio de contributos para diversos documentos (e.g. questionários de suporte às reuniões);
  - Participação em outras atividades, como por exemplo, no *workshop* relativo ao projeto de ato de implementação da Comissão Europeia sobre acesso a instalações de serviços.

### **1.2.3. Supervisionar os Mercados da Mobilidade e a sua Transversalidade em termos de Coesão Territorial, Económica e Social**

No âmbito desta prioridade estratégica foram desenvolvidas as seguintes atividades previstas no Plano:



## V.2.9. – Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais

### Desenho e implementação do Observatório

- ✓ Elaboração do desenho conceptual e funcional do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, que vai permitir um elevado nível de conhecimento dos Mercados Relevantes da Mobilidade sustentando a sua observação e avaliação permanentes e rigorosas. Constituirá uma base de dados de conhecimento de todos os operadores e infraestruturas dos mercados sob supervisão da AMT. Desta primeira fase destacam-se as seguintes atividades:
  - Realização de reuniões com 23<sup>2</sup> stakeholders do Ecosistema, incluindo, a Autoridade Tributária e Aduaneira, o Instituto Nacional de Estatística e o IMT;
  - Estudo de benchmarking de 4 observatórios europeus de referência e das macrotendências do setor da mobilidade e transportes;
  - Definição dos dados a recolher bem como dos indicadores a produzir para cada um dos modos organizados por 5 áreas temáticas: Mercado, Eficiência e Performance, Sustentabilidade, Relevância Económica e Entidade.
- ✓ Aprovação pela Agência para a Modernização Administrativa (AMA) do cofinanciamento pelo Fundo Social Europeu (FSE) para a implementação do Observatório no âmbito do Portugal 2020, à luz do objetivo temático “Reforço da capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e da eficiência da administração pública” e na Prioridade de Investimento: “Investimento nas capacidades institucionais e na eficiência das administrações e dos serviços públicos a nível nacional, regional e local, a fim de realizar reformas, legislar melhor e governar bem.”

---

<sup>2</sup> Comboios de Portugal; *Fertagus*; Administração do Porto de Aveiro; Operadores de Transportes da Região de Lisboa; Infraestruturas de Portugal; Administração do Porto de Lisboa; Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra; Administração dos Portos de Sines e do Algarve; Associação dos Portos de Portugal; Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Mercadorias; Associação Nacional de Transportes Rodoviários Pesados de Passageiros; Turismo de Portugal; Luís Simões Transportes; *Medway*; Instituto da Mobilidade e dos Transportes; Área Metropolitana do Porto; Transportes Intermodais do Porto; Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo; Conselho Português de Carregadores; Associação Nacional de Transportadoras Portuguesa; Autoridade Tributária e Aduaneira; Instituto Nacional de Estatística.

- ✓ Recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado ferroviário, estando em curso o tratamento dos dados recolhidos, tendo em vista produzir um relatório sobre esta atividade em 2018 (2017).
- ✓ Realização do primeiro diagnóstico às empresas de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial e marítimo, no perímetro das atividades turísticas, o qual visou a consulta aos representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de passageiros e de mercadorias, no âmbito do n.º 8 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, com o objetivo de conhecer a perceção dos utilizadores de serviços ferroviários, quanto às condições em que estes serviços são prestados e à situação existente no mercado ferroviário:
  - No que diz respeito aos serviços ferroviários de transporte de passageiros, foram remetidos questionários a associações de consumidores e a associações que representam pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.
  - No caso dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias, foram disponibilizados questionários a utilizadores e potenciais utilizadores destes serviços, assim como a associações empresariais.
  - Adicionalmente, considerando que as matérias relacionadas com as condições de acesso e utilização da infraestrutura influenciam substancialmente as condições de prestação de serviços ferroviários, foi também realizado um inquérito às empresas de transporte ferroviário que prestam serviços em Portugal.
  - Os resultados dos questionários e a informação recebida no âmbito desta consulta deu origem a um relatório publicado no início de 2018.
- ✓ Aprofundamento do relacionamento e colaboração com Direção-Geral do Consumidor (DGC) e Instituto Nacional para a Reabilitação (INR) com vista à preparação de protocolos de colaboração;
- ✓ Relativamente aos serviços de transporte de táxi, realização de uma ampla recolha de informação e trabalho de caracterização do setor, constituindo um primeiro passo para a melhoria da transparência em relação às condições de prestação de serviços de táxi em Portugal, permitindo, pela primeira vez, ter dados integrados sobre esses serviços. Neste âmbito foram produzidos os dois relatórios:
  - Primeiro relatório estatístico, em abril de 2017, sobre os serviços de transporte em táxi, caracterizando a realidade atual e a evolução na última

década, o qual se encontra disponível para o público num *microsite* dedicado, na Página Eletrónica da AMT;

- Segundo relatório estatístico sobre serviços de transporte em táxi, datado de janeiro de 2018, disponível na Página Eletrónica da AMT, incidindo essencialmente sobre o exercício das competências dos municípios no âmbito dos serviços de transporte em táxi, aprofundando o conhecimento sobre matérias relevantes deste setor, nomeadamente permitindo conhecer em maior detalhe aspetos concretos relacionados com os procedimentos dos municípios para a atribuição de licenças de táxi e com os critérios e informação que consideram para tomar decisões sobre o lançamento de concursos e a definição dos contingentes e regimes de estacionamento.
- ✓ Desenvolvimento de um guião interno para a definição dos mercados relevantes no âmbito do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*;
- ✓ Preparação de estudo relativo ao setor dos CITV: elaboração de pedido de informação; recolha e tratamento da informação; início da elaboração do relatório; preparação e participação em reuniões de esclarecimento com a Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel (ANCIA);
- ✓ Recolha de informação, junto das câmaras municipais do país, relativa à prestação de serviços de transporte em táxi para posterior disponibilização junto do público e dos vários *stakeholders*. Esta atividade visou sobretudo, contribuir para o enriquecimento do debate sobre o enquadramento regulatório dos serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros e agir proactivamente para assegurar um acompanhamento e uma avaliação adequada dos efeitos das opções legislativas relativas a esses serviços;
- ✓ Preparação e divulgação das Linhas de Orientação Internas relativas à definição dos Mercados Relevantes da Mobilidade;
- ✓ Divulgação interna do caso relativo à definição de mercados relevantes do transporte ferroviário de mercadorias CP CARGA - PRC 2013/3 da AdC, no âmbito da definição de mercados relevantes no âmbito do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.



**V.2.10. – Implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007**

- ✓ Elaboração do Relatório sobre o estado de implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) – Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e do cumprimento dos Regulamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros;
- ✓ Participação e apresentação de “O Parecer Prévio Vinculativo da AMT” na 1.ª Conferência sobre a Capacitação das Autoridades de Transportes, no âmbito do RJSPTP e do Regulamento, dirigido a todos os municípios, comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas;
- ✓ Participação no Grupo de Trabalho para a Capacitação das Autoridades de Transportes (GTAT), 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.

O GTAT tem por missão capacitar tecnicamente as autoridades de transporte interessadas, com vista à contratualização até dezembro de 2019 das redes e serviços de transporte coletivo rodoviário público de passageiros a nível nacional, tomando partido das melhores práticas de aplicação da regulamentação vigente com vista à maximização do interesse público e do serviço às populações;

Em concreto, o GTAT é responsável pela organização de um conjunto de ações de formação anuais a nível nacional, pela preparação de um pacote de documentos técnicos de suporte, incluindo minutas tipo de contratualização ou autorização de serviços de transporte, pela construção e manutenção de um sítio na Internet com toda a informação relevante e pelo apoio técnico e pontual às autoridades de transporte que dele necessitem;

- ✓ Emissão de orientações aos *stakeholders* sobre os elementos que estão subjacentes à emissão do Parecer Prévio Vinculativo pela AMT, com recomendações de instrução do guião de preparação do procedimento de contratualização de serviços de transportes, permitindo, concretamente, antecipar

- eventuais questões e auxiliar as entidades públicas competentes na preparação dos procedimentos administrativos;
- ✓ Elaboração de Parecer sobre a criação do Fundo de Serviço público de Transportes de Passageiros (FSTP), no âmbito da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;
  - ✓ Elaboração de propostas legislativas para a Lei das Finanças Locais (Taxas); e para o Orçamento do Estado sobre o Controlo de Compensações financeiras;
  - ✓ Emissão de Parecer Prévio Vinculativo sobre Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, com recomendações, designadamente sobre:
    - A necessidade de articulação entre autoridades de transportes, na contratualização e gestão integrada do sistema de transportes metropolitano, para potenciar efeitos de rede e plena intermodalidade operacional e tarifária, bem como acautelar a plena concorrência;
    - A garantia de manutenção de um adequado acompanhamento dos indicadores de cumprimento de horários e frequências, em ordem a assegurar uma gestão eficiente da oferta, da eventual aplicação de penalidades e de uma adequada comunicação com os passageiros, bem como com a AMT, para acompanhamento da execução contratual;
    - A garantia de cumprimento dos direitos dos passageiros, designadamente através da divulgação de regras gerais de utilização e de relacionamento entre passageiro e operador, particularmente de âmbito tarifário, as quais devem ser claras, acessíveis e vinculativas.
  - ✓ Emissão de Parecer Prévio Vinculativo sobre Alteração ao Contrato de Serviço Público entre o Estado e a Carris – Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., com recomendações, designadamente:
    - A necessidade de articulação entre autoridades de transportes, na contratualização e gestão integrada do sistema de transportes metropolitano, para potenciar efeitos de rede e plena intermodalidade operacional e tarifária;
    - A garantia de manutenção de um adequado acompanhamento dos indicadores de cumprimento de horários e frequências, da eventual aplicação de penalidades, bem como com a AMT, para acompanhamento da execução contratual;

- A avaliação periódica do modelo contratual, no sentido de introduzir as melhorias que se revelem necessárias, assim contribuindo para uma melhor adaptação à evolução.
- ✓ Emissão de Parecer Prévio Vinculativo sobre o Concurso Público para a Prestação de Serviços do Sistema de Transportes Intraurbanos – Projeto TOMA, Caldas da Rainha, com recomendações, designadamente sobre:
  - A garantia de manutenção de um adequado acompanhamento dos indicadores de cumprimento de horários e frequências, da eventual aplicação de penalidades, bem como com a AMT, para acompanhamento da execução contratual;
  - A avaliação periódica do modelo contratual, 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.
- ✓ Emissão de Parecer Prévio Vinculativo sobre o Concurso Público para Concessão do “Serviço Público de Transporte de Passageiros Municipal – Mobilidade Urbana de Viseu – MUV, com recomendações, designadamente sobre:
  - A garantia de manutenção de um adequado acompanhamento dos indicadores de cumprimento de horários e frequências, da eventual aplicação de penalidades, bem como com a AMT, para acompanhamento da execução contratual;
  - A avaliação periódica do modelo contratual, 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.
- ✓ Emissão do Parecer Prévio Vinculativo sobre Concessão da exploração de transportes rodoviários de passageiros na Região Autónoma da Madeira, com exceção do Funchal, com recomendações, designadamente garantir a manutenção de um adequado acompanhamento dos indicadores de cumprimento de horários e frequências, em ordem a assegurar uma gestão eficiente da oferta, da eventual aplicação de penalidades e de uma adequada comunicação com os passageiros, bem como com a AMT, para acompanhamento da execução contratual;

- ✓ Elaboração de relatório quanto à implementação do RJSPTP, no âmbito do qual se constatou algum atraso na execução dos procedimentos legalmente previstos, pelas respetivas Autoridades de Transportes, e foram emitidas diversas recomendações ao Governo e Administração Local, designadamente no contexto da emissão de guiões e de um melhor financiamento e apoio às autarquias;
- ✓ Recolha, tratamento e análise de informação, bem como pedidos de esclarecimentos sobre 35 procedimentos concursais ou contratuais de transporte de passageiros em desenvolvimento, para avaliação da sua conformidade legal;
- ✓ Participação em diversas ações informativas junto de Autoridades de Transportes, com destaque para os 1.º e 2.º Encontros das Autoridades de Transportes, para discussão dos desafios associados à implementação do RJSPTP e Regulamento (CE) n.º 1370/2007, e intervenção, a convite, de Autoridades de Transportes no âmbito da implementação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, designadamente na Área Metropolitana do Porto, Comunidades Intermunicipais do Algarve, de Viseu Dão Lafões, do Vale do Cávado e do Tâmega e Sousa;
- ✓ Realização de reuniões e prestação de esclarecimentos a mais de uma dezena de autoridades regionais/locais, sobre o enquadramento legal aplicável à contratualização de serviços públicos, sobre regras tarifárias e interpretação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;
- ✓ Preparação de ações de formação, a realizar junto de todas as Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas (25), de esclarecimento quanto à emissão de Parecer Prévio Vinculativo por parte da AMT, no âmbito da aplicação do RJSPTP;
- ✓ Participação em Processo judicial do Tribunal de Justiça da União Europeia, com emissão de Parecer sobre aplicação europeia do Regulamento (CE) 1370/2007, a operadores internos;
- ✓ Participação em processo legislativo da CE quanto à alteração ao Regulamento sobre direitos dos passageiros ferroviários.

#### ***V.2.11. – Questões de âmbito tarifário e compensações financeiras***

- ✓ Elaboração de documento com as orientações para a elaboração de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das Administrações Portuárias para 2018;
- ✓ Análise e aprovação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas das seis Administrações Portuárias do Continente para 2018;

- ✓ Aprovação do novo Regulamento de Taxas da Via Navegável do Douro;
- ✓ Emissão dos seguintes pareceres no contexto das atualizações tarifárias relativas ao Serviço Público de Transporte de Passageiros, no contexto do Despacho Normativo n.º 14-A/ 2016, datado de 16 de dezembro, que fixou a percentagem máxima do aumento de preços para os transportes públicos rodoviários, ferroviários e fluviais de passageiros: para a Área Metropolitana de Lisboa, para o Município de Trancoso e para o Governo, com recomendações ao Governo no sentido da alteração da regulamentação existente, tendo em conta que esta está desatualizada, dificulta a intervenção da Administração Central e Local e induz situações de incerteza e vazios jurídicos;
- ✓ Emissão de parecer, no contexto do Despacho Normativo n.º 21-A/2017, datado de 11 de dezembro de 2017, que fixou a percentagem máxima do aumento de preços para os transportes públicos rodoviários, ferroviários e fluviais de passageiros para o Gabinete do secretário de Estado Adjunto e do Ambiente;
- ✓ Acompanhamento e monitorização da aplicação deste último Despacho, através da recolha de informação em todas as 21 Comunidades Intermunicipais, 2 Áreas Metropolitanas, IMT, tendo sido emitidas orientações quanto à interpretação daquele Despacho, bem como está a proceder-se à recolha informação para iniciar procedimentos sancionatórios contra operadores incumpridores;
- ✓ Elaboração de relatório, baseado no diagnóstico feito com os principais operadores de transporte em Portugal, que incide Este relatório incide essencialmente sobre as condições gerais de transporte, nomeadamente no âmbito dos direitos e obrigações dos operadores, passageiros, sistema de tarifas e informação ao público. Inclui recomendações:
  - Ao Governo, no sentido da revisão de uma legislação insuficiente e desconexa, para melhor proteção dos passageiros;
  - Aos operadores, no sentido de melhor elaboração e divulgação das regras que vinculam o operador no transporte de passageiros, em todos os modos de transporte.
- ✓ Preparação de relatório sobre as compensações financeiras no transporte de passageiros, no contexto da atribuição da AMT de “proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados”, com recomendações ao Governo no sentido de ponderar a revisão do atual enquadramento legal e regulamentar,



visando determinar a obrigatoriedade de recolha, transmissão e divulgação do pagamento de qualquer compensação financeira, a entidades públicas ou privadas, por parte Administração Central, direta ou indireta, e Administração Local, bem como organismos públicos, sob a forma empresarial ou não, relativamente aos pagamentos que efetuem.

#### ***V.2.12. – Aplicação dos Princípios de REEQ***

- ✓ Elaboração de comentários e contributos relativos ao projeto de diploma do Governo que estabelece o regime jurídico das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados a modalidade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados, doravante designado por transporte em veículo descaracterizado.
- ✓ Avaliação dos contratos de serviço público em elaboração ou assinados em conformidade com os ditames legais aplicáveis e segundo a metodologia de REEQ preconizada pela AMT.

#### ***1.2.4 Auditar e Inspeccionar as Diferentes Vertentes e os Diversos protagonistas do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes***

No âmbito da presente prioridade estratégica, no decurso do ano de 2017, e tal como planeado, desenvolveram-se as seguintes atividades:

#### ***V.2.13. – Execução dos planos de inspeção previamente aprovados e outras ações, sempre que se verifiquem circunstâncias que indiquem perturbações no respetivo setor de atividade.***

- ✓ Elaboração do relatório final da ação inspetiva e de diagnóstico às condições de exploração do Metropolitano de Lisboa.
- ✓ Recolha de informação dos diferentes modos (Rodoviário, Ferroviário e Marítimo) de transporte de passageiros com referência ao Relatório de progresso no âmbito da implementação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiro, em concreto:
  - ✓ 36 operadores rodoviários
  - ✓ 2 operadores ferroviários
  - ✓ 3 operadores de outros modos guiados



- ✓ 3 operadores fluviais

Análise da informação e escolha de operadores a auditar com base em critérios pré-definidos.

- ✓ Realização de auditoria à empresa Resende, Atividades Turísticas, S.A., PRESTADOR SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS, no âmbito da implementação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), com o objetivo de monitorizar os operadores de serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no que diz respeito ao “planeamento da exploração, Níveis de qualidade de Serviço e Conta de Exploração.
- ✓ Realização de análise às ações desenvolvidas e a desenvolver no que respeita ao Grupo Transtejo/Soflusa (Proposta N.º10/DEIA/JS/2017).
- ✓ Acompanhamento do plano de ações a desenvolver pela empresa Resende, Atividades Turísticas, S.A. resultante das recomendações da auditoria realizada em março de 2017.
- ✓ Acompanhamento do plano de ações a desenvolver pelo Metropolitano de Lisboa resultante das recomendações da ação inspetiva realizada em dezembro de 2016.

***V.2.14. – Preparação do Plano de Inspeções e Auditorias, com os respetivos âmbitos e objetivos, visando garantir uma política de inspeções e auditorias que tenha como princípio orientador a melhoria da qualidade dos serviços no seio do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, tendo sempre como presente o já referido modelo de REEQ no seu exercício de compliance e de aplicação dos respetivos pilares estratégicos.***

- ✓ Preparação do Plano Anual de Auditorias 2017, com base nas necessidades identificadas no âmbito da Regulação Económica, da Supervisão, e da Fiscalização e Contencioso;
- ✓ Preparação e elaboração do plano de auditoria à empresa Resende, Atividades Turísticas, S.A.;
- ✓ Preparação da auditoria ao sistema de passes intermodais e às condições de disponibilização destes títulos e regras de cálculo de compensações financeiras e



repartição de receitas entre operadores na Área Metropolitana de Lisboa tendo em consideração:

- Despacho exarado por Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente (SEAAMB);
  - Os factos relatados pela AML no ofício n.º 700/2017, de 25 maio; e
  - O teor da informação n.º 100/2017/SEAAMB, de 3 de julho, do Gabinete de SEAAMB.
- ✓ Preparação de uma auditoria ao gestor da Infraestrutura Ferroviária no que diz respeito ao grau de execução dos investimentos e intervenções programadas na Infraestrutura Ferroviária no período 2013 a 2017.

### **1.2.5 Fiscalizar a atividade dos regulados e sancionar as infrações às normas previstas no ordenamento jurídico nacional e europeu no âmbito dos mercados do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes***

No âmbito da presente prioridade estratégica, no decurso do ano de 2017, e tal como planeado, desenvolveram-se as seguintes atividades:

#### ***V.2.18. – Reforço da eficiência na gestão de reclamações.***

A análise das reclamações dos utentes e das respetivas respostas dos operadores e prestadores de serviço às mesmas são uma peça fundamental na avaliação da qualidade dos serviços prestados e um importante mecanismo de salvaguarda dos direitos e interesses dos utilizadores e consumidores.

Neste contexto, foram objeto de análise e tratamento todas as reclamações dos utentes dos diversos serviços prestados por operadores sujeitos à jurisdição da AMT e que chegaram ao conhecimento desta Autoridade - cerca de 18 000 reclamações em 2017) - quer as apresentadas diretamente a esta Autoridade pelos diversos reclamantes ou indiretamente (encaminhadas através de outras entidades públicas ou privadas), quer as apresentadas aos prestadores e operadores de serviços, através do Livro de Reclamações.

No que respeita às reclamações recebidos diretamente na AMT, esta autoridade procura esclarecer os reclamantes sobre os seus direitos e interesses, no âmbito da situação reportada, bem como sobre os meios de reação ao seu dispor, tendo em vista à resolução



da questão apresentada, nomeadamente o recurso aos meios de resolução alternativa de litígios, quando justificável.

As reclamações inseridas nos Livro de Reclamações dos diversos operadores e prestadores de serviços, que representam a grande maioria das reclamações recebidas (16.500 reclamações em 2017), foram igualmente introduzidas na Rede Telemática de Informação Comum (RTIC).

### **Consolidação de mecanismos eficazes de gestão de reclamações**

O conhecimento adquirido em 2016, assim como a existência de uma ferramenta de registo documental, adequada à gestão das reclamações, permitiu uma maior eficiência no tratamento das mesmas, e na sua tipificação, sendo agora possível efetuar análises globais, e detetar, de modo mais célere, os grandes temas reclamados pelos utentes, nos diversos setores e subsectores em causa.

### **Mediação de Conflitos**

No que respeita à implementação dos mecanismos de proteção dos utentes previstos no artigo 38.º dos Estatutos da AMT, apenas em 2018 foi possível dar inícios aos respetivos procedimentos, em especial em matéria de resolução extrajudicial de conflitos entre as entidades sujeitas à regulação da AMT e entre estas e os seus clientes ou terceiros, tarefas essas já iniciadas em 2018 e atualmente em curso.

### **Implementação do Balcão Único**

A matéria relativa ao Balcão Único não foi possível ser iniciada em 2017, também fruto das restrições orçamentais da AMT, iniciativa que será retomada em 2018, se possível.

***V.2.19. – Tratar e divulgar informação estatística sobre reclamações através da produção de um documento, que facilite a leitura e análise dos respetivos dados, permitindo uma melhor perceção dos motivos que determinam as reclamações e resultados decorrentes da intervenção da AMT.***



Procedeu-se, no ano de 2017, à elaboração dos relatórios sobre as Reclamações no âmbito do Mercado da Mobilidade e dos Transportes, relativas aos 2.º semestres de 2016 e ao 1.º semestre de 2017, os quais se encontram disponíveis na Página Eletrónica da AMT.

O Relatório sobre Reclamações no Mercado da Mobilidade e dos Transportes do 2.º semestre de 2017 será publicado já no decurso do 1.º semestre de 2018.

Na sequência da análise das reclamações recebidas, e sempre que detetados indícios de incumprimento da legislação aplicável que configuram ilícitos contraordenacionais, os respetivos processos foram objeto de análise e tratamento subsequente.

No âmbito do tratamento das reclamações recebidas, AMT também promoveu diligências complementares, nomeadamente realizando ações de fiscalização junto dos prestadores de serviços envolvidos, solicitando informações adicionais e documentação relevante ou ainda através da realização de inspeções e inquéritos, tendentes a recolher e analisar indícios de infração, quando justificável.

***V.2.20. – Fiscalizar, em resultado do conhecimento adquirido com a análise das reclamações rececionadas, bem como através dos pedidos de informação solicitados, e ainda através da realização de inspeções e inquéritos tendentes a apurar determinados factos e incumprimentos de obrigações por parte de operadores.***

Tendo em conta a monitorização e acompanhamento por parte da AMT das queixas dos utentes e consumidores, foram realizadas 32 ações de fiscalização a diversos operadores e prestadores de serviços, para apuramento de factos que haviam sido objeto de reclamação e que poderiam configurar ilícitos contraordenacionais.

Durante o ano de 2017, as ações de fiscalização focaram-se, por um lado, no exercício da atividade de transporte público rodoviário de passageiros por parte de entidades que não dispõem do adequado título habilitante e, por outro, no cumprimento dos níveis de qualidade dos serviços prestados pelos operadores do serviço público de transporte de passageiros. Todas as situações irregulares detetadas na sequência destas ações de fiscalização foram objeto de apreciação com vista a concluir sobre a necessidade de aplicação de processo contraordenacional.



De entre as diversas fiscalizações realizadas pela AMT, há que destacar as seguintes:

- ✓ À TST – Transportes Sul do Tejo, enfocada nas condições de prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no decurso de 2017, tendo por base a existência de um elevado número de reclamações, sobre algumas carreiras em particular, sendo os principais motivos reclamados o incumprimento de horários e as supressões de carreiras.
- ✓ À SOFLUSA – Sociedade Fluvial de Transportes, S.A., contextualizada pelas perturbações de operação registadas na segunda semana do mês de outubro de 2017 e tendo como principais motivos o incumprimento de horários e a não realização de viagens programadas;
- ✓ A diversos outros operadores por alegados incumprimento das obrigações de serviço público no transporte coletivo de passageiros, nomeadamente RDO, CP, *Scotturb*, RNE e outros;
- ✓ A diversas entidades por alegada recusa de disponibilização do Livro de Reclamações, após solicitação dos utentes ou consumidores, nomeadamente, Metropolitano de Lisboa, Metro do Porto, EC Colombo e Grupo Bordalo e EC Porto
- ✓ Foram ainda solicitadas informações e pedidos de documentação a diversos prestadores de serviços, nomeadamente empresas de *rent-a-car* e concessionárias de autoestradas, para apuramento dos factos objeto de reclamação e despistagem de situações que poderiam configurar ilícitos contraordenacionais.

#### **V.2.21. – Contencioso.**

##### **Gestão de Contraordenações**

Em 2017, na decorrência da análise das reclamações, do resultado das fiscalizações e ainda por lhe terem sido remetidos por outras autoridades autos de notícia dando conta de infrações, a AMT procedeu à instauração de 24 processos de contraordenação, dos quais 12 foram objeto de decisão de arquivamento.

Os ilícitos apurados na sequência das ações de fiscalização são de tipologias diversas, nomeadamente a prestação do serviço público de transporte de passageiros, sem o respetivo título de autorização, o incumprimento das obrigações

de serviço público de transporte de passageiros, a inexistência ou recusa de disponibilização do Livro de Reclamações, ou a não prestação de informações requeridas pela AMT no uso dos seus poderes de autoridade, entre outros.

No que ao serviço público de transporte de passageiros diz respeito, a AMT procedeu à abertura e instrução de 12 (doze) processos, no âmbito das competências atribuídas por força da Lei n.º 52/2015, 9 de junho (que aprovou o regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros), por factos que alegadamente consubstanciassem um incumprimento da al. a) do n.º 1 do artigo 46.º (exploração do serviço sem contrato ou autorização), quer da al. b) do mesmo número (obrigações de serviço público definidas em contrato ou autorização).

De seguida, apresenta-se um quadro explicativo sobre o trabalho desenvolvido neste âmbito:

Ilícito	Diploma Legal	N.º de Processos	Situação Processual
Incumprimento das obrigações de serviço público no transporte de passageiros	Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte Passageiros (RJSPTP))	12	6 processos ativos 6 processos findos (5 por absolvição e 1 por apensação)
Inexistência ou recusa do Livro de Reclamações	Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro (Livro de Reclamações)	4	4 processos ativos
Obrigação de informar os consumidores sobre as entidades de RAL a que se encontram vinculados,	Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro (Transpõe a Diretiva 2013/11/EU, sobre a resolução alternativa de litígios de consumo)	6	6 processos findos (6 por absolvição decorrente de alteração legislativa)
Não prestação das informações requeridas pela AMT	Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio (Estatutos da AMT)	2	2 processos ativos

## Recursos e outros Procedimentos Administrativos

- ✓ Em 2017, nenhum dos atos ou deliberações da AMT foi objeto de impugnação judicial, pelo que inexistiam, em 31 de dezembro de 2017, processos judiciais em curso;
- ✓ No decurso de 2017, procedeu-se à análise e acompanhamento dos processos em curso relativos a litígios que opunham os operadores ferroviários ao gestor da infraestrutura, a IP e emitiram-se decisões sobre cinco recursos relativos aos Diretórios de Rede interpostos pelos seguintes operadores ferroviários:
  - Recurso da FERTAGUS – Travessia do Tejo, Transportes, S.A. relativo ao Diretório de Rede 2015 – Decisão final proferida em 10 de fevereiro de 2017;
  - Recurso da FERTAGUS – Travessia do Tejo, Transportes, S.A. relativo ao Diretório de Rede 2016 – Decisão final proferida em 10 de fevereiro de 2017;
  - Recurso da FERTAGUS – Travessia do Tejo, Transportes, S.A. relativo ao Diretório de Rede 2017 – Decisão final proferida em 10 de fevereiro de 2017;
  - Recurso da FERTAGUS – Travessia do Tejo, Transportes, S.A. relativo à 2ª Adenda ao Diretório de Rede 2015 e 1ª Adenda ao Diretório da Rede de 2016 – Decisão final proferida em 10 de fevereiro de 2017;
  - Recurso da CP Carga -Logística e Transportes de Mercadorias S.A. (atualmente MEDWAY – Transporte e Logística, S.A.) relativo ao Diretório de Rede 2017 – Projeto de decisão de 27 de março de 2017 e decisão final proferida em 30 de agosto de 2017;
  - Recurso da CP – Comboios de Portugal, E.P.E. relativo à 1ª Adenda ao Diretório de Rede 2016 – Projeto de decisão de 27 de março de 2017. Este último processo encontra-se em fase de recolha de informação adicional.

Como já referido, nenhuma das decisões definitivas foi alvo de impugnação judicial, por parte dos interessados, estando os respetivos processos findos, com exceção do último.



## **Cobrança Coerciva de Taxas**

Não existiram em 2017 processos desta tipologia.

***V.2.22. – Implementação dos mecanismos necessários para garantir um elevado nível de proteção de dados pessoais e da privacidade, nomeadamente, procedendo à legalização de bases de dados, elaboração de linhas de orientação, promoção de ações de formação do quadro legal em vigor.***

Em 2017, foi também dada uma especial atenção às matérias que envolvem tratamento de dados pessoais, sendo efetuado um controlo sistemático do tratamento de dados que a AMT carece de efetuar, no âmbito das suas atribuições, de modo a assegurar o total respeito pela legislação em vigor e em especial pelo Regulamento Geral sobre a Proteção de dados, aplicável a partir de 25 de maio de 2018.

Note-se, que grande parte do trabalho nesta área havia já sido desenvolvido em 2016, pelo que no decurso de 2017 as tarefas desenvolvidas limitaram-se, ao controlo dos novos tratamentos de dados pessoais e confirmação da sua adequação às normas em vigor.

***V.2.23. – Elaboração de proposta de Regulamentação específica sobre a tramitação processual dos poderes sancionatórios conferidos à AMT.***

Esta atividade não foi realizada em 2017, tendo transitado para 2018, devido às restrições orçamentais anteriormente identificadas.

***V.2.24. – Estudo e preparação de proposta Legislativa relativa ao regime geral do quadro sancionatório do setor da Mobilidade e dos Transportes.***

Esta atividade não foi realizada em 2017, tendo transitado para 2018, devido às restrições orçamentais anteriormente identificadas.



### **1.2.6 Proteger os direitos e interesses dos consumidores e utentes no âmbito do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes***

Em 2017, foi implementada uma ferramenta de registo documental, adequada à gestão das reclamações, a qual, aliada ao conhecimento adquirido em 2016, permitiu uma maior eficiência no tratamento das mesmas, e na sua tipificação, sendo agora possível efetuar análises globais, e detetar, de modo mais célere, os grandes temas reclamados pelos utentes, nos diversos setores e subsetores em causa.

### **1.2.7 Aprofundar a capacitação existente e a qualidade do serviço prestado**

#### **Principais iniciativas de internacionalização**

Merecem igualmente uma particular referência as iniciativas de internacionalização no contexto da Regulação Económica de Elevada Qualidade subjacente ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, onde se destacam:

- ✓ Exercício da Vice-Presidência da DIRCAIBEA, no âmbito da qual se releva:
  - Participação na preparação do Plano de Trabalhos da DIRCAIBEA (Conselho de Diretores de Estradas da Ibéria e Iberoamérica) para o período 2016-2019, em que a AMT exerce as funções de Vice-Presidência deste Conselho, em cooperação com o México (Presidência, e que coordena) e Colômbia (outra Vice-Presidência);
  - Coordenação do Grupo de Trabalho da DIRCAIBEA sobre “Boa Governação e Medidas Anticorrupção, incluindo o Desenvolvimento de uma Cultura de Transparência e de Prestação de Contas”, destacando-se neste âmbito a preparação de uma proposta de modelo de Código de Ética no contexto da Administração Rodoviária;
  - Coordenação da componente técnica e preparação das notas de apoio às intervenções nacionais da XXXV reunião do Conselho da DIRCAIBEA, organizada pela AMT e realizada em Lisboa, nos dias 2 e 3 outubro de 2017.



- ✓ Intervenção sobre o “Quadro Regulatório que Habilita Investimentos – Exemplos de Quadros Nacionais”, na Sessão Plenária sobre o “Ambiente regulatório e a assistência técnica para impulsionar os investimentos nos Estados-Membros da Coesão e nos países vizinhos”, integrada na Conferência, promovida pela Comissão Europeia, sobre “Investimento Regional em Transportes”, que teve lugar em Sofia (Bulgária) nos dias 23 e 24 de março de 2017;
- ✓ Participação e acompanhamento regular das atividades da *European Network Rail Regulatory Body* (“ENRRB”), de onde se destacam as seguintes iniciativas:
  - Preparação e participação na 12.<sup>a</sup>, 13.<sup>a</sup> e 14.<sup>a</sup> reuniões da ENRRB;
  - Envio de contributos para diversos documentos (e.g. questionários de suporte às reuniões);
  - Participação em outras atividades, como por exemplo, no workshop relativo ao projeto de ato de implementação da Comissão Europeia sobre acesso a instalações de serviços;
- ✓ Participação numa reunião do Fórum do Corredor Atlântico, no contexto da Rede Transeuropeia de Transportes (outubro de 2017);
- ✓ Intervenção no *Workshop* sobre Questões Multimodais, promovido pelo IRG-Rail (*Independent Regulator’s Group – Rail*), subordinada ao tema “Regulação do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes Português” (dezembro de 2017, Paris [França]).

### **Iniciativas de cooperação com outras entidades aos níveis nacional e internacional**

Assinalam-se também as seguintes iniciativas de cooperação desenvolvidas ao longo do ano de 2017 em diversos *fora* nacionais, da UE e internacionais:

- ✓ Intervenção na Sessão de Encerramento da 2.<sup>a</sup> Conferência Anual sobre Inovação na Mobilidade Urbana para uma Sociedade em Mudança, promovida pela Universidade de Lisboa (maio de 2017);
- ✓ Receção e acompanhamento da visita de estudo de uma Delegação Chinesa do Metro de *Shenyang*, incluindo a realização de uma apresentação sobre a “Regulação Económica dos Sistemas de Metro” (maio de 2017).



- ✓ Participação em reuniões técnicas realizadas com a ANTRAL e Federação Portuguesa de Táxis (maio de 2017);
- ✓ Proferimento de Palestra sobre “O Sistema Portuário Nacional e a Marinha de Comércio”, no Instituto Universitário Militar, no âmbito do desenvolvimento do conteúdo programático da componente formativa específica do Curso de Promoção a Oficial Superior da Marinha (junho de 2017);
- ✓ Posição preliminar da AMT sobre o Pacote Mobilidade / Rodoviário apresentado pela CE em 31 de maio de 2017, transmitida à Direção-Geral dos Assuntos Europeus do Ministério do Negócios Estrangeiros (julho de 2017);
- ✓ Intervenção no Painel de Discussão sobre a “Engenharia na Transformação Digital: Indústria de Sistemas Informáticos”, promovido pelo Conselho Regional Sul do Colégio de Engenharia Informática da Ordem dos Engenheiros (novembro de 2017);
- ✓ Participação nas reuniões da Comissão Técnica de Normalização CT 155 - Equipamentos para Estradas;
- ✓ Participação nos 1.º e 2.º Encontros das Autoridades de Transportes para discussão conjunta dos desafios associados à implementação do RJSPTP e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

#### **Atividades de natureza científica e/ou centradas na otimização da congregação de conhecimentos e competências**

- ✓ Preparação do Artigo Científico sobre “Regulação Económica Independente no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes” para o Número 30 da Revista de Concorrência e Regulação (junho de 2017);
- ✓ No contexto de outras atividades centradas na otimização da congregação de conhecimentos e competências, serão ainda de assinalar a preparação, designadamente, dos seguintes documentos internos:
  - Documento de Caracterização do Setor Público Empresarial do Estado – Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro – e as Empresas de Transportes;
  - Documento de Caracterização do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes nos períodos de 1974 até à 1.ª Constituição da República Portuguesa em 1976, de 1976 até à adesão de Portugal às Comunidades Europeias, e de 1986 a 2002.



## Capacitação e operacionalização institucional

No âmbito da capacitação e operacionalização da AMT, importa assinalar as seguintes atividades:

- ✓ Realização de dois *workshops* internos (dirigidos à estrutura orgânica da AMT) sobre matérias relevantes no âmbito da atividade regulatória para o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, especificamente:
  - Caracterização dos Sistemas de Transporte Público Guiado em Portugal, nos termos da REEQ;
  - Regulação Económica Independente no Ecosistema Marítimo, Fluvial e Portuário;
- ✓ Realização de *workshop* interno sobre o controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados;
- ✓ Promoção de *workshop* interno à AMT da Comissão Técnica de Normalização 148 (CT148) no âmbito do aprofundamento do conhecimento existente sobre as matérias da qualidade de serviço;
- ✓ Promoção de *workshop* interno à AMT sobre o relatório Estatístico sobre Serviços de Transporte em Táxi: A Realidade Atual e a Evolução da Última Década.



### 1.3 Estrutura Orgânica

O Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, estabelece como órgãos da AMT: o Conselho de Administração e o Fiscal Único.

O Conselho de Administração é o órgão colegial máximo da AMT, composto por um presidente, um vice-presidente e três vogais e nos termos da Lei, é *“responsável pela definição da atuação e prossecução da sua missão, bem como pela direção dos respetivos serviços, nos termos definidos na lei e nos presentes estatutos”*.

O Fiscal Único é o órgão, nos termos da Lei, *“responsável pelo controlo da legalidade, da regularidade e da boa gestão financeira e patrimonial da AMT, e de consulta do conselho de administração”*. Importa realçar que, em tempo oportuno, foi solicitado ao Governo que nomeasse o Fiscal Único para a AMT, o que até ao presente ainda não ocorreu.

A macroestrutura orgânica interna, nos termos do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, *“dispõe dos serviços ou unidades orgânicas necessárias ao desempenho das suas atribuições, sendo a respetiva organização e funcionamento fixados em regulamento interno”*.

Integram a AMT as seguintes Unidades Orgânicas:

- **Na área de funções de apoio direto ao Conselho de Administração:**

- Direção de Regulamentação Interna e Externa;
- Direção de Assessoria Técnica Multidisciplinar;
- Direção de Auditoria e Avaliação da Missão; e
- Direção de Cooperação Institucional.

- **Na área de funções substantivas:**

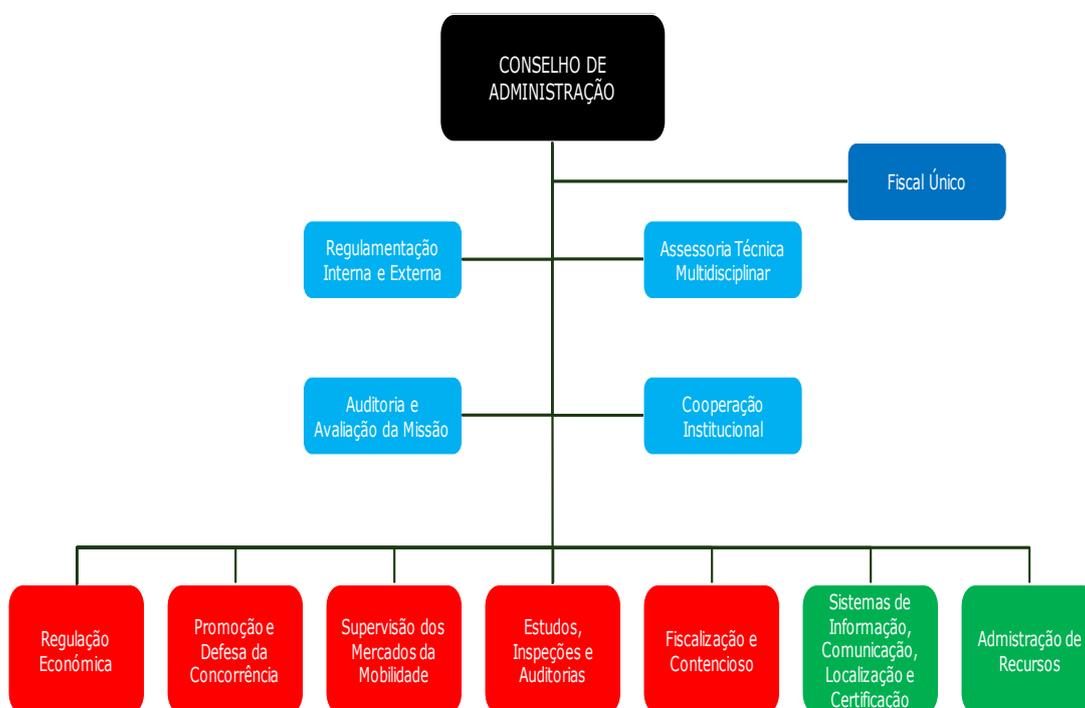
- Direção de Regulação Económica;
- Direção de Promoção e Defesa da Concorrência;
- Direção de Supervisão dos Mercados da Mobilidade;
- Direção de Estudos, Inspeções e Auditorias;
- Direção de Fiscalização e Contencioso.



- Na área de funções de suporte:

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

## Organograma AMT





## 1.4 Capacitação Normativa

A AMT, dispõe dos seguintes documentos normativos, previstos na lei, e que são essenciais para o seu regular funcionamento:

- Regulamento da Estrutura Orgânica da AMT, o qual estabelece as normas relativas à organização interna;
- Código de Ética;
- Regulamento de Pessoal da AMT;
- Regulamento Retributivo;
- Regulamento de Cartão de Identificação dos Colaboradores da AMT, incluindo aqueles que exercem funções de fiscalização, inspeção e auditoria;
- Regulamento de Uso e Gestão de Veículos;
- Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, incluindo os Riscos de Corrupção e Infrações Conexas;
- Manual de Auditoria da AMT.



## 1.5 Recursos Humanos

O exercício de 2017, à semelhança de exercícios anteriores e conforme já amplamente referido no presente documento, voltou a ser marcado por políticas orçamentais restritivas determinadas por via da LOE2017. Mais uma vez, as políticas adotadas pelo Governo basearam-se numa conjuntura de contenção e controlo da despesa pública.

Não obstante a AMT, ser uma Entidade Administrativa Independente, nos termos da LQER, enquanto entidade do setor público, encontra-se sujeita às regras que lhe forem especificamente fixadas e aplicadas no âmbito da LOE2017.

A política de recrutamento e gestão de recursos humanos da AMT, encontrou-se condicionada pelas medidas que foram estipuladas por aquele instrumento de política orçamental como aplicáveis às entidades administrativas independentes.

O recrutamento de trabalhadores para a AMT, conforme já referido anteriormente, opera-se através de procedimentos concursais públicos e são conduzidos de acordo com o previsto na Lei-quadro e nos seus Estatutos, bem como nas restantes normas que lhe sejam aplicáveis à data de lançamento dos referidos procedimentos.

A AMT pode, também, recorrer ao recrutamento de trabalhadores que detenham vínculo de emprego público, utilizando para o efeito a figura jurídica do Acordo de Cedência de Interesse Público, instrumento que tem permitido suprir algumas necessidades e ao mesmo tornar mais eficiente a utilização dos recursos humanos com vínculo de emprego público.

Importa ainda referir que, nos termos da Lei Quadro das Entidades Reguladoras e nos Estatutos da AMT, os colaboradores da AMT estão sujeitos ao regime jurídico do contrato individual de trabalho regulamentado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de dezembro, na sua redação atual.

### 1.5.1 Quadro de Pessoal em 2017

O quadro de pessoal da AMT aprovado para 2017, e que esteve na base da orçamentação dos custos com pessoal, não teve qualquer alteração relativamente ao que havia sido



aprovado para 2016, i.e., contava com um total de 83 elementos (incluindo os 5 membros do Conselho de Administração e Fiscal Único).

Em 31 de dezembro de 2017, o quadro de pessoal integrava 55 colaboradores (incluindo os 5 membros do Conselho de Administração e dois colaboradores que estão a desempenhar cargos públicos designados pelo Governo). Daqueles (excluindo o Conselho de Administração), 24 colaboradores 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. Os restantes 26 trabalhadores foram recrutados através de procedimentos concursais públicos.

O quadro de pessoal tinha a seguinte distribuição por categoria em 31 de dezembro de 2017:

CATEGORIA	PLANEADOS	EXISTENTES
<b>Conselho de Administração</b>	5	5
<b>Fiscal Único</b>	1	0
<b>Dirigentes</b>	19	17
<b>Técnicos Superiores</b>	43	19
<b>Assistentes Técnicos e Operacionais</b>	15	14
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>55</b>

Relativamente à evolução do n.º de colaboradores, importa ainda realçar que as integrações, à semelhança do exercício anterior, foram ocorrendo de forma gradual ao longo de 2017.

## 1.5.2 Perfis dos Recursos Humanos

Em seguida apresentam-se um conjunto de gráficos de análise, relativos aos 55 colaboradores que integravam o quadro de pessoal da AMT em 31 de dezembro de 2017.

### 1.5.2.1 Distribuição por vínculo de emprego

No final de 2017, a AMT contava com 5 membros do Conselho de Administração, designados pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 38-D/2015, publicada em DR, 2.ª série – N.º 142 – 23 de julho de 2015, com 26 colaboradores com vínculo de Contrato



Individual de Trabalho (dois a desempenhar funções em cargos públicos designados pelo Governo) e com 24 colaboradores com vínculo de emprego público, recrutados através da celebração de Acordo de Cedência de Emprego Público.

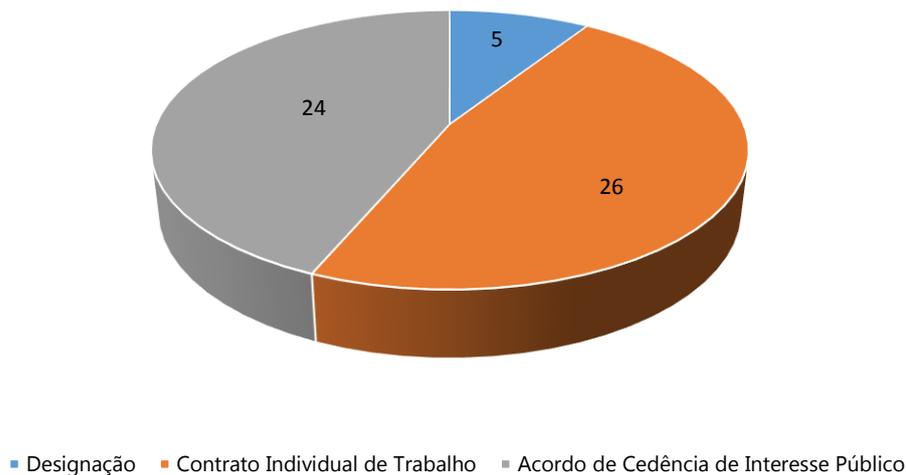


Fig. 1 – Distribuição de colaboradores por vínculo

### 1.5.2.2 Distribuição por género

Em termos gerais e de acordo com os elementos apresentados no gráfico abaixo, existe uma maior presença de elementos do sexo feminino nos recursos humanos da AMT no que se refere à distribuição por género. Dos 55 colaboradores que integravam o quadro da AMT, incluindo o Conselho de Administração, 24 eram homens e 31 eram mulheres, i.e., 44% e 56% respetivamente. De realçar, que a AMT promove ativamente uma política de recrutamento baseada na igualdade de género nas oportunidades de emprego.

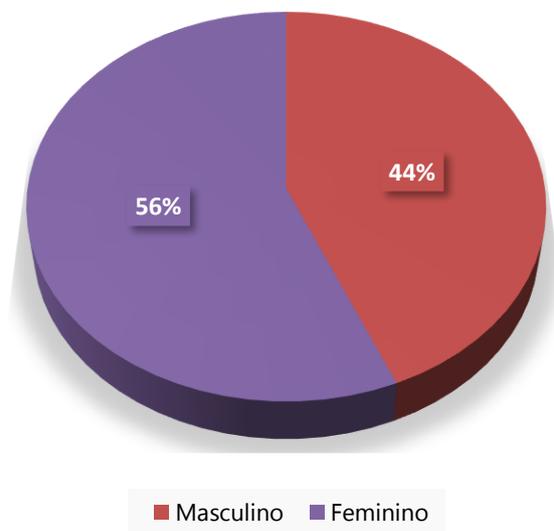


Fig. 2 – Distribuição de colaboradores por género

### 1.5.2.3 Distribuição por idades

Relativamente à distribuição por idades verificamos ao observarmos o gráfico e à semelhança do exercício anterior de 2016, que existe uma maior concentração de trabalhadores na classe etária entre os 45 e 49 anos – 12 colaboradores. Seguem-se as classes dos 40 aos 44 anos, dos 50 aos 54 anos e dos 55 aos 59 anos, contam com 10, 8, 8 colaboradores cada, respetivamente.

Também à semelhança do verificado no ano anterior, 92 % dos colaboradores têm idades superiores a 35 anos, facto que se pode explicar pela missão da AMT e respetivas atribuições, que naturalmente exigem recursos humanos com experiência comprovada e um elevado grau de competências.

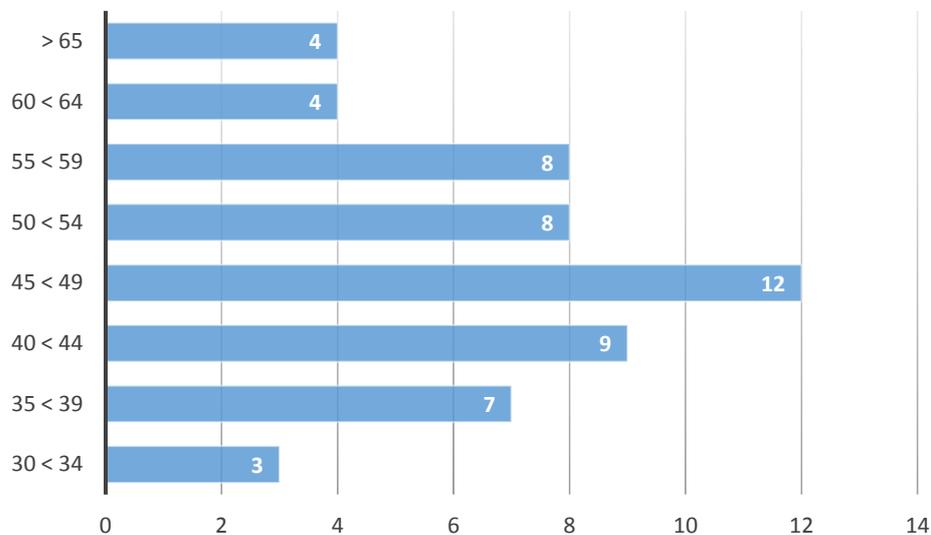


Fig. 3 – Distribuição de colaboradores por idades

#### 1.5.2.4 Distribuição por nível de habilitações

O nível de habilitações dos recursos humanos é também o espelho de uma Entidade que aposta fortemente em dotar-se de trabalhadores altamente qualificados, privilegiando desde o início da sua atividade o recrutamento de pessoal com um nível de conhecimento e competências consolidados nas matérias que são o *core business* da AMT.

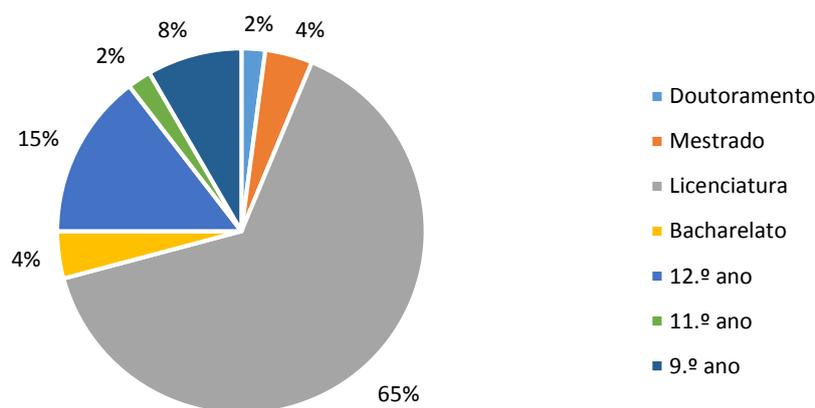


Fig. 4 – Distribuição de colaboradores por nível de habilitações

Da análise do gráfico supra podemos concluir que a aposta no recrutamento de trabalhadores qualificados ou altamente qualificados e especializados é uma realidade.



Cerca de 75% dos colaboradores possuem formação superior, dos quais 6% com o grau de Mestre ou Doutoramento.

## **1.6 Análise Económico-Financeira e Orçamental**

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

### **1.6.1 Análise Económico-Financeira**

No exercício de 2017, a AMT registou rendimentos de 13.940.105 euros, gastos de 10.031.066 euros, resultados operacionais de 3.863.814 euros (excluindo juros e gastos similares suportados), e um resultado líquido 3.876.252 euros.

Comparativamente ao exercício anterior de 2016, a redução verificada em termos de rendimentos, na ordem dos 4.495.634 euros, resulta essencialmente da ausência de despacho que permitisse a cobrança da Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP) em 2017, o qual não foi exarado pelo Governo, e da regularização em 2016 das transferências de receita do IMT.

De referir que o desempenho dos rendimentos da AMT, também foi prejudicado pela ausência de despacho que permitisse cobrar a Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF). Nesta matéria é de assinalar, que não foi exarado despacho pelo Governo em 2015, 2016 e 2017, sendo o valor estimado para cobrança em 2018, caso se verifique a regularização da situação, de 6.236.490 e que corresponde ao valor provisionado nas contas da IP

Relativamente aos gastos com o pessoal, verificou-se um aumento de 1.607.309 euros, motivado pela integração de novos colaboradores, mas também pelo facto de o primeiro ano completo de pagamentos aos que integraram os quadros em 2016. No caso dos gastos com fornecimento e serviços externos, estes sofreram uma diminuição de 317.285 euros, motivado essencialmente pelas já referidas restrições orçamentais impostas pela LOE2017, pois atendendo a que existe uma necessidade de crescimento da atividade da AMT, o movimento natural seria o aumento daqueles gastos.



Em termos de gastos importa ainda assinalar a transferência de 3.000.000 euros para o Fundo de Serviço Público de Transportes, dando cumprimento ao previsto na LOE2017 e na Portaria n.º 359-A/2017, de 20 de novembro, que criou e regulamentou o referido fundo.

No entanto, fazendo uma leitura rigorosa do significado dos custos, os mesmos respeitam a um período que não inclui um gasto em termos de recursos humanos, informáticos e de logística inerente a uma AMT em pleno funcionamento e com o quadro de pessoal integralmente preenchido. Por outro lado, é de realçar que não existe uma correspondência direta entre o resultado líquido do exercício e a tesouraria da AMT.

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

- Ativo: 37.315.495 euros
- Passivo: 3.528.023 euros
- Capital Próprio: 33.787.472 euros

No **Ativo**, incluem-se, com maior nível de materialidade, seguindo a ordem crescente do grau de liquidez, os *Clientes*, no valor de 82.746 euros, as *Outras contas a receber*, com um total de 13.662.771 euros, e a *Caixa e depósitos bancários*, no valor de 23.288.448 euros

Em *Outras contas a receber*, importa necessariamente salientar a dívida do IMT à AMT no valor de 9.055.978 euros, resultante de, em 2014, o IMT ter dado cumprimento à prerrogativa prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, artigo 6.º, n.º 4 – Durante o ano de 2014, as receitas de regulação, de promoção e defesa da concorrência devidas à AMT, bem como decorrentes do exercício dos seus poderes, previstas no orçamento do IMT são por este recebidas e entregues àquela, após dedução dos encargos suportados e que até ao presente ainda não foi regularizada.

Ainda em *Outras contas a receber*, assinala-se o reconhecimento do montante de 4.606.793 euros, relativo à receita prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, artigo 32.º, n.º 1, alínea b), referente aos exercícios de 2015, 2016 e 2017, que, pelo facto de não ter sido exarado o necessário Despacho Conjunto, a mesma não foi objeto de cobrança. A constituição daquela estimativa teve por base o último ano cobrado, ou seja, 2012, cujo valor foi fixado pelo Despacho n.º 12596/2013, publicado em DR, 2.ª série – N.º 191 – de



3 de outubro de 2013. Nos Clientes, o saldo refere-se aos valores não pagos relativos à última tranche de 2015, e que foram regularizados no início de 2016.

No **Passivo**, incluem-se as *Outras a contas a pagar*, o *Estado e outros entes públicos* e os *Fornecedores*, no valor de 3.238.764 euros, 189.126 euros, e 100.133 euros, respetivamente.

Nas *Outras a contas a pagar*, está incluído o acréscimo referente a férias e subsídio de férias a pagar em 2018, no valor de 1.601.067 euros, bem como os montantes a entregar à AdC relativos a 2015 e 2017, no valor de 1.637.697 euros, calculado nos termos do Decreto-lei n.º 125/2014, artigo 35.º, n.º 3 (Estatutos da AdC), utilizando como base de cálculo o montante de 9.055.978 euros que respeita à receita cobrada em 2014 e reconhecida pela AMT nas contas de 2015. Nesta conta inclui-se ainda a estimativa de acréscimo de gastos (luz, água e manutenções) no valor de 130.111 euros, bem como 731.172 euros relativos aos pagamento realizados pelas Administrações Portuárias durante o ano de 2017.

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

No **Capital próprio**, inclui-se o *Resultado transitado* de 2016, no valor de 29.911.220 euros, e o *Resultado líquido do exercício*, no valor de 3.876.252 euros. Estes, nos termos do n.º 4 do artigo 30.º do Decreto-Lei 78/2014 de 14 de maio, *transitam para o ano seguinte, podendo ser utilizados, designadamente, em benefício dos consumidores ou do setor regulado, salvo quando sejam provenientes da utilização de bens do domínio público ou do Orçamento do Estado, quando aplicável, caso em que podem reverter para o Estado, nos termos a definir por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.*



## 1.6.2 Análise orçamental

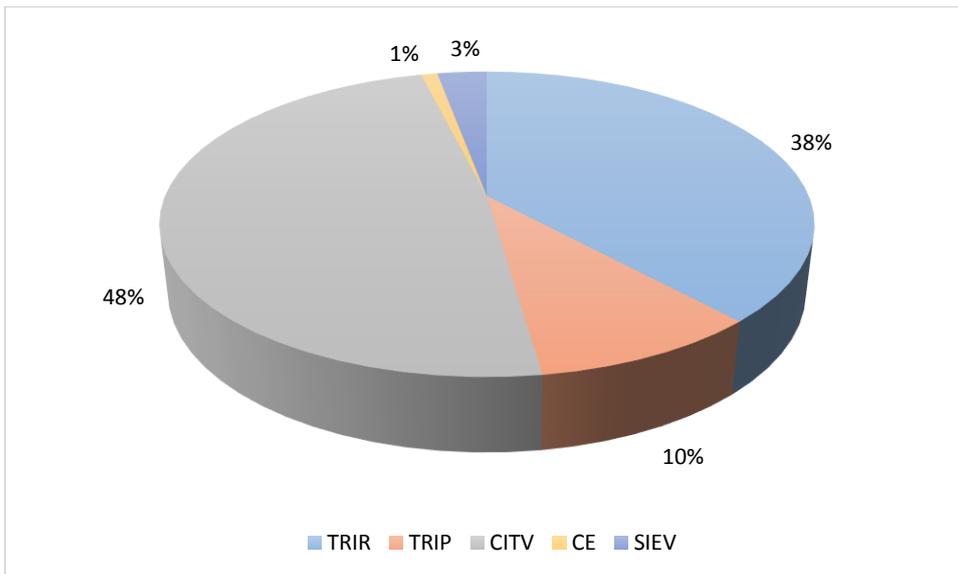
Não são aplicáveis à AMT, nos termos do artigo 30.º dos seus Estatutos, as regras da contabilidade pública e o regime de fundos e serviços autónomos, nomeadamente as normas relativas à autorização de despesas, à transição e utilização de resultados líquidos e às cativações de verbas, na parte que não dependam de dotações do Orçamento do Estado ou que não provenham da utilização de bens do domínio público.

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

O orçamento inicial da AMT para 2017 contava com uma previsão de receita de 16.683.943 euros e um total de despesa de 16.170.057 euros. Em sede de execução orçamental, a receita cobrada ascendeu 11.437.331 euros e a despesa realizada foi de 9.230.411 euros. Assim o saldo de gerência do ano fixou-se nos 2.206.920 euros.

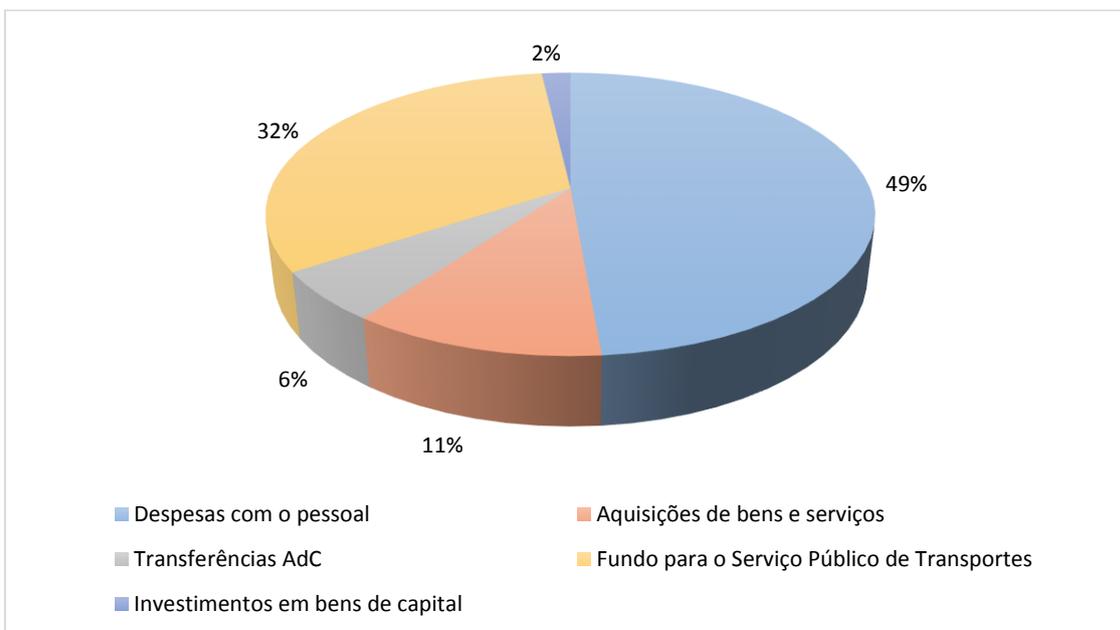
De referir que, a aplicação dos saldos de gerência da AMT em despesa depende da prévia autorização dos membros do Governo a quem esta Autoridade está adstrita e do responsável da área das Finanças, pelo facto da mesma representar uma alteração às dotações globais aprovadas no âmbito do Orçamento do Estado.

Na **Receita** cobrada, inclui-se, a Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR), no valor de 4.359.230 euros, a Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP), no valor de 1.097.335 euros, a comparticipação das entidades gestoras dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV), no valor de 5.530.397 euros, a comparticipação das entidades privadas autorizadas a realizar Centros de Exames de Condução (CE), no valor de 109.545 euros, e a comparticipação proveniente do Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos (SIEV), no valor de 333.424 euros.



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

A **Despesa** paga divide-se principalmente entre as despesas com o pessoal, no valor de 4.488.120 euros, as aquisições de bens e serviços, no valor de 1.046.408 euros, as transferências para a AdC, no valor de 525.021 euros, a transferência para o Fundo para o Serviço Público de Transportes no valor de 3.000.000 euros e, por último, os investimentos em bens de capital, no valor de 167.933 euros.



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



## 2 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

## 2.1 Balanço

(valores expressos em milhares de euros)

RUBRICAS	NOTAS	31/12/2017	31/12/2016
<b>ATIVO</b>			
<b>Ativo não Corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	281.531	127.691
		<b>281 531</b>	<b>127.691</b>
<b>Ativo Corrente</b>			
Clientes	7	82.746	8.336
Estado e outros entes públicos		0	0
Outras contas a receber	8	13.662.771	11.243.461
Diferimentos		0	28.339
Caixa e depósitos bancários	4	23.288.448	20.347.469
		<b>37.033.964</b>	<b>31.627.605</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>37.315.495</b>	<b>31.755.296</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital próprio</b>			
Capital realizado			
Reserva Legais			
Resultados Transitados	12	29.911.220	18.320.972
			-
Resultado líquido do período	12	3.876.252	11.590.248
<b>Total do Capital Próprio</b>		<b>33.787.472</b>	<b>29.911.220</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Passivo não corrente</b>			
Financiamentos obtidos			
Outras contas a pagar			
<b>Passivo corrente</b>			
Fornecedores	9	100.133	0
Estado e outros entes públicos	10	189.126	198.565
Outras contas a pagar	11	3.238.764	1906.033
<b>Total do Passivo</b>		<b>3.528.023</b>	<b>2.119.409</b>
<b>Total do Capital Próprio e do Passivo</b>		<b>37.315.495</b>	<b>31.755.296</b>

## 2.2 Demonstração de Resultados por Natureza

(valores expressos em milhares de euros)

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTA S	EXERCÍCIOS	
		2017	2016
Vendas e serviços prestados	12	13.940.105	18.435.739
Subsídios à exploração			
Variação nos inventários da produção			
Trabalhos para a própria entidade			
Custos das mercadorias vendidas e das matérias consumidas			
Fornecimentos e serviços externos	14	(1.243.918)	(1.561.203)
Gastos com o Pessoal	13	(4.679.450)	(3.072.141)
Imparidade de inventário (perdas/reversões)			
Imparidades de dívidas a receber (perdas/reversões)			
Provisões (aumento/reduções)			
Aumentos/reduções justo valor			8.672
Outros rendimentos e ganhos			
Outros gastos e perdas	16	(4.107.698)	(2.217.614)
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>3.909.040</b>	<b>11.593.453</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	6	(45.226)	(2.577)
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>3.863.814</b>	<b>11.590.876</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	15	21.629	
Juros e gastos similares suportados	17	(9.191)	(629)
<b>Resultado antes de imposto</b>		<b>3.876.252</b>	<b>11.590.248</b>
Imposto sobre o rendimento do período			
<b>Resultado líquido do exercício</b>	12	<b>3.876.252</b>	<b>11.590.248</b>

## 2.3 Fluxos de Caixa

(valores expressos em milhares de euros)

RUBRICAS	NOTAS	PERÍODOS	
		2017	2016
<b>Fluxos de caixa atividades operacionais - Método direto</b>			
Recebimentos de clientes		11.466.213	17.722.832
Pagamentos a fornecedores		(1.167.522)	(1.593.912)
Pagamentos ao pessoal		(4.512.154)	(2.737.789)
Caixa gerada pelas operações		5 786 537	13.391.131
Outros recebimentos/pagamentos		(3.525.031)	(540.193)
<b>Fluxo das atividades operacionais (1)</b>		<b>2.261.506</b>	<b>12.850.938</b>
<b>Fluxos caixa das atividades de investimentos</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(167.933)	(126.097)
<b>Fluxo das atividades de investimento (2)</b>		<b>(167.933)</b>	<b>(126.097)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Juros e gastos similares		(6536)	(415)
<b>Fluxo das atividades de financiamento (3)</b>		<b>(6.536)</b>	<b>(415)</b>
<b>Fluxos fundos alheios</b>			
Receita do Estado		104.598	
Operações de tesouraria		749.343	
<b>Alheios (4)</b>	<b>Fluxo de Fundos</b>	<b>853.942</b>	<b>0</b>
<b>Variação de caixa _orçamental (5) = (1+2+3)</b>		<b>2.087.037</b>	<b>12.724.426</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período (6)</b>		20.347.469	7.623.043
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período (7) = (4+5+6)</b>		<b>23.288.448</b>	<b>20.347.469</b>



## 2.4 Anexos ao Balanço e Demonstração de Resultados de 2017

### 1. Identificação da entidade

Este Anexo diz respeito às demonstrações financeiras da AMT à atividade desenvolvida no exercício de 2017.

A AMT, é uma Entidade Administrativa Independente, nos termos da LQER, com sede no Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, n.º 53, 1100-468 Lisboa. A AMT teve os seus Estatutos aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

A AMT tem por missão regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social.

Importa, ainda, referir que a AMT rege-se pelo regime jurídico da concorrência, pela Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo, pelos seus Estatutos, pelos respetivos regulamentos internos e, supletivamente no que respeita à gestão financeira e patrimonial, pelo regime jurídico aplicável às entidades públicas empresariais, não lhe sendo aplicável as regras da contabilidade pública e o regime de fundos e serviços autónomos, nomeadamente as normas relativas à autorização de despesas, à transição e utilização de resultados líquidos e às cativações de verbas, na parte que não dependam de dotações do Orçamento do Estado ou que não provenham da utilização de bens do domínio público.

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

#### 2.1. Referencial utilizado

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no quadro das disposições em vigor em Portugal, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, e de



acordo com a estrutura conceptual, Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro e Normas Interpretativas emitidas e em vigor.

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

Não foram derogadas quaisquer disposições do SNC.

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

Não aplicável.

## **3. Principais políticas contabilísticas**

### **3.1. Bases de mensuração usadas na preparação das demonstrações financeiras**

As demonstrações financeiras anexas foram elaboradas de acordo com o princípio do custo histórico e de acordo com o pressuposto da continuidade das operações.

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

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

#### **a) Ativos Fixos Tangíveis**

Os ativos fixos tangíveis encontram-se valorizados ao custo de aquisição. As depreciações foram calculadas pelo método das quotas constantes, em conformidade com o período de vida útil máximo, dado através das taxas máximas aplicáveis, constantes do Cadastro e Inventários dos Bens do Estado (CIBE) – Portaria n.

º 671/2000, de 17 de abril. (ver nota 6)

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

As contas de 'Clientes' e 'Outros valores a Receber' estão reconhecidas pelo seu valor nominal diminuído de eventuais perdas por imparidade, para que as mesmas reflitam o seu valor realizável líquido.



As perdas por imparidade são registadas com base na avaliação regular da existência de evidência objetiva de imparidade associada aos créditos de cobrança duvidosa na data do balanço.

As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em 'Imparidade de dívidas a receber' sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade deixem de se verificar. (ver notas 7 e 9)

### **c) Depósitos bancários e Caixa**

Os montantes incluídos na conta depósitos bancários e caixa referem-se aos valores depositados no IGCP – Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, E.P.E. e em caixa a 31 de dezembro de 2017. A AMT cumpre o regime de unidade de tesouraria do Estado em cumprimento do disposto no artigo 30.º, n.º 8, dos seus Estatutos.

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

Nesta conta estão registados os valores relativos aos impostos retidos aos trabalhadores nos vencimentos pagos em dezembro, cuja entrega só ocorrerá em janeiro, e as correspondentes contribuições da entidade patronal sobre as remunerações pagas, cuja entrega ocorrerá também em janeiro (ver nota 10).

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

Os valores registados nesta conta respeitam (i) aos montantes em trânsito relativos ao Fundo de Maneio; e (ii) ao reconhecimento dos montantes relativos a Credores por acréscimos de gastos e que respeitam aos gastos do período, a pagar no período seguinte. (ver nota 12).

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

A AMT regista os seus gastos e rendimentos no período a que se referem, independentemente do momento em que são recebidos ou pagos. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos são registados nas rubricas de outras contas a receber ou a pagar por acréscimos de rendimentos ou de gastos (ver notas 12 a 17).



### **3.3 Juízos de valor (excetuando os que envolvem estimativas) que o órgão de gestão fez no processo de aplicação das políticas contabilísticas e que tiveram maior impacto nas quantias reconhecidas nas demonstrações financeiras:**

Na preparação das demonstrações financeiras, o Conselho de Administração baseou-se no melhor conhecimento e ponderação de pressupostos referentes a eventos futuros.

As estimativas foram determinadas com base na melhor informação disponível à data de preparação das demonstrações financeiras. No entanto, poderão ocorrer situações em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data, não foram consideradas nessas estimativas.

Com exceção dos juízos de valor que envolvem estimativas, não foram efetuados pelo órgão de Gestão juízos de valor no processo de aplicação das políticas contabilísticas que tenham impacto significativo nas quantias reconhecidas nas demonstrações financeiras.

### **3.4. Principais fontes de incerteza das estimativas**

Não existem situações que afetem ou coloquem algum grau de incerteza materialmente relevante nas estimativas previstas nas demonstrações financeiras apresentadas.

Não obstante, as estimativas e julgamentos são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência de eventos passados e outros fatores, incluindo expectativas relativas a eventos futuros considerados prováveis face às circunstâncias em que estimativas são baseadas ou resultado de uma informação adquirida. Os efeitos reais podem diferir dos julgamentos e estimativas efetuadas, nomeadamente no que se refere ao impacto dos gastos e rendimentos que venham realmente a ocorrer.

#### **a) Vida útil dos ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis**

A vida útil de um ativo é o período durante o qual uma entidade espera que esse ativo esteja disponível para seu uso e deve ser revista pelo menos no final de cada exercício económico.



O método de depreciação a aplicar e as perdas estimadas decorrentes da substituição de equipamentos antes do fim da sua vida útil, por motivos de obsolescência tecnológica, é essencial para determinar a vida útil efetiva de um ativo.

Estes parâmetros são definidos de acordo com a melhor estimativa da gestão, para os ativos e negócios em questão.

#### **b) Imparidade das contas a receber**

O risco de crédito dos saldos de contas a receber é avaliado a cada data de relato, tendo em conta a informação histórica do devedor e o seu perfil de risco.

As contas a receber são ajustadas pela avaliação efetuada dos riscos estimados de cobrança existentes à data do balanço.

### **4. Fluxos de Caixa**

4.1. Todos os saldos de caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso, nos termos legais.

4.2. A desagregação dos valores inscritos na rubrica de caixa e em depósitos bancários é a seguinte:

Unid.: euros

<b>Descrição</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Depósitos à ordem – IGCP, E.P.E.	23.288.308	20.347.417
Caixa	140	52
<b>Total</b>	<b>23.288.448</b>	<b>20.347.469</b>

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

No presente exercício não houve alterações nas estimativas ou registos de erros relativos a exercícios anteriores.

### **6. Ativos fixos tangíveis**

O movimento ocorrido na rubrica de ativos fixos tangíveis e respetivas depreciações durante o exercício de 2017, foram os seguintes:

## CUSTOS DE AQUISIÇÃO

Unid.: euros

Descrição	Saldo Inicial	Aumentos	Alienação	Transferência	Saldo Final
Equipamento administrativo	130.321	199.066	0	0	329.387
<b>Total dos Ativos Fixos Tangíveis</b>	<b>130.321</b>	<b>199.066</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>329.387</b>

## DEPRECIÇÕES ACUMULADAS

Unid.: euros

	Saldo Inicial	Reforço	Anulação / Reversão	Transferência	Saldo Final
Equipamento administrativo	2.630	45.226	0	0	47.856
<b>Total dos Gastos de Depreciação</b>	<b>2.630</b>	<b>45.226</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47.856</b>

## 7. Clientes

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

Unid.: euros

Clientes	31/12/2017	31/12/2016
Infraestruturas de Portugal, S.A.	8.280	8.280
Auto-Estradas do Atlântico, S.A.	0	56
Ascendi _Auto Estrada das Beiras	15.954	0
Ascendi Costa da Prata	22.353	0
Ascendi Grande Lisboa	5.817	0
Ascendi -Auto Estrada do Norte	17.381	0
Ascendi Grande Porto	12.961	0
<b>Total</b>	<b>82.746</b>	<b>8.336</b>



Os valores incluídos no quadro anterior referem-se: à dívida da IP, no valor 8.280 euros relativos a juros por atraso no pagamento das tranches da TRIR devida em 2016, aplicados ao abrigo do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março; e ao valor da 4.ª tranche a TRIR devida em 2017 pelo grupo Ascendi no montante: 74.466 euros.

## **8. Outras contas a receber**

Relativamente às Outras Contas a receber, incluem a conta 2721–*Devedores por Acréscimos de Rendimentos*, e a conta 2781 – *Devedores diversos*.

No que diz respeito à conta 2721 – *Devedores por Acréscimos de Rendimentos*, o saldo em 31 de dezembro de 2017 correspondia a 10.843.283 euros:

O valor 3.659.594 euros, é relativo à receita da denominada TRIF, prevista na alínea b), do n.º 1, do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, referente à estimativa dos valores que deveriam ter sido recebidos nos exercícios de 2015, 2016 e 2017, i.e., 715.372 euros (2015) e 2.944.222 euros (2016 e 2017), respetivamente, que pelo facto de não terem sido exaradas os necessários despachos conjuntos da competência do Ministro a que a AMT está adstrita e do Ministro das Finanças, as mesmas não foram objeto de cobrança. A Constituição daquela estimativa teve por base o último ano cobrado, ou seja 2012, cujo referencial de calculo foi fixado pelo Despacho n.º 12596/2013, publicado em DR, 2.ª série – N.º 191 – de 3 de outubro de 2013. Tendo sido aplicado o coeficiente de 2,15% à Taxa de Utilização da Infraestrutura (TUI) cobrada pela REFER, E.P.E., atual IP, no ano anterior.

O valor 759.603 euros, é relativo à receita da denominada TRIP de 2017, prevista na alínea c), do n.º 1, do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, pelo facto de não terem sido exaradas os necessários despachos conjuntos da competência do Ministro a que a AMT está adstrita e do Ministro das Finanças.

O valor 184.114 euros, é relativo ao ajustamento anual à receita da denominada TRIR de 2017, prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 32.º do Decreto-lei n.º 78/2014.

O valor 3.483 euros, é relativo ao acréscimo de juros de mora de 2017. refere-se ao acréscimo de juros cobrados por incumprimento nos prazos de pagamento da TRIR relativa a 2017, aplicados ao abrigo do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 43/2008, de 10 de março.



Na conta 2782 – *Devedores diversos* o saldo em 31 de dezembro de 2017 no valor de 9.055.878 euros, resulta da dívida do IMT à AMT pelo facto daquele Instituto ter dado cumprimento em 2014 à prerrogativa prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, artigo 6.º, n.º 4 – *Durante o ano de 2014, as receitas de regulação, de promoção e defesa da concorrência devidas à AMT, bem como decorrentes do exercício dos seus poderes, previstas no orçamento do IMT, são por estes recebidas e entregues àquela, após dedução dos encargos suportados.*

Com vista a garantir o recebimento daquela receita, a AMT dirigiu o ofício n.º 026/CA/2015, de 08 de outubro, a Sua Excelência o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, para que fosse reconhecido o direito da AMT àquela receita e para que a sua transferência fosse efetivada. O referido ofício foi encaminhado para Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto e do Orçamento, o qual exarou despacho de concordância com o proposto nos pontos 7 e 8 da informação da Direção-Geral do Orçamento – Proc.º P10598/2015 – 08 – ME – GSEITC – nd – *Transferência verbas entre IMT e AMT* – em 20 de novembro de 2015. Pelo despacho exarado é reconhecido o direito ao recebimento pela AMT do montante de 9.055.978 euros, bem como foram dadas orientações para que o IMT utilizasse a gestão flexível do orçamento para acomodar a transferência do referido valor.

Em 30 de novembro de 2015, foi dado conhecimento à AMT do referido despacho de Sua Excelência o SEAO, que o encaminhou na mesma data para o IMT a coberto do ofício n.º 058-CA/2015.

Em função de não ter sido regularizada a situação pelo IMT até 31 de dezembro de 2015, a AMT dirigiu o ofício n.º 138-CA/2016, de 22 de janeiro de 2016, a Sua Excelência o Secretário de Estado das Infraestruturas, ao qual juntou todos os antecedentes do processo e solicitou fossem transmitidas orientações àquela Instituto para que a situação fosse regularizada o que até ao presente ainda não ocorreu.

A 21 de março de 2016, a AMT remeteu ao IMT, através do ofício com a ref.<sup>a</sup> 565-CA/2016, a Fatura n.º A/48, de 14 de março de 2016, a qual ainda se encontra em dívida.

## 9. Fornecedores

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

Unid.: euros

Fornecedores	31/12/2017	31/12/2016
Canon Portugal, S.A.	7.174	0
Prográfica Sociedade Gráfica Lda.	932	0
IP Património, S.A.	63.406	0
IP Telecom, S.A.	3.862	0
GALP – Petróleos de Portugal S.A.	1.283	0
Vortal Comércio Eletrónico, S.A.	3.444	0
André Miranda e Associados, Sociedade Advogados, RL	1.845	0
EPAL, S.A.	1.153	0
Euromex - Facility Services, Lda.	1.041	0
Club Tour Viagens e Turismo, S.A.	2.289	0
Canon Hygiene Portugal, Lda,	377	0
Endred Portugal, S.A.	34	0
Finlog – Aluguer e comércio de automóveis S.A.	2.900	0
MEO – Serviços de Comunicações e Multimédia, S.A.	1.995	0
José Pedro Aguiar branco & Associados, RL	2.066	0
Vodafone Portugal – Comunicações Pessoais, S.A.	5.745	0
Faculdade de Direito -Universidade Lisboa	587	0
<b>Total</b>	<b>100.133</b>	<b>0</b>

## 10. Estado e outros entes públicos

O detalhe dos valores incluídos nesta rubrica é o seguinte:

Unid.: euros

Rubrica	31/12/2017		Saldo
	Ativo	Passivo	
Retenção IRC	-	-	-
Retenção IRS	-	(99.662)	(99.662)
IVA	-	-	-
Contribuições para a Segurança Social	-	(89.464)	(89.464)
<b>Total</b>	-	<b>(189.126)</b>	<b>(189.126)</b>



## 11. Outras Contas a Pagar

As Outras Contas a pagar, incluem as contas: 2711 *Fornecedores de investimentos*; 2722 – *Credores por Acréscimos de Gastos*, e a conta 2782 – *Credores diversos*.

Na Conta 2711 – *Fornecedores de Investimentos*

Fornecedores de Investimentos	31/12/2017	31/12/2016
Primavera <i>Business Software Solutions</i>	17.483	0
<i>Link Consulting</i> , tecnologias Informação, Lda.	4.607	0
<i>Jeset Comércio e Distribuição</i> , Lda.	6.088	0
<b>Total</b>	<b>28.178</b>	<b>0</b>

Na conta 2722 – *Credores por acréscimo de gastos*, está incluído (i) o acréscimo referente a férias e subsídio de férias a pagar em 2018, no valor de 674.072 euros, (ii) os montantes a entregar à AdC relativos a 2014 e 2017, no valor de 1.673.697 euros, calculado nos termos do Decreto-lei n.º 125/2014, artigo 35.º, n.º 3 (Estatutos da AdC), utilizando como base de cálculo o montante de 9.055.978 euros que respeita à receita cobrada em 2014 e reconhecida pela AMT nas contas de 2015, (iii) o acréscimos referente aos gastos (rendas, luz, água, vigilância) do Palácio Coimbra, bem como AOV e comunicações referentes ao ano de 2017, no valor de 130.111 euros.

Do valor de 732.706 euros registado em *Outros credores*, 731.172 euros são relativos a depósitos a identificar de 2017.

## 12. Movimentos em Capitais Próprios

Capital Próprio	inicial	Aumento	Redução	Saldo Final
<b>Resultados Transitados:</b>				
Resultado exercício 2015	18.320.972	0		18.320.972
Resultado exercício 2016	0	11.590.248		11.590.248
<b>Saldo Final</b>	<b>18.320.972</b>	<b>11.590.248</b>	<b>0</b>	<b>29.911.220</b>
<b>Resultado líquido</b>				
Resultado exercício 2016	11.590.248	0	11.590.248	0
Resultado exercício 2017	0	3.876.252	0	3.876.252
<b>Saldo Final</b>	<b>11.590.248</b>	<b>3.889.743</b>	<b>11.590.248</b>	<b>3.876.252</b>

## 12. Vendas e serviços prestados

O valor registado nesta conta a 31 de dezembro de 2017, refere-se exclusivamente aos serviços prestados pela AMT no âmbito da sua atividade e decompõe-se da seguinte forma, de acordo com a natureza dos rendimentos:

Unid.: euros

Natureza das Taxas	31/12/2017	31/12/2016
TRIR - Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias	4.617.810	4.307.033
TRIP - Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias	1.171.889	3.868.807
TRIF - Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (2016)	1.472.110	1.472.110
Comparticipação paga pelos centros Inspeção Técnica Veículos	6.167.059	7.911.735
Comparticipação paga pelos Centros de Exame	129.227	175.292
Comparticipação paga pelos operadores no âmbito do SIEV	380.010	700.762
Multas e Penalidades Diversas	2.000	0
<b>Total</b>	<b>13.940.105</b>	<b>18.435.740</b>

## 13. Gastos com Pessoal

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

Unid.: euros

Gastos com pessoal	31/12/2017	31/12/2016
Remunerações	2.493.859	1.819.283
Despesas de representação	254.904	235.485
suplementos complementos/IHT	611.913	221.551
Subsidio Natal	207.181	167.737
Subsidio de Férias	235.710	115.160
Subsidio Refeição	74.030	46.611
Horas extraordinárias	111	868
Ajudas de custo	3.505	6.621
Formação	9.794	13.232
Seguros acidentes de Trabalho	10.292	28.374
Encargos Sociais	778.151	415.219
<b>Total</b>	<b>4.679.450</b>	<b>3.072.141</b>

#### 14. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos valores incluídos nesta rubrica é o seguinte:

Unid.: euros

Rubrica	31/12/2017	31/12/2016
Trabalhos especializados	215.091	312.362
Vigilância e segurança	105.534	82.608
Conservação reparação	12.075	7.051
Ferramentas utensílios	5.049	733
Limpeza Higiene e conforto	31.982	41.496
Eletricidade	53.178	31.715
Água	15.212	21.831
Livros Técnicos	0	1.823
Material escritório	13.728	6.415
Géneros alimentícios	25	2.549
Combustíveis	16.057	13.337
Deslocações estadas e transportes	38.775	43.217
Rendas e alugueres	593.411	415.667
Comunicações	134.754	11.488
Despesas de representação	2.285	11.174
Transferências AdC	0	525.031
Outros serviços	6.762	32.706
<b>Total</b>	<b>1.243.918</b>	<b>1.561.203</b>

#### 15. Outros rendimentos e ganhos

O valor 3.483 euros registado na conta 7811 *rendimentos suplementares - juros de mora*: refere-se ao acréscimo de juros cobrados por incumprimento nos prazos de pagamento da TRIR relativa a 2017, aplicados ao abrigo do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 43/2008, de 10 de março.



O valor 18.146 euros registado na conta 788 *rendimentos suplementares- outros*, refere-se a outros rendimentos suplementares nomeadamente correção de exercícios anteriores.

## **16. Outros gastos e perdas**

No âmbito da aplicação do SNC, a AMT tem incluído nos outros gastos e perdas:

As transferências para a AdC, previstas nos Estatutos daquela Autoridade (Decreto-Lei n.º 125/2014), valor estimado em 2017 de 1.171.889 euros.

A Transferência para o Fundo para o Serviço Público de transportes (FSPT), no montante de 3000.000 euros, aplicados ao abrigo do n.º 3 alinha a) do artigo 4.º da Portaria n.º 359-A/2017, de 20 novembro.

## **17. Juros e gastos similares suportados**

O montante de 9.191 euros, relativos a Outros custos relativos a outras penalidades bem como correções relativas a períodos anteriores.

## **18. Impostos**

A AMT é uma pessoa coletiva do direito pública, dotado de autonomia administrativa financeira e de património próprio.

Nos termos do n.º 2 do artigo 2.º, do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado (CIVA) não é sujeito passivo de imposto. Assim, o imposto pago pela AMT nas suas aquisições, é suportado e registado nas respetivas contas de gastos e de ativos fixos tangíveis e intangíveis.

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

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