

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



PLANO DE ATIVIDADES PARA 2022



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



FICHA TÉCNICA

Título:	Plano de Atividades para 2022
Editor:	AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, n.º 53 1100-468 Lisboa Telefone: +351 211 025 800 geral@amt-autoridade.pt



Índice

MENSAGEM DA PRESIDENTE	1
I. SUMÁRIO EXECUTIVO	3
II. MISSÃO, VISÃO E EXERCÍCIO DOS PODERES DA AMT	6
III. A ESTRUTURA DA AMT PARA 2022	10
IV. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA 2022	11
V. INDICADORES DE DESEMPENHO GLOBAIS PARA 2022	12
VI. PRINCIPAIS AÇÕES / ATIVIDADES A DESENVOLVER EM 2022	13
VII. PLANO DE RECURSOS HUMANOS	32
VIII. PLANO FINANCEIRO	36
IX. PLANO TECNOLÓGICO	45



MENSAGEM DA PRESIDENTE

O Plano de Atividades da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), elaborado anualmente, constitui um relevante instrumento de gestão estratégica e de comunicação institucional, através do qual a AMT enuncia as principais atividades e objetivos que pretende ver realizadas no decurso do ano.

Este Plano de Atividades para 2022 é o primeiro apresentado sob a minha coordenação e supervisão, enquanto Presidente do Conselho de Administração da AMT, através do qual pretendo dar cumprimento aos compromissos que assumi perante a Assembleia da República, dando especial enfoque à abertura da AMT às empresas e aos cidadãos, bem como ao contributo da Autoridade para a recuperação socioeconómica do nosso País, em situação de urgência climática, após dois anos de pandemia COVID19 e a sofrer os efeitos da guerra na Ucrânia.

No início deste novo ciclo de gestão, entendi promover, em conjunto com todos os colaboradores e dirigentes da AMT, uma reflexão interna sobre a estratégia futura para esta entidade reguladora, respeitando a consolidação de conhecimento e a aprendizagem adquiridas ao longo do caminho já percorrido nos seus quase sete anos de existência.

A reflexão conjunta e partilhada, realizada um mês após ter iniciado funções, permitiu-nos estabelecer as fronteiras concetuais sobre a nossa genética e a nossa atividade. A regulação económica independente, necessária para suprir falhas de mercado e de Estado, no contexto de promoção de regras de concorrência justas e equitativas, implica o exercício complementar e articulado dos poderes regulatórios e de supervisão. Esta reflexão permitiu-nos, também, compreender que era necessário e urgente promover um processo de reestruturação da orgânica da AMT, que possibilitasse aumentar a eficiência na utilização dos recursos e a eficácia na atuação, numa perspetiva de maior exigência e qualidade.

A reestruturação orgânica, já concretizada, exige igualmente o reforço e alargamento das competências internas, pelo que estamos num processo de contratação de mais especialistas para as diversas áreas da AMT, através de concursos externos, prevendo-se que o primeiro lote em curso e os restantes a lançar estejam concluídos ainda durante o ano de 2022.



Simultaneamente, é urgente a afirmação da independência da AMT, garantindo a sua autossuficiência financeira, que passa, incontornavelmente, pela recuperação da receita através da fixação e cobrança efetiva de determinadas “taxas regulatórias” respeitante a vários exercícios, i.e., das taxas de regulação das infraestruturas ferroviárias e portuárias, cuja ausência de cobrança contribui para a quebra de suficiência financeira da AMT. É por isso objetivo a apresentação de uma proposta de alteração legislativa que confira à AMT autonomia na cobrança das suas próprias receitas, eliminando o efeito de captura da Autoridade.

Acresce, ainda, realçar o compromisso que assumi de promover ciclos de conferências anuais e que este ano se dedicarão a temas como a mobilidade nas grandes áreas urbanas de Lisboa e do Porto, a realizar em setembro em coorganização com os municípios, e os desafios da transição energética no setor da mobilidade e dos transportes, prevista para novembro em Matosinhos.

Também ao nível do contributo para a conceção e aplicação de políticas públicas mais inclusivas e sustentáveis, a AMT está a desenvolver estudos, entre os quais destaco o aprofundamento das Obrigações de Serviço Público Verdes e respetivo financiamento.

O regulador tem um compromisso para com a sociedade civil e a sua missão não deve ser exercida de forma isolada, mas sim em interação permanente enquanto organização que aprende, antecipando uma multiplicidade de futuros possíveis. Apenas esta interação cria conhecimento e alavanca um crescimento verdadeiramente sustentável.

É o caminho da promoção da mobilidade mais eficiente, mais segura, descarbonizada, digital, acessível a todos e sem barreiras concorrenciais, tendo como principal objetivo constituir o melhor serviço para todos os utilizadores, sejam eles empresas ou cidadãos, quer estejam situados no litoral, nas áreas metropolitanas, ou no interior e em regiões de baixa densidade populacional.

Termino esta mensagem agradecendo a colaboração inestimável de todos aqueles que todos os dias trabalham na AMT, contribuindo para o seu fortalecimento e em benefício da sociedade e da economia portuguesas através da dinâmica do Ecossistema da Mobilidade e de Transportes.

Ana Paula Vitorino

Presidente do Conselho de Administração



I. SUMÁRIO EXECUTIVO

Este ano de 2022 representa o início de um novo ciclo de gestão na AMT com uma alteração profunda na sua estrutura orgânica criando condições para uma maior eficiência na gestão dos recursos disponíveis e maior eficácia e qualidade na sua atuação junto dos mercados regulados.

Estes desígnios traduzem-se também nos objetivos estratégicos definidos para 2022, através dos quais se pretende tornar a AMT mais visível e mais presente junto dos setores regulados, constituindo-a como um veículo criador de pontes e promotor de soluções para problemas que perturbem o normal funcionamento dos mercados que regula, tendo sempre como pilares orientadores a defesa dos interesses dos consumidores e utilizadores e da concorrência não falseada e geradora de mais qualidade nos serviços prestados, procurando sempre conjugar da melhor forma possível a relação custo / benefício.

Assim, este novo ciclo traduz-se na definição de três **Prioridades Estratégicas** para 2022, aproximando a AMT da sociedade e assegurando o funcionamento equilibrado dos mercados, na perspetiva do binómio regulação e supervisão.

Neste contexto, a primeira **Prioridade Estratégica** consiste em **promover a melhoria do enquadramento e da oferta nos mercados regulados**. Como principais objetivos operacionais assume-se reforçar a supervisão e monitorização desses mercados, fiscalizando situações de incumprimento, bem como apresentar propostas legislativas e regulamentares, na perspetiva da defesa dos direitos dos consumidores e na promoção da qualidade dos serviços da mobilidade.

No âmbito da supervisão destacam-se as seguintes ações: o controlo anual de compensações financeiras em serviços de interesse económico geral, bem como a fiscalização da atuação de operadores dos serviços de mobilidade e a monitorização do processo de tratamento e resolução de reclamações dos utilizadores. Pretende-se, ainda, acompanhar a execução de contratos de serviço público e o cumprimento de recomendações e determinações da AMT.

No âmbito da regulação a AMT irá continuar a acompanhar os desenvolvimentos legislativos relativos ao mercado dos serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros (táxis e TVDE), bem como no mercado dos serviços rodoviários Expresso e,



ainda, no que se refere ao regime dos interfaces e terminais rodoviários, na ótica do acesso equitativo a infraestruturas essenciais. A AMT mantém o foco no acompanhamento do mercado dos serviços de transporte público de passageiros, quer através da emissão de pareceres prévios vinculativos quanto à contratação daqueles serviços, quer através da realização de análises económicas quanto ao impacto da entrada de novos serviços rodoviários Expresso e de novos serviços ferroviários no equilíbrio económico de contratos sujeitos a obrigações de serviço público (OSP). De salientar o acompanhamento de alterações tarifárias na utilização da rede ferroviária, de serviços portuários e do transporte público de passageiros.

Com a segunda **Prioridade Estratégica**, a AMT pretende **dinamizar a literacia da mobilidade e dos transportes**, designadamente através da organização de um ciclo de conferências, iniciado em 2021, focadas nos desafios da mobilidade nas áreas metropolitanas e da transição energética, contribuindo para capitalizar o espírito de inovação existente na sociedade portuguesa.

São também objetivos estratégicos a concretização de parcerias com universidades e centros de investigação, bem como o desenvolvimento de estudos que promovam OSP mais ecológicas e, ainda, a operacionalização do Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes.

Destaca-se a realização de um estudo que fundamente a criação de “OSP Verdes” com sustentabilidade ambiental reforçada, incluídas em contratos de serviço público de nova geração, identificando as necessidades e fontes de financiamento (públicas e privadas) que permitam cumprir as metas nacionais e europeias relativas à descarbonização e ao combate às alterações climáticas.

Por outro lado, em 2022 conclui-se a implementação do Observatório como plataforma de partilha pública do conhecimento sobre a mobilidade, os transportes e suas infraestruturas, em alinhamento os objetivos da transição digital e como apoio ao desenvolvimento de análises de prospetiva regulatória.

A terceira **Prioridade Estratégica** passa por **dinamizar a cooperação com entidades europeias e internacionais**, designadamente da União Europeia e da Organização das Nações Unidas, com o objetivo de identificar as melhores práticas internacionais e participar na conceção e desenvolvimento de normas com impacto na mobilidade e nos transportes. Por outro lado, a AMT já está a operacionalizar e irá alargar e aprofundar o



âmbito de protocolos de cooperação com países da CPLP e outros da Comunidade Ibero-Americana, promovendo a partilha do conhecimento e a capacitação técnica.

Na União Europeia a AMT já está a reforçar a sua participação nas áreas dos transportes, o que permite acompanhar a formação e implementação de políticas comuns com impactos nestes mercados, com especial destaque para o mercado dos serviços de transporte ferroviário e o mercado de serviços de mobilidade baseados em plataformas digitais. Significa isto que, numa visão plurianual, a AMT vai desenvolver um quadro regulatório, com regras claras, coerentes e estáveis que promovam e defendam uma mobilidade mais inclusiva, mais eficiente, mais sustentável e mais inteligente, enquanto direito fundamental de interesse público.

Finalmente, no âmbito do vetor da gestão organizacional, é da maior relevância a promoção dos procedimentos de recrutamento e seleção de novos especialistas com vista a aumentar o nível de competências, bem como a aposta na digitalização de procedimentos no sentido de aumentar a eficiência da atuação da AMT e reduzir o consumo de recursos que impactam negativamente na pegada ecológica.

Assim, a AMT continuará o seu caminho ascendente na prossecução de um modelo de regulação que se consiga adaptar permanente às dinâmicas dos tempos modernos, atendendo aos desafios cruciais que se colocam no futuro do desenvolvimento sustentável das sociedades ocidentais, onde a transição digital e a descarbonização têm um papel central.



II. MISSÃO, VISÃO E EXERCÍCIO DOS PODERES DA AMT

A AMT tem cumprido a sua missão de Regulador Independente, com jurisdição nos mercados da mobilidade e dos transportes, através de atribuições muito diversificadas e poderes claros de regulação e supervisão sobre o ecossistema constituído pelos transportes terrestres, marítimos e fluviais, respetivas infraestruturas e cadeias logísticas, incluindo as redes rodoviária, ferroviária e de outros modos de transporte guiado, os modos suaves, o sistema portuário, as vias navegáveis interiores, terminais de passageiros e de mercadorias, e instalações logísticas e de serviços associadas.

O cumprimento da plenitude da missão da AMT assenta no conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados, na supressão de falhas de mercado e de falhas de Estado e de regulamentação e na promoção do equilíbrio dos interesses de investidores, profissionais, empreendedores e utilizadores/consumidores e dos contribuintes.

A promoção e defesa do interesse público e da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, que constitui efetivamente também um direito de cidadania, baseia-se entre outras na promoção de um ambiente incentivador do investimento sustentado, com base em regras e procedimentos claros e sindicáveis, reduzindo os custos de contexto e promovendo a competitividade, bem como na inovação e na antecipação de novos mercados.

As dimensões do interesse público envolvem a abrangência e a coesão territorial da mobilidade de bens e pessoas com elevados padrões de segurança, bem como as exigências de competitividade e de produtividade e as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas, bem como com o Pacote Ecológico Europeu e a Estratégia para a Mobilidade Inteligente e Sustentável da União Europeia.

Concretamente:

Inclusão - Envolve a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;

Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogêneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;

Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas e da sua mitigação.

O diagrama abaixo ilustra as diversas macro componentes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes através da ideia de "digitalização progressiva", sempre com o intuito de consolidar uma cultura de serviço aos cidadãos, razão pela qual estes se apresentam no centro do Ecosistema.

Integra um perímetro muito alargado de empresas, da ordem das 20 mil, que inclui empresas públicas e privadas de diversa natureza e diferente geometria institucional.

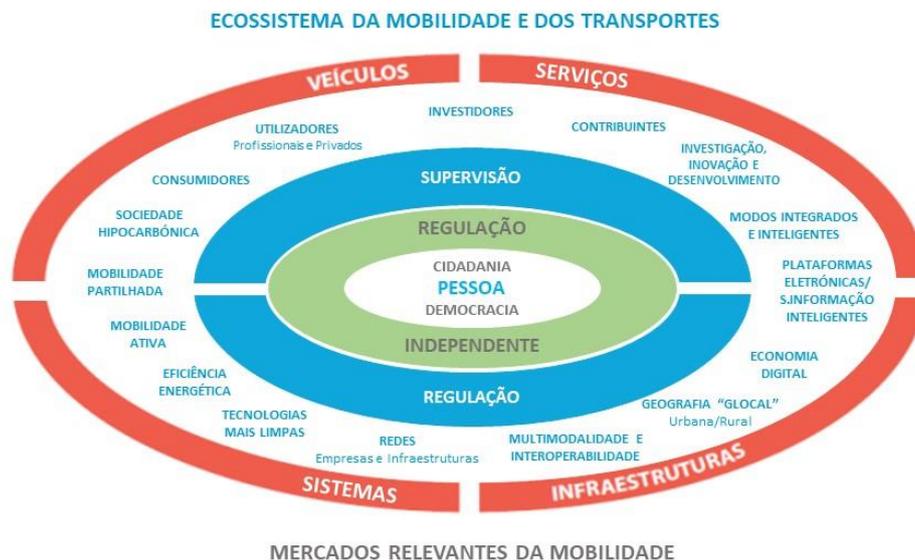


Figura 1 - Diagrama do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

No Ecosistema Rodoviário, destacamos os seguintes grupos de entidades reguladas:

- ✚ As empresas gestoras das infraestruturas rodoviárias do Continente e Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, designadamente as empresas concessionárias e subconcessionárias de autoestradas, os fornecedores do Sistema Eletrónico Europeu de Portagens (SEEP) e as Entidades de Cobrança de Portagens;
- ✚ As empresas que desenvolvem atividades auxiliares e complementares aos transportes, devendo aqui destacar-se as Escolas de Condução e outras entidades formadoras homologadas para a obtenção de Certificados de Aptidão Profissional para diversos profissionais da área dos transportes, os Centros de Exames Públicos e Privados, bem como os Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV);
- ✚ As empresas de aluguer de veículos sem condutor, sejam veículos ligeiros de passageiros (*rent-a-car*), sejam veículos de duas rodas com e sem motor (*sharing*), 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 rodoviário de passageiros, nomeadamente, os operadores de serviço público de transporte de passageiros, bem como as empresas de transporte em táxi e ainda os operadores de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE);
- ✚ As entidades gestoras de sistemas e serviços inteligentes de transporte, designadamente, as de sistemas de bilhética e de suporte à mobilidade, incluindo os operadores de plataformas eletrónicas.

No Ecosistema Ferroviário e Outros Sistemas de Transporte Guiado, consideram-se 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, incluindo os funiculares, os teleféricos e os telesquis.

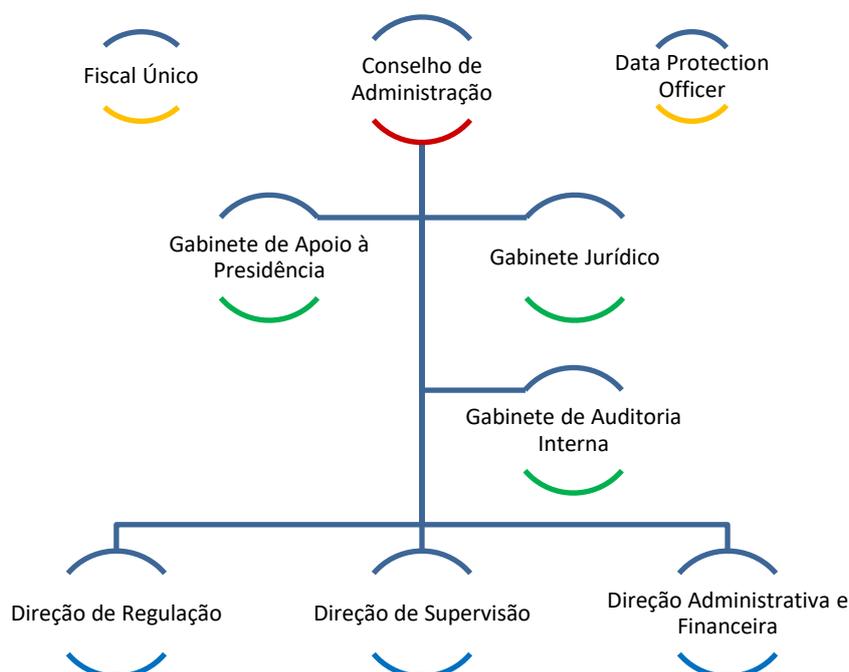
No Ecosistema Portuário, Marítimo e Vias Navegáveis Interiores, as entidades reguladas podem ser desagregadas em diversos grupos:

- ✚ As Administrações Portuárias que são as entidades responsáveis pela administração e gestão das infraestruturas dos portos marítimos e em vias navegáveis interiores. Estas entidades assumem ainda poderes de Autoridade Portuária, às quais incumbe a competência em matérias de segurança e proteção 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.

Na implementação da sua ação, a AMT tem em devida conta a orgânica do XXIII Governo Constitucional, em que os mercados do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes estão adstritos às competências e poderes de diferentes Ministérios (Finanças; Economia e Mar; Infraestruturas e Habitação; e Ambiente e Ação Climática).

III. A ESTRUTURA DA AMT EM 2022

A 13 de janeiro de 2022 foi aprovada a nova estrutura da AMT, que se traduz no seguinte organograma:



Tornar a AMT mais eficaz e mais eficiente, na gestão dos recursos disponíveis e na sua capacidade de concretização da missão e atribuições que lhe estão cometidas, foram os principais objetivos que estiveram subjacentes à reestruturação orgânica de 2022.

Esta nova estrutura, reduzindo para menos de um terço o número de unidades orgânicas, também permitirá potenciar sinergias internas no desenvolvimento de projetos concretos.

IV. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS PARA 2022

A AMT elegeu para 2022 três grandes **Prioridades Estratégicas** e respetivos **Objetivos Operacionais**:

P.E.1. Promover a melhoria do enquadramento e da oferta nos mercados regulados

- Potenciar a capacidade fiscalizadora no sentido de detetar situações de incumprimento com os normativos legais em vigor;
- Verificar a efetiva adoção das recomendações da AMT emitidas no âmbito de pronúncias, pareceres ou instruções;
- Promover as alterações legislativas que conduzam à eliminação de barreiras à entrada de novos operadores nos mercados e o aperfeiçoamento dos regimes jurídicos;
- Implementar um novo sistema de gestão das reclamações que crie mais eficiência e eficácia na produção de informação relevante de suporte à atividade operacional;
- Potenciar a eficácia dos instrumentos regulatórios;
- Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e promover a transparência e a qualidade do serviço público, através de uma eficaz supervisão dos mercados.

P.E.2. Promover o papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e do combate às alterações climáticas

- Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto dos diferentes mercados regulados;
- Concretizar parcerias para a inovação nomeadamente com universidades e centros de investigação;
- Desenvolver estudos que promovam a melhoria das obrigações de serviço público que potenciem sustentadamente o caminho da descarbonização;
- Operacionalização do Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes.

P.E.3. Dinamizar o papel internacional da AMT

- Promover a cooperação com outras congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP no âmbito da regulação e promoção da concorrência com vista à identificação das melhores práticas internacionais;
- Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas comunitárias e no âmbito das Nações Unidas.



V. INDICADORES DE DESEMPENHO GLOBAIS PARA 2022

Os indicadores de desempenho utilizados para efeitos de avaliação do desempenho da AMT, nos termos do artigo 39.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, no exercício de 2022, são os seguintes

Indicador 1 - Ações concretizadas por colaborador

Este indicador mede a **eficiência** através da relação entre as ações concretizadas e os recursos humanos disponíveis.

Indicador 2 - Taxa de execução do plano

Este indicador mede a **eficácia** através da relação entre o número total de ações planeadas e o número total de ações concretizadas, de acordo com as metas estabelecidas.

Indicador 3 - Taxa de emissão de instrumentos orientadores e/ou regulamentadores produzidos

Este indicador mede a **qualidade** através da relação entre o planeamento da emissão de instrumentos orientadores e regulamentadores planeados e os efetivamente produzidos.

VI. PRINCIPAIS AÇÕES / ATIVIDADES A DESENVOLVER EM 2022

P.E.1 Promover a melhoria do enquadramento e da oferta existente nos mercados regulados

OO.1.1 Potenciar a capacidade fiscalizadora no sentido de detetar situações de incumprimento com os normativos legais em vigor

A AMT, nos termos dos artigos 34.º, 35.º e 39.º e seguintes dos seus Estatutos, dispõe de um conjunto de poderes de fiscalização e sancionatórios que lhe permitem fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis aos setores regulados, procedendo, às necessárias inspeções e auditorias, que se justifiquem para assegurar o regular e melhorar a qualidade funcionamento dos mercados regulados.

Nesta conformidade, foi planeado um conjunto de ações. A saber:

- Desenvolver ações tendentes a **avaliar a conformidade da implementação das regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros** em cumprimento do previsto na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores bem como a sustentabilidade dos mercados
- Realizar ação de **fiscalização junto dos terminais e interfaces de transporte público de passageiros**, no sentido de assegurar a objetividade do relacionamento entre agentes económicos, no quadro de uma concorrência não falseada, bem como os interesses dos utilizadores, a qual incidirá sobre a verificação do cumprimento das condições de acesso e utilização de *interfaces* e terminais, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.
- No âmbito da implementação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que estabeleceu os procedimentos relativos à **atribuição de financiamento e compensações** a operadores de transporte público de passageiros no contexto

COVID-19 **decorrentes da situação epidemiológica**, no sentido de assegurar a maximização de recursos públicos e a sua conformidade legal, proceder à:

- **Avaliação da conformidade dos apoios atribuídos** aos operadores de transportes públicos de passageiros, relativamente ao ano de 2021;
- **Auditoria** dos operadores de serviço público de transporte de passageiros, na sequência dos resultados apurados no âmbito da avaliação relativa ao ano de 2020.
- Efetuar ação de **fiscalização ao cumprimento da obrigação de informação sobre os direitos e os deveres dos passageiros e das condições gerais de transporte**, nos vários modos de transporte, nos termos do Decreto-Lei n.º Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro e do regime jurídico das cláusulas contratuais gerais (Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro) , de forma a assegurar a objetividade, a transparência, a legalidade e acessibilidade/inclusividade no relacionamento entre operadores de transporte e os utilizadores.
- Ações de supervisão e fiscalização sistemáticas a todos os operadores da cadeia de valor do mercado de serviços de transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE).
- Ação de supervisão ao cumprimento da disponibilização de Livro de Reclamações Eletrónico em prestação de serviços de mobilidade em meios digitais/sítios da internet.
- Realizar ação de **fiscalização à conformidade da atuação de intermediários de aluguer de veículos sem condutor**, integrada na iniciativa promovida pela Comissão Europeia, no âmbito da implementação do Regulamento (UE) 2017/2394 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017 de forma a assegurar a objetividade, a transparência, a legalidade no relacionamento entre operadores de transporte e os utilizadores.
- Emitir parecer sobre a conformidade legal dos contratos de adesão, com uso de cláusulas contratuais gerais, submetidos à apreciação da AMT pelos interessados no âmbito do acesso e exercício da atividade de rent-a-car e *sharing*, em cumprimento do Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto de forma a assegurar a



objetividade, a transparência, a legalidade no relacionamento entre operadores de transporte e os utilizadores.

OO.1.2. Verificar a efetiva adoção das recomendações da AMT emitidas no âmbito de pronúncias, pareceres ou instruções

O acompanhamento e verificação da efetiva adoção das recomendações emitidas no âmbito de pronúncias, pareceres ou instruções é uma atividade fundamental para garantir a eficácia no exercício dos poderes de regulação e supervisão, bem como contribuir para a melhoria da qualidade dos serviços que são prestados aos consumidores e utentes. Para o efeito, foram planeadas as seguintes ações dentro deste objetivo operacional.

- Efetuar um **diagnóstico às práticas contratuais dos concessionários de serviço público dos terminais portuários**, nomeadamente no que se refere à aplicação aos carregadores das tarifas máximas aprovadas pelas Administrações Portuárias, tendo em conta as competências da AMT em matéria tarifária, de forma a assegurar a objetividade, a transparência, a legalidade no relacionamento entre agentes económicos.
- Realizar ação de supervisão à execução contratual e cumprimento de recomendações e determinações efetuadas pela AMT, no âmbito da emissão de pareceres prévios vinculativos quanto a contratos de serviço público de transporte de passageiros, ao abrigo da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, no sentido de assegurar a legalidade da atuação dos *stakeholders* e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros.

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

Compete ao regulador “*propor ao Governo quaisquer alterações legislativas que contribuam para o aperfeiçoamento dos regimes jurídicos aplicáveis aos setores regulados*”. Para o cumprimento de tão relevante atribuição importa proceder ao mapeamento e—à identificação de situações regulamentares que possam configurar



“barreiras à entrada” de novos operadores nos mercados regulados, cuja remoção se revela essencial ao desenvolvimento de mercados verdadeiramente concorrenciais e eficientes.

Para este efeito, foram planeadas as seguintes ações:

- Produzir **um ato regulatório relativo à aprovação prévia pela AMT dos Acordos-Quadro celebrados entre o gestor de infraestrutura ferroviária e os candidatos à repartição da capacidade daquela infraestrutura**, nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que aprova as regras relativas à gestão da infraestrutura ferroviária e de atividades de transporte ferroviário, de forma a garantir a implementação de regras equitativas entre agentes económicos e assegurar o acesso e utilização equitativos daquela infraestrutura.
- Elaborar regulamento relativo à especificação de regras e princípios subjacentes à tomada das decisões da AMT, designadamente, em matéria **de validação de Diretórios de Rede e homologação de tarifas de utilização da infraestrutura**, nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, por forma a garantir a objetividade e a legalidade do enquadramento do acesso e utilização da infraestrutura ferroviária, com o objetivo de promover regras de concorrência justas e equitativas e assegurar a transparência da atuação de agentes económicos e da AMT, no relacionamento com aqueles.
- Elaborar, no contexto dos poderes da AMT de controlo anual de compensações financeiras a empresas que asseguram serviços de interesse económico geral, um **regulamento que especifica critérios contabilísticos tendentes ao cálculo daquelas compensações**, tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro no sentido de assegurar a existência de regras claras, objetivas e equitativas, no relacionamento de todos os agentes económicos, sempre que esteja em causa o dispêndio de dinheiros públicos.
- Apresentar uma **proposta legislativa de alteração ao regime jurídico da operação portuária, tendente à eliminação de distorções concorrenciais no mercado portuário**, em resultado de disparidades na organização dos sistemas portuários na Europa e associadas à transposição da Diretiva 2014/23/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à

adjudicação de contratos de concessão e ao Regulamento (EU) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de fevereiro de 2017 que estabelece o regime de prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos.

- Apresentar **propostas de regulamentação ao Decreto-Lei n.º 140/2019, de 14 de novembro**, no que se refere a condições de acesso e de exploração do serviço público de transporte de passageiros Expresso, designadamente, quanto a regras e princípios sobre formação de tarifas e acesso aos *interfaces* e terminais no sentido da promoção a concorrência em mercados liberalizados e fixação de regras claras e objetivas quanto ao acesso livre e não discriminatório a infraestruturas e equipamentos relacionados com serviços essenciais.
- Acompanhar propostas legislativas no âmbito da **revisão da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto**, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, (TVDE), no seguimento de parecer apresentado pela AMT sobre este mercado.
- **Acompanhar propostas legislativas no âmbito da revisão do regime jurídico** que regulamenta a atividade dos transportes públicos de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros (**transportes em táxi**), previsto no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual, no âmbito da respetiva modernização.
- Promoção de um **estudo sobre o regime tarifário aplicável ao serviço de transporte em táxi**, no âmbito das alterações legislativas que venham a ser aprovadas, no sentido da promoção de regras claras, objetivas e transparentes.
- Apresentar **proposta de revisão legislativa aos regimes aplicáveis aos direitos dos passageiros em transporte público**, tendo em conta os regulamentos europeus aplicáveis e em linha com as avaliações promovidas pela Comissão Europeia, no sentido da eliminação de incongruências, melhoria do relacionamento com passageiros e promoção da melhoria do enquadramento do relacionamento entre agentes económicos e entidades públicas.
- **Análise regulatória do modelo de ensino-examinação da condução** (escolas de condução e centros de exame), no sentido da identificação de barreiras à entrada

nos mercados e o aperfeiçoamento dos regimes jurídicos, num exercício de caracterização e prospetiva regulatória.

- **Análise regulatória e jus concorrencial das principais disposições constantes do Regulamento (UE) 2020/2055** (Regras de acesso à atividade de transportador rodoviário de passageiros e mercadorias, bem como acesso ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias – “Pacote Rodoviário”) no sentido da identificação de barreiras à entrada no mercado e o aperfeiçoamento dos regimes jurídicos, num exercício de caracterização e prospetiva regulatória.
- **Análise regulatória e jus concorrencial do mercado da inspeção técnica de veículos** (abertura do mercado e concentração das atividades) no sentido da identificação de barreiras à entrada no mercado e o aperfeiçoamento dos regimes jurídicos, num exercício de caracterização e prospetiva regulatória.

OO.1.4. Implementar um novo sistema de gestão das reclamações que crie mais eficiência e eficácia na produção de informação relevante de suporte à atividade operacional

- Nos termos dos seus Estatutos a AMT *deve inspecionar regularmente os registos de queixas dos utentes ou dos consumidores apresentados às entidades sujeitas à sua regulação e divulgar, semestralmente, um quadro estatístico sobre as reclamações dos utentes ou dos consumidores, os operadores mais reclamados e os resultados decorrentes da sua atuação.*

Esta atividade exige, para além da disponibilidade de recursos humanos, a adoção de uma base tecnológica forte na medida em que está em causa o tratamento de milhares de reclamações por ano. Assim, a **implementação de um novo sistema de gestão de reclamações** que permita criar mais eficiência e eficácia na produção da informação que resulta do tratamento das reclamações e disponibilizá-la de forma mais sistematizada e rápida, interna e externamente, é fundamental para a AMT e para os mercados que regula.

Sem prejuízo de outras atividades com impacto direto e indireto nos consumidores dos mercados da mobilidade, proceder-se-á:



- **Divulgação, semestral, informação estatística sobre as reclamações dos utentes e dos consumidores**, as entidades mais reclamadas e os resultados decorrentes da atuação da AMT, nos termos da lei, promovendo a caracterização dos mercados, a promoção da melhoria de serviços dos agentes económicos dos mercados da mobilidade.
- **Monitorização e supervisão sistemática ao tratamento às reclamações de consumidores**, dado por agentes económicos e entidades públicas, em todos os mercados da mobilidade, no sentido de apurar a eficácia da sua atuação e a resolução efetiva das questões reclamadas.

OO.1.5. Potenciar a eficácia dos instrumentos regulatórios

Os mercados regulados pela AMT têm de dar cumprimento a um conjunto de instrumentos regulatórios e esta Autoridade tem por missão *assegurar os mecanismos de acompanhamento e avaliação dos níveis de serviço e de funcionamento dos mercados, das empresas nos setores regulados e na economia em geral, bem como de supervisão do cumprimento de objetivos económico-financeiros, quando tal for definido por instrumentos legais ou contratuais.*

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

Neste contexto que foram planeadas as seguintes atividades, algumas das revestem-se de regularidade anual:

- Emissão de **parecer sobre os pedidos de acesso ao mercado doméstico de transporte ferroviário de passageiros**, em conformidade com metodologia prevista relativa ao Teste de Equilíbrio Económico. Esta atividade está enquadrada na aplicação do Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro, através do qual a AMT estabeleceu os procedimentos e os critérios adotados para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é

suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros. Pretende-se assegurar o acesso livre e não discriminatório a infraestruturas de transportes segundo parâmetros europeus, e a maximização de recursos públicos afetos a serviços públicos de transporte de passageiros.

- **Análise, avaliação e homologação das tabelas de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária propostas pelo respetivo gestor**, garantido a respetiva objetividade e transparência, segundo parâmetros europeus, bem como o relacionamento equitativo entre utilizadores e o adequado financiamento de infraestruturas essenciais, no âmbito do **regime que estabelece um espaço ferroviário europeu único**, previsto no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 07 de outubro.
- **Validação do Diretório de Rede para 2022**, o qual deve incluir a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura, forma a garantir um quadro comum de relacionado entre agentes económicos e entidades públicas neste mercado.
- Avaliar a aplicação das orientações para a apresentação das propostas de atualização dos regulamentos gerais de tarifas pelas Administrações Portuárias.
- **Publicação dos relatórios de implementação do Decreto-Lei n.º 217/2015**, de 7 de outubro, nos termos do respetivo artigo 59.º, reportado aos anos de 2020 e 2021.
- No âmbito do Grupo de Trabalho da AMT para reforma do sistema de contratação da energia para tração e respetiva tarifação, **propor medidas de remoção de barreiras à entrada de comercializadores de eletricidade no mercado**, no sentido da promoção da sustentabilidade ambiental e energética dos agentes económicos do setor.
- A **Lei n.º 19/2012, de 8 de maio**, que aprovou o novo Regime Jurídico da Concorrência, prevê a articulação entre as autoridades reguladoras setoriais e a Autoridade da Concorrência (AdC), nomeadamente, no âmbito de situações relacionadas com práticas restritivas da concorrência, com o controlo de concentrações e com estudos de mercado e inquéritos conduzidos pela AdC. É neste contexto que estão planeadas as seguintes ações, e que ocorrerem no âmbito da cooperação regular com a AdC.

- **Emissão de pareceres sobre as operações de concentração** de empresas sujeitas aos poderes de regulação da AMT; e,
 - **Emissão de pareceres sobre estudos de mercado e inquéritos** realizados pela AdC em setores regulados pela AMT.
- **Emitir pareceres prévios vinculativos sobre as peças de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre as alterações promovidas aos contratos em vigor.** Esta atividade tem tido um caráter recorrente e abrange, entre outros, os mercados das infraestruturas de transportes e mercados portuários e, sobretudo, a contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros, abrangidos pelo RJSPTP, e pretende assegurar a legalidade da atuação dos *stakeholders* e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços e infraestruturas.
- **A emissão de pronúncias ou pareceres, por iniciativa da AMT** ou a pedido dos órgãos de soberania, ou, ainda, quando estejam previstos em instrumentos de direito nacional e da União Europeia, no âmbito dos setores regulados, tem sido outra atividade de caráter regular, designadamente quanto iniciativas legislativas ou outras relativas à regulação nos setores da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos e respetivas infraestruturas, fortalecendo a promoção da cooperação institucional, a participação ativa nas instâncias de preparação da decisão nacionais e da União Europeia, a antecipação de tendências e a formação de medidas de políticas públicas comuns.
- **Analisar, apreciar e decidir sobre as propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, para 2023, de cada uma das administrações portuárias do Continente,** no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores agentes económicos, bem como a sustentabilidade dos mercados.
- No que concerne à monitorização e acompanhamento das atividades nos mercados do setor marítimo-portuário, da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos, a AMT elaborará os seguintes **relatórios** relativos:
 - Ao **acompanhamento do mercado portuário**, os quais incluem informação relevante sobre a evolução da movimentação de carga, de contentores e navios, nas vertentes dos fluxos de embarque e desembarque, no sentido da

promoção da disseminação do conhecimento e promoção da literacia da mobilidade e comunicação de indicadores relevantes e uniformes e de apoio à decisão de agentes económicos.;

- À **análise regulatória ao mercado do transporte de passageiros em vias navegáveis interiores** e tendo em conta os resultados do Grupo de Trabalho do Governo para o desenvolvimento da atividade marítimo-turística, promovendo a caracterização dos mercados da mobilidade, a disseminação do conhecimento e o desenvolvimento de exercícios de prospetiva regulatória.;
 - Ao **tráfego de mercadorias no contexto da intermodalidade**, no sentido da promoção da disseminação do conhecimento e promoção da literacia da mobilidade e comunicação de indicadores relevantes e uniformes e de apoio à decisão de agentes económicos.
- O regime que regula acesso e a exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso, cuja regulação das respetivas condições ficou estabelecida no **Decreto-Lei n.º 140/2019, de 14 de novembro**, atribuiu à AMT um conjunto de competências enquanto entidade reguladora. No corrente exercício esta Autoridade, além das atividades já referidas, pretende proceder à:
- **Realização da análise económica simplificada sobre novos serviços Expresso**, e à emissão do conseqüente parecer prévio vinculativo, quanto à avaliação de impactos daqueles serviços em contratos de serviço público. Pretende-se assegurar o acesso livre e não discriminatório a infraestruturas de transportes, segundo parâmetros europeus e a maximização de recursos públicos afetos a serviços públicos de transporte de passageiros.;
 - **Elaboração de relatório de análise jurídico-regulamentar e económica aos mercados dos serviços Expresso, liberalizado no âmbito do Regime Jurídico do Serviço de Transporte Público de Passageiros e do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 14 de novembro**, promovendo a caracterização dos mercados da mobilidade, a disseminação do conhecimento e o desenvolvimento de exercícios de prospetiva regulatória.



OO.1.6. Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e promover a transparência e a qualidade do serviço público, através de uma eficaz supervisão dos mercados

A defesa dos direitos dos consumidores, a promoção da transparência dos operadores face aos consumidores e utentes e a prestação de serviços públicos de qualidade, são desígnios importantíssimos para a AMT enquanto regulador económico independente. Para além do mais, encontra-se previsto nos seus Estatutos que esta Autoridade está incumbida de *promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade* e de adotar as medidas que considere necessárias para o efeito, utilizando todos os poderes que lhe estão atribuídos por lei.

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

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

- **Acompanhar a implementação do Regulamento (UE) 2017/2394 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017**, relativo à cooperação entre autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de proteção dos consumidores, promovendo ações de divulgação dos direitos dos passageiros e utilizadores, as quais incidirão sobre as matérias relacionadas com as orientações emanadas ou guias de boas práticas, a concertação com entidades nacionais e europeias com competência nesta temática.
- **Realizar o controlo anual das compensações financeiras concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral no setor dos transportes**, ao abrigo do artigo 34.º dos Estatutos da AMT, com o objetivo da recolha de informação estatística sobre a despesa pública associada à disponibilização de serviços de transporte público de passageiros e avaliação da sua conformidade legal, nacional e europeia, em articulação com a avaliação específica quanto a compensações atribuídas no contexto COVID-19.



- Realizar ação de **fiscalização junto dos terminais e interfaces de transporte público de passageiros**, quanto ao cumprimento das regras previstas no Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro e do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011 designadamente, quanto a acesso, informação e assistência a pessoas com mobilidade condicionada e relativas ao livro de reclamações ((Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro) e direitos de utilizadores).
- **Monitorizar a implementação do regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro** e avaliar o enquadramento aplicável, tendo em conta as recomendações efetuadas pela AMT e no sentido de assegurar a objetividade e transparência de tarifas para utilizadores e a sustentabilidade deste mercado.



P.E.2. Promover o papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e do combate às alterações climáticas

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

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

Por isso, em 2022, a AMT compromete-se a promover uma verdadeira abertura às empresas e aos cidadãos, designadamente através da disseminação do conhecimento e da promoção de uma verdadeira literacia sobre a mobilidade e os transportes.

Uma das formas de o fazer será, precisamente, através da realização de conferências, *workshops* e encontros com a academia, com as empresas, com outras entidades públicas, com personalidades de reconhecido mérito, que “pensem” a mobilidade e os transportes e contribuam para a sua evolução, em momentos de transição ambiental e digital, num contexto de constante mutação e incerteza.

OO.2.1. Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto dos diferentes mercados regulados

Em 2022, a AMT assume o compromisso de continuar o “Ciclo de Conferências sobre Mobilidade e Transportes” – já iniciado no último semestre de 2021 – congregando os demais reguladores, os académicos e todas as partes interessadas nos mercados regulados e conexos, na reflexão estratégica sobre o Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, tendo especialmente em conta os desafios das transições energética, ambiental e digital. Os conteúdos das referidas conferências ficarão acessíveis a todos, contribuindo para a formação de uma nova literacia regulatória, tendo em conta que a mobilidade eficiente, inclusiva e sustentável constitui um verdadeiro direito de cidadania,



fundamental na construção de uma sociedade mais justa, mais eficiente e mais inclusiva. Assim:

- Durante o mês de setembro organização de duas **conferências sobre a mobilidade nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto**, em organização conjunta com os municípios de Lisboa e do Porto, respetivamente, onde a AMT procurará contar com a participação daquelas áreas metropolitanas e dos principais *stakeholders*, sejam eles operadores ou especialistas;
- Em novembro, realização de uma **conferência sobre os desafios da transição energética no setor da mobilidade e dos transportes**, em Matosinhos.

OO.2.2. Concretizar parcerias para a inovação nomeadamente com universidades e centros de investigação

- **Promover e acompanhar a implementação de Zonas Livres Tecnológicas, (ZLT), criadas pelo Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, nos mercados da mobilidade e dos transportes**, em parceria com outras entidades promotoras, públicas e privadas, no sentido da promoção da inovação de base tecnológica.
- **Desenvolver e dinamizar os instrumentos de colaboração entre a AMT e instituições de ensino superior e agentes económicos** para a promoção da “literacia da mobilidade”, do ensino e da investigação em temáticas da mobilidade e dos transportes.

OO.2.3. Desenvolver estudos que promovam a melhoria das obrigações de serviço público que potenciem sustentadamente o caminho da descarbonização

- Elaborar um **estudo que fundamente propostas de instrumentos regulatórios que venham criar e implementar de Obrigações de Serviço Público com Sustentabilidade Ambiental e Climática Reforçada (OSP Verdes)**, no âmbito dos Contratos de Serviço Público de Transporte de Passageiros, incluindo a identificação de metas nacionais e europeias relativas à descarbonização da economia, bem como do financiamento e respetivos instrumentos necessários ao cumprimento de tais objetivos. A AMT considerou que, atendendo à dimensão e abrangência da atividade de transporte de passageiros, transversal a todos os modos, bem como à urgência na adoção de medidas verdadeiramente



transformadoras e que causem o maior impacto positivo possível, que o foco de estudo prioritário deveria ser sobre o transporte público de passageiros por rodovia e por vias navegáveis interiores.

00.2.4. Operacionalização do Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes

O ano de 2022 ficará marcado pela finalização do desenvolvimento e implementação do Observatório dos Mercados da Mobilidade e Transportes da AMT. A sua materialização será concretizada num sistema informático, estruturado numa lógica de Business Intelligence, cuja peça central é um data warehouse, onde os dados recolhidos são armazenados de forma estruturada e fazendo histórico. Quando finalizado, o Observatório apresentará uma dimensão significativa em duas vertentes: a primeira ao nível do volume de dados e de indicadores, uma vez que são recolhidos dados de múltiplas fontes, representando realidades diferentes, a segunda ao nível da complexidade, tal como é habitual em sistemas de BI os dados são remetidos à AMT por via de ficheiros de Excel (ou outros), atravessam uma cadeia de valor lógica até à sua disponibilização aos utilizadores finais (nomeadamente em relatórios dinâmicos). A existência de uma plataforma de partilha pública do conhecimento vai permitir reforçar a literacia e o conhecimento integrado do mercado da mobilidade e dos transportes.

O desenvolvimento do projeto implica a realização de um conjunto alargado de tarefas, de entre as quais se poderão enunciar as seguintes:

- O desenvolvimento do projeto implica a realização de um conjunto alargado de Conclusão da 1.^a, 2.^a e 3.^a Fases do desenvolvimento do projeto de implementação do *Business Intelligence* do Observatório;
- Desenho dos relatórios dinâmicos (*dashboards*) no âmbito do *Business Intelligence* do Observatório, relativos ao modo ferroviário e respetivas infraestruturas, sistemas de metro, setor marítimo-portuário. fluvial, infraestruturas rodoviárias, modo rodoviário e outra informação relevante;
- Realização dos testes unitários aos relatórios dinâmicos (*dashboards*) e testes de aceitação para todas as fases de implementação;

- Criação de meta informação de apoio à leitura da informação apresentada nos relatórios dinâmicos;
- Promoção da recolha de informação, análise, tratamento e ingestão no sistema tecnológico.
- Implementação de uma solução para a publicação, numa Intranet da AMT e num Portal Web externo, dos relatórios dinâmicos do Observatório.
- No que se refere à caracterização de mercados e apoio ao desenvolvimento de análises de prospetiva regulatória será feita a recolha da informação referente:
 - Aos operadores de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores e marítimas, relativa aos anos de 2016 a 2020;
 - Às administrações portuárias relativa aos anos de 2016 a 2021;
 - Aos operadores de plataformas eletrónicas de táxis e TVDE relativa aos anos de 2020 a 2021;
 - Aos operadores ferroviários (transporte de passageiros, transporte de mercadorias e gestão da infraestrutura) relativa ao ano de 2021;
 - Às empresas de gestão de sistemas de metro relativa ao ano de 2021;
 - Aos operadores de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores e marítimas relativa ao ano de 2021;
 - Às concessionárias de infraestruturas rodoviárias relativa ao ano de 2021;
 - Aos operadores de serviço público de transporte de passageiros (rodoviário) relativa aos anos de 2020 e 2021;
 - Aos operadores de transporte expresso de passageiros (rodoviário) relativa aos anos de 2020 e 2021.
- Produção de relatório estatístico de análise e acompanhamento dos mercados e serviços da mobilidade e transportes.



P.E.3. Dinamizar o papel internacional da AMT

No contexto nacional da mobilidade e dos transportes, considerando que as sociedades modernas, europeias e mundiais, assentam em economias de mercado e no poder regulador do Estado, o papel da AMT revela-se crucial, pelo que a dinamização da sua atividade internacional junto das suas congéneres, sejam elas de países europeus ou da CPLP, se revela premente.

Neste sentido, e no âmbito deste objetivo estratégico, foram planeadas para 2022 as atividades que em seguida se elencam.

OO.3.1. Promover a cooperação com outras congéneres, nomeadamente, europeias e dos países da CPLP no âmbito da regulação e promoção da concorrência com vista à identificação das melhores práticas internacionais

- Operacionalizar o **Acordo de Cooperação entre os Reguladores competentes para monitorização da concorrência no Corredor Ferroviário de Mercadorias do Atlântico**, no sentido da promoção da internacionalização da AMT e da promoção da cooperação de entidades competentes da União Europeia, para cumprimento das respetivas políticas comuns.
- **Outorgar e operacionalizar o Memorando de Entendimento com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da República Federativa do Brasil**, no âmbito da cooperação em matérias de regulação, exploração e fiscalização de transportes terrestres no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da troca de experiências e boas práticas internacionais e formação comum de quadros técnicos.
- **Operacionalizar o Memorando de Entendimento com a Agência Reguladora de Certificação de Carga e Logística de Angola (ARCCLA)**, no âmbito da cooperação em matérias de regulação, exploração e fiscalização do transporte ferroviário, rodoviário, marítimo e fluvial de mercadorias e da cadeia logística no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da troca de experiências e boas práticas internacionais e formação comum de quadros técnicos.
- **Operacionalizar o Protocolo de Cooperação com a Agência Reguladora Multissetorial da Economia de Cabo Verde (ARME)**, no âmbito da cooperação



em matéria de matérias de regulação, exploração e fiscalização de transportes terrestres e marítimos no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da troca de experiências e boas práticas internacionais e formação comum de quadros técnicos.

- **Exercer as funções de representação de Portugal no Conselho de Diretores de Estradas da Ibéria e Iberoamérica (DIRCAIBEA)** no sentido da promoção da internacionalização da AMT, através da participação neste fórum internacional dedicado de cooperação e diálogo entre as autoridades rodoviárias dos países membros, incluindo as autoridades de regulação com jurisdição sobre as infraestruturas rodoviárias.
- **Operacionalizar o Memorando de Entendimento com o Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários (INTR) da República de Angola**, no âmbito da cooperação em matérias de regulação, exploração e fiscalização de transportes rodoviários no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da troca de experiências e boas práticas internacionais e formação comum de quadros técnicos.

OO.3.2. Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas comunitárias e no âmbito das Nações Unidas

- Assegurar a participação da AMT nas reuniões da Rede Europeia de Reguladores Ferroviários (ENRRB) no sentido da participação ativa desta Autoridade neste rede instituída ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário único europeu, e que visa a troca de informações entre as entidades reguladoras ferroviárias sobre o seu trabalho e princípios e práticas de tomada de decisões, nomeadamente sobre os principais aspetos dos seus procedimentos e relativamente aos problemas de interpretação da legislação ferroviária transposta da União Europeia.
- Assegurar sentido da promoção da internacionalização da AMT, a participação deste Autoridade nas reuniões dos Grupos de Trabalho do IRG-Rail, e com destaque para o exercício da função de co-Chair no Grupo de Trabalho de Monitorização do Mercado, constituindo uma rede de reguladores ferroviários, contando atualmente com a participação de 31 países europeus, que visa atuar como uma plataforma de cooperação, troca de informações e partilha de boas

práticas, a fim de fazer face aos desafios regulamentares, atuais e futuros, no setor ferroviário e promover uma aplicação consistente e harmonizada do quadro regulamentar europeu, atuando, principalmente, sobre as áreas de: (1) acesso à utilização da infraestrutura; (2) sistema de tarifação de utilização da infraestrutura; (3) propostas legislativas em desenvolvimento; e (4) acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário.

- Participar na definição, atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica, na vertente económica, dos sectores regulados, em particular, assegurando a representação/participação da AMT em reuniões de Comissões Técnicas (CT) no contexto do Sistema Português da Qualidade, com o objetivo da promoção de standards técnicos comuns e equitativos para todos os agentes económicos, em ambiente concorrencial.
- Participar nas reuniões do Fórum do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) no sentido da promoção da internacionalização da AMT e da promoção da cooperação de entidades competentes da União Europeia, no contexto do Regulamento (EU) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da RTE-T.
- Participar nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia (CE), relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes.
- Apresentar contributos sobre propostas legislativas (UE) no setor da mobilidade e transportes, com relevância regulatória e jus concorrencial no sentido da participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes.
- Responder a pedidos de contributos relativos a processos de pré-contencioso e contencioso da União Europeia, sempre que solicitado pelas instâncias competentes da União Europeia, no sentido de assegurar uma aplicação uniforme do Direito da União Europeia.

VII. PLANO DE RECURSOS HUMANOS

O ano de 2022 será marcado por uma profunda alteração estrutural na AMT no sentido de potenciar a capacidade instalada dos recursos humanos existentes. Na prática procura-se uma concentração e reafecção de trabalhadores, tendo em vista dotar as áreas fundamentais desta Autoridade, operacionais e de suporte, de mais meios para cumprirem a missão que lhes está cometida.

A estrutura de carreiras da AMT está organizada em grupos profissionais que integram diferentes níveis de qualificação, académica e profissional, a saber: (i) quadros superiores, (ii) profissionais qualificados, e (iii) profissionais semiqualeificados.

A distribuição por aqueles grupos profissionais, bem como pelos cargos de liderança previstos na sua estrutura orgânica para 2022, excluindo nesta sede o Fiscal Único, e que está na base no orçamento de recursos humanos, é a seguinte:

Cargos / Grupos profissionais	Previstos	Ocupados	Vagos
1 – Conselho de Administração	5	3	2
2 – Dirigentes	6	5	0
3 – Quadros superiores	66	37	29
4 – Profissionais qualificados	17	15	2
5 – Profissionais semiqualeificados	2	1	1
Total (1+2+3+4+5)	96	62	34

Tabela 1: Quadro de pessoal

No início de 2022 foi concluída a reestruturação na AMT iniciada no final de 2021, que envolveu uma alteração significativa na estrutura orgânica, por se ter considerado que a anterior estrutura potenciava impactos negativos no funcionamento interno desta autoridade e no seu alcance e eficácia externa.

Assim, através desta nova orgânica mais ágil e menos dispersa, que implicou a extinção e fusão de unidades orgânicas e o reforço das áreas *core* com os quadros internos existentes, pretendeu-se delimitar mais claramente e do ponto de vista técnico as



funções de cada unidade orgânica, tendo como principal objetivo a criação de uma atividade regulatória mais eficiente e eficaz.

Em 2022, um dos principais objetivos será reforçar a AMT com os meios humanos necessários à concretização da sua extensa e crescentemente complexa missão.

Antes de mais, importa salientar que, dos 59 lugares de quadro ocupados à data de preparação do presente Plano de Atividades, e excluindo desde já os que deveriam estar focados nas atividades direção e organização (Diretores e Chefes de Divisão), o que naturalmente não ocorre considerando a já declarada escassez de recursos humanos, cerca de 55% foram “contratados” por recurso ao instrumento jurídico da cedência de interesse público, previsto no artigo 241.º e ss. da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.

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

Tendo em conta o antedito a AMT irá promover em 2022 o lançamento de procedimentos externos para recrutamento e seleção de novos colaboradores com vista a aumentar o nível de capacitação, mantendo a todo tempo o foco na eficiência da utilização dos recursos humanos.

Face ao que antecede, a AMT, em 2022, à semelhança de anos anteriores e numa perspetiva de continuidade, volta a centrar o seu foco em dois vetores: (i) gestão organizacional e (ii) qualificação.

No âmbito do vetor da gestão organizacional, prevêem-se como principais iniciativas a:

- ✚ Promoção dos procedimentos externos de recrutamento e seleção de novos colaboradores com vista a aumentar o nível de competências, mantendo a todo tempo o foco na eficiência da utilização dos recursos humanos;
- ✚ Elevação da importância do sistema de avaliação de desempenho de dirigentes e colaboradores como instrumento de desenvolvimento do capital humano e reconhecimento do mérito.

Em relação ao segundo vetor, relacionado com a qualificação do capital humano, a aposta na continuação das seguintes atividades principais:

- ✚ Desenvolvimento de novos instrumentos e metodologias de partilha e divulgação interna do conhecimento, mantendo o investimento nas ferramentas de comunicação digitais;
- ✚ Promoção da formação com pilar de reforço das competências multidisciplinares, humanas e técnicas.

O investimento nos recursos humanos em 2022 representa cerca de 38,56% dos gastos totais, uma diminuição de c. 4 pontos percentuais quando comparado com o ano de 2021. O quadro seguinte apresenta o detalhe da fatia do orçamento dedicado aos recursos humanos, o qual está alicerçado no quadro de pessoal aprovado para o exercício em causa.

Natureza dos gastos	2021	2022	Δ %
Remunerações e incentivos	5 867 261	6 192 222	5,54
Encargos sobre remunerações e incentivos	1 345 151	1 386 004	3,04
Seguro acidentes de trabalho	73 115	40 000	(45,29)
Formação	59 800	59 800	-
Total	7 345 327	7 678 026	4,53

Unidade: Euros

Tabela 2: Orçamento de gastos com o pessoal

Ainda no capítulo do recrutamento e da consolidação do seu quadro de pessoal, importa assinalar que a AMT, enquanto regulador económico com regime próprio previsto no artigo 27.º dos seus Estatutos e no artigo 32.º da Lei-Quadro das Entidades



Reguladoras, no que respeita ao recrutamento de dirigentes e trabalhadores, assentará sempre as suas iniciativas e decisões numa análise custo-benefício.



VIII. PLANO FINANCEIRO

O orçamento aprovado pelo Conselho de Administração da AMT para o ano de 2022 prevê primeiramente a existência dos recursos humanos e financeiros necessários para a concretização da missão desta entidade reguladora e a execução total das atividades acima propostas para 2022.

O plano financeiro é um instrumento fundamental para qualquer organização, na medida em que constitui, de uma forma simplista, a tradução em rendimentos e gastos daquilo que é a atividade planeada para um determinado exercício.

O orçamento da AMT para 2022, é o resultado do planeamento estratégico realizado dentro da organização, tendo sempre como orientação a promoção da eficiência nos gastos a realizar, ou seja, aumentar a produtividade, gastando o mesmo ou, se possível, menos, sem prejudicar a capacidade instalada e a qualidade do serviço prestado aos seus *stakeholders*.

Também em matéria orçamental, há a realçar a significativa evolução na reposição da autonomia de gestão dos orçamentos, através da alteração operada pelo já referido artigo 427.º da Lei do Orçamento do Estado para 2021 à Lei-Quadro das Entidade Reguladoras.

Não obstante, a AMT continuará em 2022 a pautar a sua conduta em termos de política de gastos pelo cumprimento do princípio da boa gestão dos dinheiros públicos, ou seja, o dinheiro dos contribuintes.

Rendimentos

Em 2022, a atividade da AMT, conforme se tem verificado nos exercícios anteriores, será financiada exclusivamente com recurso a receitas próprias, resultantes das diversas tipologias de taxas previstas essencialmente nos seus Estatutos, mas não só.

Para melhor enquadramento da base legal de suporte aos rendimentos da AMT, importa ainda elencá-los, conforme decorrem do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, bem como da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto:



a) Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)

A TRIR, que representa cerca de 21,12% do total dos rendimentos estimados para 2022, está prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada no Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março. Esta taxa visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede rodoviária nacional que tenham sido concessionadas diretamente pelo Estado.

b) Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)

A TRIF representa cerca de 8,09% do total dos rendimentos estimados para 2021. Esta taxa está prevista e regulamentada alínea b) do n.º 1 do no artigo 32.º dos Estatutos da AMT e visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas da rede ferroviária nacional, a qual está integralmente a cargo da IP, S.A..

O valor desta taxa é fixado anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa tendo por base a aplicação de um coeficiente de 2,15% sobre o valor da TUI – Taxa de utilização da infraestrutura – cobrada em 2019.

Neste particular, importa lembrar a ausência de publicação dos necessários despachos habilitantes em 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021 sendo por isso devidas as taxas relativas a estes exercícios.

c) Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)

A TRIP representa cerca de 8,04% do total dos rendimentos estimado para 2022. Esta taxa está prevista e regulamentada na alínea c) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e visa permitir a remuneração da AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas portuárias nacionais. O pagamento é realizado por cada administração portuária do Continente, aplicando um determinado coeficiente às receitas de exploração arrecadas.



O coeficiente a aplicar para determinar esta taxa é fixado anualmente por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa mantendo o valor absoluto considerado nos anos anteriores.

Também neste caso, não foram publicados os despachos em 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021, à semelhança do que se tem verificado com a taxa de regulação ferroviária.

d) Contribuição de Regulação e Supervisão (CRS - TVDE)

A CRS cobrada às plataformas eletrónicas de TVDE representa cerca de 10,63% do total dos rendimentos estimados para 2021. Esta contribuição está prevista e regulamentada no artigo 30.º, da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, e visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana. Para o presente exercício foi constituída uma estimativa que teve por base os valores recebidos durante o ano de 2020, que incluem já o impacto da Pandemia.

De realçar que esta receita é objeto de distribuição pelo Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) e pelo IMT, I.P., conforme previsto legalmente.

e) Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos (CITV)

A comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos representa cerca de 45,13% do total dos rendimentos estimados para 2021. Esta comparticipação está prevista alínea d) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada na Lei n.º 11/2011, de 26 de abril - *Estabelece o regime jurídico de acesso e de permanência na atividade de inspeção técnica de veículos a motor e seus reboques e o regime de funcionamento dos centros de inspeção.*

A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 9.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro.

Esta receita visa remunerar a AMT pelo exercício dos poderes de regulação e supervisão, e corresponde a 30% da receita cobrada pelo IMT, I.P., a título de



comparticipação das entidades gestoras dos centros de inspeção técnica de veículos, a qual é posteriormente transferida por aquele Instituto para a AMT.

f) Participação sobre os exames de condução (EC)

A participação sobre os exames de condução representa cerca de 0,51% do total dos rendimentos estimados para 2021. Esta participação está prevista na alínea e) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada no Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho - Altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs 2009/113/CE, da Comissão, de 25 de agosto, e 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução.

A participação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 5.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelos Decreto-lei n.ºs 37/2014, de 14 de março, 40/2016, de 29 de julho, e 151/2017, de 07 de dezembro e pela Retificação n.º 3/2018, de 29 de janeiro.

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

g) Participação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem (SIEV)

A participação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem representa cerca de 2,95% do total dos rendimentos estimados. Esta participação está prevista na alínea f) do n.º 1 do artigo 32.º dos Estatutos da AMT e encontra-se regulamentada na Portaria 314-B/2010, de 14 de junho - define o modo de utilização do dispositivo eletrónico de matrícula (DEM) para todos os veículos previstos na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei 112/2009, de 18 de Maio, e para os veículos que utilizem identificadores associados ao sistema Via Verde, sem prejuízo, neste último caso, do disposto no n.º 2 do artigo 27.º da presente portaria, com vista à cobrança eletrónica de portagens, nos termos do n.º 2 do artigo 17.º, do artigo 19.º e do artigo



20.º do Regulamento de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis (Regulamento de Matrícula).

A comparticipação encontra-se especificamente estabelecida no artigo 22.º do referido diploma, o qual foi objeto de alteração pelas Portarias n.ºs 1033-C/2010, de 6 de outubro, 1296-A/2010, de 20 de dezembro, 135-A/2011, de 4 de abril, e 343/2012, de 26 de outubro.

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

h) Outras multas e penalidades diversas e outras receitas correntes

A AMT previu ainda como rendimentos a arrecadar em 2022 resultante de multas e penalidades diversas aplicadas e a aplicar, como consequência da instauração de processos contraordenacionais ao abrigo dos diversos regimes que regulamentam os setores regulados por esta Autoridade, bem como outras receitas relacionadas com outros serviços prestados. Estas receitas representam, no seu conjunto, cerca de 0,32% do total dos rendimentos.

i) Fundos comunitários

Por último a rubrica de financiamento comunitário, está relacionada com a candidatura apresentada pela AMT no âmbito do SATDAP – Sistema de Apoio à Transformação Digital da Administração Pública (SAMA 2020), representando 3,20% do total dos rendimentos, tem por objetivo financiar o projeto do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, através de cofinanciamento do Fundo

Social Europeu (FSE), no âmbito do Programa Operacional Competitividade e Internacionalização 2014-2020.

Assim, o plano orçamental de rendimentos para 2022, é o seguinte:

Natureza dos rendimentos	Valor
Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)	3 755 745
Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)	1 438 310
Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)	1 429 946
Contribuição de Regulação e Supervisão (CRS-TVDE)	1 889 854
Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos (CITV)	8 025 000
Comparticipação sobre os exames de condução (EC)	90 000
Comparticipação sobre a tarifa de transação eletrónica de portagem (SIEV)	525 000
Outras multas e penalidades diversas e outras receitas correntes (Outras)	57 000
Fundos comunitários	569 492
Total	17 780 347

Unidade: Euros

Tabela 3: Orçamento de rendimentos

Em seguida apresenta-se um gráfico com a representação relativa de cada natureza de rendimento.

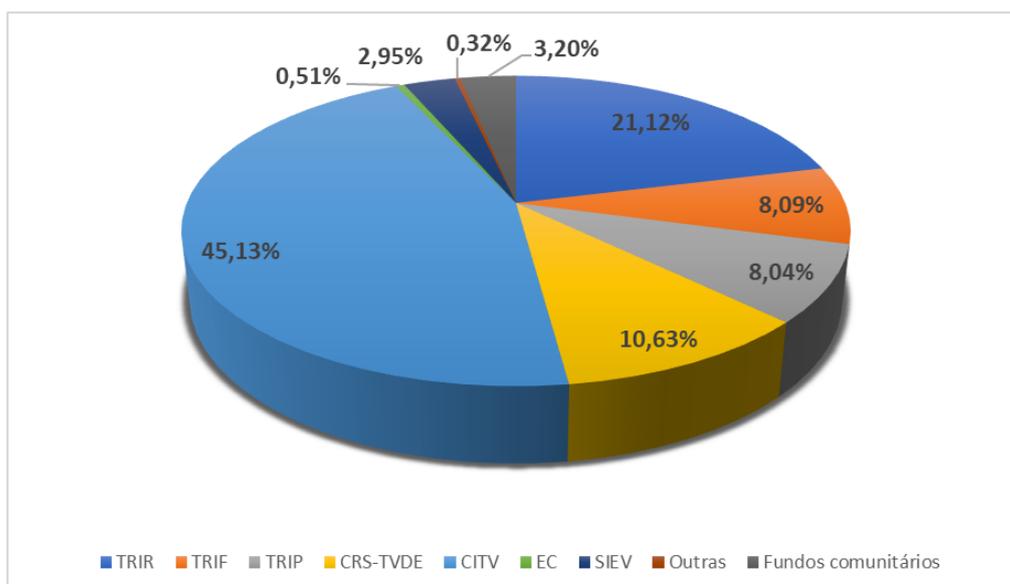


Gráfico 1: Distribuição relativa orçamento de rendimentos



Gastos

Quanto ao orçamento de gastos para 2022, a política da AMT continuará em linha com os anos anteriores, ou seja, orientando as decisões para as soluções mais eficientes.

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

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

Os gastos orçamentados para o exercício de 2022, tiveram em linha de conta as necessidades de financiamento para materialização das atividades e ações identificadas no presente plano ao longo de 12 meses completos de atividade, bem como os custos fixos inerentes à estrutura organizacional que deverá integrar os recursos humanos e materiais necessários à concretização do mesmo.



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

Natureza dos gastos	Valor
Pessoal	7 618 226
Fornecimentos e serviços externos	4 384 222
Juros e outros encargos	3 000
Transferências	1 807 403
Outras despesas ¹	788 001
Investimentos em bens de capital	3 065 410
Total	17 666 262

Unidade: Euros

Tabela 4: Orçamento de gastos

Os gastos com o pessoal, representam 43,12% do total global, têm na sua base o quadro aprovado para 2022, e uma previsão de processamento de salários para 14 meses. Estes gastos já incluem os recursos humanos a recrutar, quer por consolidação (pessoal em exercício de funções na AMT há mais de 12 meses em regime de cedência de interesse público), quer por concurso. Em matéria da consolidação, importa realçar que a integração nos quadros da AMT não irá ter qualquer reflexo ao nível do aumento de despesa.

A segunda natureza de gastos com maior peso na respetiva estrutura, são os relacionados com fornecimentos e serviços externos que representam cerca de 24,82% do total global. Nesta tipologia incluem-se todos os gastos relacionados com a despesa corrente inerente ao funcionamento da AMT, bem como estudos e trabalhos especializados relacionados com as atividades *core*.

As transferências para outras entidades públicas, que representam cerca de 10,23% do total global dos gastos previstos para 2021, integram as prestações a pagar à Autoridade da Concorrência (AdC) nos termos do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, bem como com as transferências a realizar para o IMT, I.P. e para o Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) da contribuição de

¹ Inclui Reserva no valor de 209 045€.

regulação e supervisão cobrada pela AMT, *cfr.* previsto no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, na sua redação atual.

Com especial significado, existem ainda os gastos previstos para investimentos em bens de capital, que representam cerca de 17,35% do total global, e onde está refletido, designadamente, o desenvolvimento do sistema de *Business Intelligence* do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, em curso durante o presente exercício. De referir que este projeto envolve uma comparticipação comunitária.

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

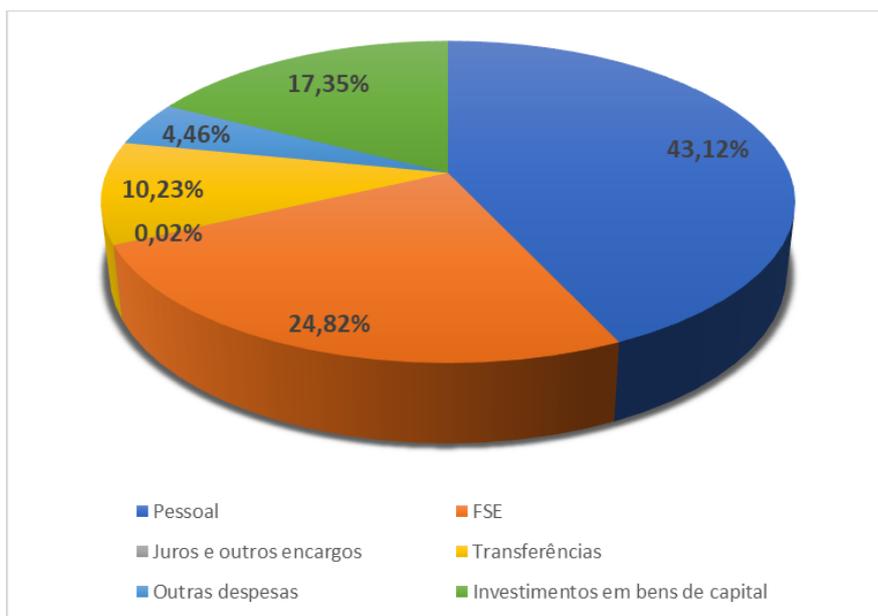


Gráfico 2: Distribuição relativa orçamento de gastos

IX. PLANO TECNOLÓGICO

A gestão e manutenção evolutiva das tecnologias em uso na AMT de apoio à atividade operacional e não operacional continuará a existir em 2022, visto que se trata de matérias de carácter corrente.

Como referido, o ano de 2022 ficará marcado pela conclusão do desenho e implementação da arquitetura tecnológica de suporte ao desenvolvimento do Observatório da AMT.

Para 2022 estão também previstas um conjunto de ações que visam o desenvolvimento e implementação das matérias de carácter obrigatório previstas no Decreto-Lei n.º 65/2021, de 30 de julho, que regulamenta o Regime Jurídico da Segurança do Ciberespaço e define as obrigações em matéria de certificação da *cibersegurança* em execução do Regulamento (UE) 2019/881 do Parlamento Europeu, de 17 de abril de 2019 e no Regulamento n.º 183/2022, de 21 de fevereiro, que configura uma instrução técnica relativa a comunicações entre as entidades e o Centro Nacional de Cibersegurança (CNCS).

Por último, dentro das principais matérias a serem tratadas no âmbito deste Plano, a AMT, conforme já referido, tem prevista a entrada em produção do Sistema de Gestão de Reclamações (SGR), o qual tem em vista promover mais eficiência na atividade de tratamento de reclamações, assim como a produção de informação de gestão. De referir que este é um produto desenvolvido internamente pela área de sistemas de informação da AMT.

**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS**



**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS**



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

