PLANO DE ATIVIDADES PARA 2023

30 de março de 2023

AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Índice

1. Mensagem da Presidente 1

2. Enquadramento 7

3. Matriz de Prioridades Estratégicas e Objetivos Operacionais 9

4. Indicadores globais de desempenho para 2023 10

5. Prioridades Estratégicas – Operacionalização 11

4. Atividades a desenvolver no âmbito das áreas transversais 33

4.1 Garantir a sustentabilidade 33

4.2 Melhorar a eficácia, a eficiência e a qualidade dos serviços prestados 34

5. Meios humanos e financeiros 35

5.1 Meios humanos 35

5.2 Meios financeiros 38

ANEXO 45

1. Mensagem da Presidente

O ano de 2023 apresenta vários desafios a nível global que devem ser refletidos no planeamento estratégico da atividade da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

Enquanto Presidente do seu Conselho de Administração este é o segundo instrumento de gestão que apresento e que segue os compromissos que assumi perante a Assembleia da República, com especial enfoque na abertura da AMT às empresas e aos cidadãos, sem esquecer a incorporação do contributo da academia e dos projetos de investigação que traduzam a inovação tecnológica e a digitalização nos serviços de mobilidade e transportes, alavancas da necessária transição destes mercados para novos patamares mais exigentes.

Queremos aprender e evoluir para um nível inequívoco de excelência, servindo qualidade a todos os utilizadores dos serviços de transporte e mobilidade, protegendo os seus direitos e promovendo uma mobilidade que se quer efetivamente mais eficiente, inclusiva, sustentável, inteligente e digital.

O contexto global é desafiante.

Ainda não refeitos da pandemia do século, na sequência da invasão da Ucrânia pela Rússia enfrentamos uma crise energética e inflacionista global que torna premente a ação sobre os temas da segurança e funcionamento das cadeias logísticas globais e da independência geopolítica no abastecimento energético da Europa, requerendo a aceleração de medidas que promovam a transição energética, indissociável da transição ecológica.

Não devemos esquecer que as crises e ameaças são também motores de aceleração e que a União Europeia (UE) tornou a Europa o primeiro continente a assumir a meta da neutralidade carbónica como vinculativa em 2050 através da Lei Europeia do Clima. Com esse objetivo a UE tem apresentado sucessivos pacotes de medidas regulatórias e legislativas que abrangem os vários mercados relevantes para a concretização das transições e cumprimento das metas definidas, com especial destaque para o mercado

interno da energia, bem como os mercados da mobilidade e dos transportes, que corporiza uma das mais relevantes políticas comuns da UE.

Os transportes são, de facto, a espinha dorsal da economia e do crescimento económico, tendo há muito sido aceite que ambas as vertentes não podem ser separadas.

No entanto, como nos recordam as Nações Unidas, a OCDE e a própria UE, o CO2 emitido pelo setor dos transportes é o principal "contribuinte" para os gases com efeito de estufa (GEE), representando 23% das emissões globais e, dentro do setor dos transportes, mais de 71% das emissões são provenientes do transporte terrestre, incluindo cerca de 70% somente do subsetor rodoviário. Para atingir as metas estabelecidas pelo Acordo de Paris, foram estabelecidas metas específicas, ambiciosas, para o setor de transporte, em particular para o transporte rodoviário, para reduzir as emissões de CO2. No entanto, o Fórum Internacional de Transporte (ITF) da OCDE prevê que até 2050 o transporte de passageiros aumentará 2,3 vezes e o transporte de carga crescerá 2,6 vezes sob a trajetória que reflete os esforços atuais. As emissões de CO2 do transporte aumentarão em 16% até 2050, mesmo se os compromissos atuais para descarbonizar o transporte forem totalmente implementados.

Este caminho não é sustentável. Para implementar totalmente esses compromissos, é necessário garantir que o quadro regulatório internacional e nacional possa apoiar essas metas ambiciosas.

Urge reunir os contributos de todos os setores para o desenho de políticas públicas e para o planeamento estratégico, dinâmico e flexível, o qual internaliza na regulação as respostas aos desafios globais das transições ambiental, energética e digital.

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

A nível interno, a reestruturação orgânica, já concretizada, aumentou a qualidade do serviço prestado pela AMT, promovendo a eficiência na utilização dos recursos e a eficácia na atuação desta Autoridade. Continuamos a executar a estratégia de reforço

de recursos humanos, através de procedimentos para a contratação de especialistas e a promoção da capacitação técnica dos colaboradores da AMT de forma a potenciar a sua capacidade de resposta aos desafios globais das transições ambiental, energética e digital.

Saúdo a Assembleia da República por na lei do Orçamento de Estado para 2023 ter contribuído de forma inequívoca para a recuperação da autonomia de gestão das entidades reguladoras independentes, tornando assim claro que a captura do regulador é inaceitável num quadro normativo europeu e num Estado de direito democrático.

Tal como me propus no ano de 2022, será apresentada este ano a proposta de alteração legislativa que se encontra concluída e que pretende conferir à AMT a autonomia na cobrança das suas próprias receitas, que determina a fixação e cobrança efetiva das taxas de regulação das infraestruturas ferroviárias e portuárias, cuja ausência de liquidação e cobrança contribui para insuficiência financeira deste regulador e inibe o desenvolvimento de mais e melhor regulação e supervisão nos mercados da mobilidade e dos transportes.

Na execução dos seus poderes de regulação e de supervisão a AMT assume a continuidade em 2023 das suas **Prioridades Estratégicas** que são:

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

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

PE 3 - Dinamizar o papel internacional da AMT.

Pretende-se que a AMT seja mais visível e presente junto dos setores regulados, constituindo-a como um veículo criador de pontes e promotor de soluções para problemas que perturbem o normal funcionamento dos mercados que regula, tendo sempre como pilares orientadores a defesa dos interesses dos consumidores e utilizadores da concorrência não falseada e geradora de mais qualidade nos serviços prestados, procurando sempre conjugar da melhor forma possível a relação

custo/benefício, orientando-se por princípios que promovam o investimento e a inovação, fomentando assim o surgimento de melhores ofertas para consumidores e empresas.

A AMT assume o reforço da supervisão e monitorização dos mercados, fiscalizando situações de incumprimento, bem como a apresentação de propostas legislativas e regulamentares que defendam os direitos dos consumidores e a promoção da qualidade dos serviços da mobilidade.

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

Contribuindo para a conceção de políticas públicas no setor da mobilidade dos transportes apresentámos logo no início de janeiro de 2023 o estudo **"Linhas de Orientação sobre a Regulação da Micromobilidade Partilhada"** incluindo recomendações dirigidas aos vários atores desse mercado, bem como propostas legislativas e regulamentares à Assembleia da República, Governo e Autarquias com o objetivo de promover a integração desses novos modos em políticas de mobilidade urbana mais ecológica, inteligente e coordenada, sem esquecer a segurança de todos os utilizadores, quer os dos serviços de mobilidade partilhada, quer a de todos os utilizadores do espaço público.

Por outro lado, a AMT está a dar continuidade a um projeto que incorpora os desafios e metas internacionais da descarbonização e das transições ecológica e digital no setor do transporte público rodoviário e fluvial de passageiros, e que definirá **Obrigações de Serviço Público mais sustentáveis e ecológicas** ("**OSP Verdes**") - a apresentar no próximo mês de setembro - incorporando as melhores práticas, de forma a que os contratos de serviço público vigentes nesse mercado possam incluir frotas mais eficientes do ponto de vista ambiental, com a utilização de energias mais limpas,

incluindo combustíveis de fontes renováveis, biocombustíveis e combustíveis sintéticos, como o hidrogénio verde. O estudo incidirá também sobre a questão do financiamento dessas obrigações, considerando a necessidade de definir modelos económico-financeiros e contratuais adaptados à realidade do nosso país.

Na concretização das primeira e segunda prioridades estratégicas destaco ainda a organização, em outubro – em conjunto com o Município da Covilhã e a Universidade da Beira Interior – de uma **conferência sobre os desafios da mobilidade nos territórios de baixa densidade e de ocupação dispersa**, com foco nos temas das transições ambiental, digital e energética e do seu impacto na economia e na mobilidade, tendo em conta as especificidades desses territórios.

Garantindo o cumprimento do compromisso que assumi no meu mandato, de promoção da literacia e do conhecimento, este ano a AMT organizará o **1.º Encontro das Entidades Reguladoras Portuguesas – "10 Anos da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras – Que Futuro?"**, um acontecimento inédito em Portugal. Um encontro que ocorrerá em maio e que reunirá todas as onze entidades reguladoras independentes em Portugal. Um espaço que se pretende ser de reflexão, aberto à sociedade e à academia, aferindo quais são os desafios com que estas entidades se deparam, qual o papel dos reguladores na garantia do exercício de direitos fundamentais ou no acesso inclusivo a serviços essenciais, de que forma poderá a inovação impulsionada pelas três transições constituir uma oportunidade e um desafio para a regulação, quais são os contributos da regulação para o crescimento económico, qual o impacto da inteligência artificial na regulação e ainda se os nossos cidadãos são verdadeiramente informados e exigentes no respeito pelos seus direitos.

Cumprindo a **terceira Prioridade Estratégica** estamos já a intensificar a cooperação com entidade congéneres, nomeadamente da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), no âmbito da regulação e promoção e defesa da concorrência com vista à identificação e promoção das melhores práticas internacionais. Destaco que em março de 2023 tive a oportunidade de promover a deslocação a Maputo de uma delegação da AMT que liderei, em conjunto com representantes da academia (Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto), numa missão de cooperação para a promoção do desenvolvimento sustentável da mobilidade e transportes em

Moçambique e Portugal, incluindo reuniões a nível do Governo, bem como o estabelecimento de parcerias de cooperação com entidades congéneres e entidades responsáveis pelo planeamento de sistemas de transportes integrados e sustentáveis, como o Plano Diretor de Mobilidade e Transportes para a Área Metropolitana de Maputo 2013 – 2035.

A AMT assumiu o compromisso de estreitamento da cooperação bilateral – não apenas com Moçambique, mas com outros países como Angola, Brasil e Cabo Verde (na CPLP) ou ainda com outros países como a Colômbia, em especial no desenvolvimento de ações concretas de formação e capacitação das pessoas do sector, na vertente pública e privada; de melhoria do enquadramento legal regulatório; bem como quanto ao planeamento da operação de sistemas de transportes.

A promoção de uma mobilidade mais inclusiva, mais eficiente, mais segura, descarbonizada, digital, acessível a todos, sem barreiras concorrenciais, contribuindo para um sistema dos mercados da mobilidade e dos transportes, melhor e mais inclusivo para todos os cidadãos e empresas.

Termino esta mensagem agradecendo a todas e a todos que fazem acontecer a AMT e que com o seu empenho e dedicação contribuem para o cumprimento da missão desta Autoridade.

Ana Paula Vitorino

Presidente do Conselho de Administração

2. Enquadramento

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

A sua missão é regular e supervisionar os mercados da mobilidade e dos transportes, num quadro de desenvolvimento sustentável e utilização eficiente de recursos, assegurando a defesa dos direitos dos utilizadores.

A atividade da AMT tem impacto na vida dos cidadãos e das empresas. A sua atuação é dirigida aos operadores de serviços e infraestruturas ferroviários, rodoviários, marítimos e fluviais, portuários e logísticos, abrangendo o transporte de passageiros e mercadorias.

A AMT participa na avaliação de políticas públicas e contribui para a definição das estratégias nacionais em matéria de mobilidade e dos transportes. O objetivo desta entidade é promover a concorrência não-falseada e equitativa, com padrões de qualidade nos serviços prestados, bem como a acessibilidade e a coesão social e territorial.

A regulação económica, jurídica e técnica é exercida para garantir o direito das pessoas e das empresas à mobilidade e à atividade económica, suprindo as falhas de mercado sem gerar falhas de Estado. Em matéria de supervisão, realizam-se ações de fiscalização e auditoria para garantir o cumprimento de obrigações de serviço público. Esta autoridade exerce os seus poderes de autoridade, aplicando as devidas sanções. Também realiza o controlo anual das compensações financeiras pagas aos operadores de transporte público de passageiros.

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

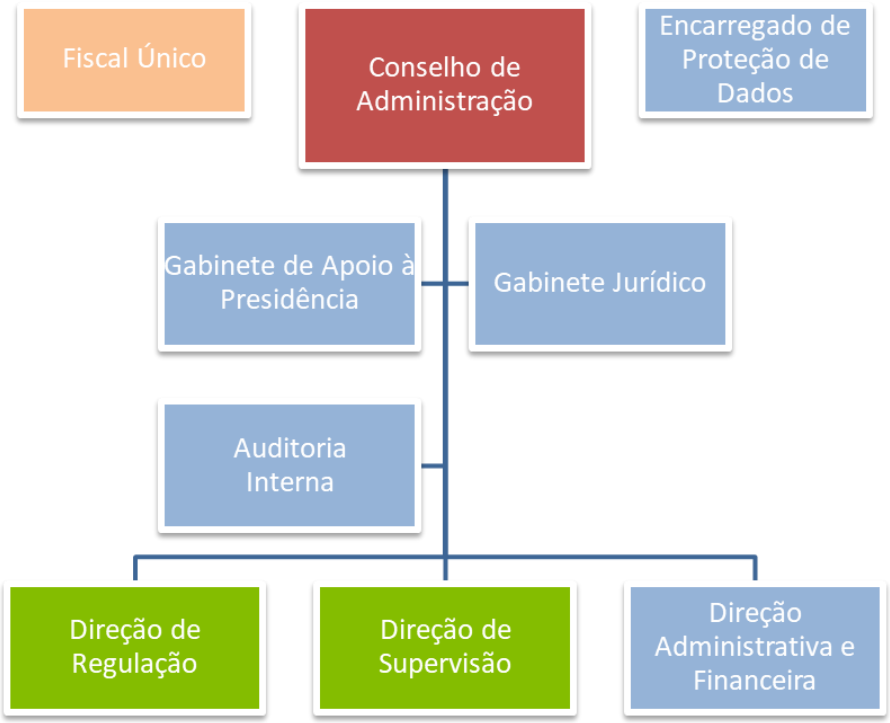
A AMT quer contribuir para o desenvolvimento socioeconómico do País. Está alinhada com os desafios estratégicos globais da transição digital, ambiental e energética e está

empenhada na construção de uma verdadeira literacia sobre a mobilidade e os transportes, no estabelecimento de parcerias com a academia e centros de inovação e investigação e na realização de estudos com impacto nos mercados regulados.

Este regulador trabalha em permanência para aumentar a transparência na sua atuação, tendo desenvolvido o Observatório, uma infraestrutura tecnológica que agrega os principais indicadores da atividade dos operadores e é uma base de conhecimento essencial para o desenho de políticas públicas.

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

Para 2023 a AMT tem a seguinte estrutura orgânica.



3. Matriz de Prioridades Estratégicas e Objetivos Operacionais

A estratégia proposta para 2023 mantém a estrutura central da anterior, assentando em três **Prioridades estratégicas,** consideradas estruturais para o cumprimento das atribuições da AMT, e nos **objetivos operacionais da estratégia,** que se resumem no seguinte quadro:

N.º	Prioridades Estratégicas	N.º	Objetivos Operacionais	Tipo de indicador de desempenho
P.E.1	Promover a melhoria do enquadramento e da oferta nos mercados regulados	OO.1.1	Potenciar uma regulação ativa, promovendo o investimento eficiente e sustentável, a concorrência não falseada e qualidade e a cobertura territorial dos serviços e infraestruturas de mobilidades e dos transportes.	Eficiência
		OO.1.2	Adoptar recomendações dirigidas ao cumprimento das três transições, ecológica, digital e energética.	Eficácia
		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.	Qualidade
		OO.1.4	Promover uma supervisão que atue de forma dissuasora nas situações de incumprimento com os normativos legais em vigor e com as recomendações da AMT.	Eficácia
		OO.1.5	Assegurar a defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores e promover a transparência e a qualidade do serviço público.	Qualidade
		OO.1.6	Reforçar a monitorização dos mercados regulados através do Observatório dos Mercados da Mobilidade e dos Transportes.	Eficiência
P.E.2	Promover o papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e conhecimento, interna e externa, e do combate às alterações climáticas	OO.2.1	Organizar um ciclo de conferências com enfoque nas temáticas relacionadas com o papel da regulação no contexto do desenvolvimento económico do País, da coesão territorial e social, da inovação e do combate às alterações climáticas.	Qualidade
		OO.2.2	Concretizar parcerias para a inovação com universidades e centros de investigação, empresas e sociedade civil, organizações não governamentais e personalidades de reconhecido mérito, criando, nomeadamente, o Prémio AMT.	Eficiência
		OO.2.3	Desenvolver estudos que promovam a melhoria do desempenho operacional, económico e ambiental dos serviços da mobilidade e dos transportes, incluindo a mobilidade suave, autónoma e conectada.	Qualidade
		OO.2.4	Dinamizar a oferta de serviços digitais nos mercados da mobilidade e dos transportes.	Eficiência
		OO.2.5	Prosseguir a transição e transformação digital da AMT.	Eficiência
		OO.2.6	Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT.	Qualidade
		OO.2.7	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no ecossistema da mobilidade e dos transportes.	Eficácia
P.E.3	Dinamizar o papel internacional da AMT	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 institucionais.	Eficácia
		OO.3.2	Aprofundar a participação da AMT na conceção e desenvolvimento das normas que afetam a mobilidade e os transportes quer na União Europeia, quer no âmbito das Nações Unidas.	Eficácia
		OO.3.3	Participar, com o contributo ativo da AMT, nas conferências internacionais relacionadas com a mobilidade e os transportes e com as transições ambiental, digital e energéticas .	Eficácia

4. Indicadores globais de desempenho para 2023

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 2023, são os seguintes:

#	Tipo de indicador	Indicador	Definição
1	Eficiência	Resultados concretizados por unidade orgânica	Este indicador mede a eficiência através da relação entre as ações concretizadas e os recursos humanos, financeiros e outros disponíveis e utilizados, numa lógica de otimização dos recursos.
2	Eficácia	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 e tendo em conta as ações adicionais realizadas.
3	Qualidade	Aprovação e acolhimento das iniciativas da AMT	Este indicador mede a qualidade dos atos regulatórios e de supervisão produzidos pela AMT, assim como de outras iniciativas da AMT (estudos, conferências, formação, protocolos), numa lógica de inovação, melhoria do serviço e satisfação das necessidades dos utilizadores.

5. Prioridades Estratégicas – Operacionalização

No intuito de ampliar a transparência da atuação da AMT, o Planeamento Estratégico para 2023 contém todo o desdobramento operacional das atividades que compõem o leque de ações desta Autoridade que, de uma forma que se pretende esquemática e clara, estão anexas a este instrumento de gestão.

Assim, opta-se por destacar algumas ações estratégicas de relevo que contribuem, de forma ativa e evidente, para o cumprimento das Prioridades Estratégicas.

1.ª Prioridade Estratégica

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

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

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

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

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

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

Nos mercados da mobilidade e transportes e respetivas infraestruturas existem vários exemplos de projetos que contribuem para o desenvolvimento das três transições -

ecológica, energética e digital - os quais são potenciados por tecnologias, muitas vezes disruptivas.

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

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

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

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

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

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

Neste contexto está em causa, nomeadamente,

- Acompanhar a revisão do regime jurídico que regulamenta a atividade dos transportes públicos de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros (transportes em táxi), previsto no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto e promover o estudo de fundamentação e o regulamento tarifário aplicável ao serviço de transporte em táxi, no sentido de promover regras claras, objetivas e transparentes;
- Acompanhar propostas legislativas no âmbito da revisão da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, (TVDE), no seguimento de parecer apresentado pela AMT sobre este mercado;
- Acompanhar a revisão do regime jurídico da operação portuária;
- Propor alterações legislativas ao regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros expresso e interfaces e terminais de passageiros;
- Avaliar a capacidade instalada no mercado dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITVs) à luz do regime aplicável tendo em vista identificar se existem situações que necessitem de intervenção da AMT e, caso necessário, formular recomendações;

- Avaliar os mercados do ensino e examinação da condução, tendo em vista identificar se existem situações que justifiquem a intervenção da AMT e, caso necessário, formular recomendações.

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

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

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

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

compensações a operadores de transporte público de passageiros decorrentes da situação epidemiológica vivida no contexto COVID-19, e no sentido de assegurar a maximização de recursos públicos e a sua conformidade legal, desenvolver ações de auditoria junto daqueles operadores, na sequência dos resultados apurados no âmbito das avaliações relativas aos anos de 2020 e 2021.

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

A defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores, a promoção da transparência dos operadores face aos consumidores e utentes e a prestação de serviços públicos de qualidade, para além de atribuições estatutárias, são desígnios muito relevantes para a AMT enquanto regulador independente. Neste contexto, a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utilizadores em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade, devem ser prosseguidas através da adoção das medidas que considere necessárias para o efeito, recorrendo a todos os poderes que lhe estão atribuídos por lei.

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

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

Para o efeito, destaca-se:

- Elaboração dos relatórios de análise relativos às reclamações recebidas na AMT, contendo informação estatística sobre as mesmas, modos e categorias, entidades reclamadas, motivos de reclamação e indicação das atividades desenvolvidas, medidas adotadas e resultados alcançados decorrentes da atuação deste regulador.
- Análise das queixas, reclamações e denúncias recebidas.

- Análise anual das reclamações tendo em conta a identificação de ilícitos tipificados na lei, cujo tratamento compete à AMT salvaguardar.
- Monitorização e supervisão sistemática ao tratamento das reclamações de consumidores, dado por agentes económicos e entidades públicas, em todos os mercados da mobilidade, no sentido de apurar a eficácia da sua atuação e a resolução efetiva das questões reclamadas.

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

O ano de 2023 ficará marcado por uma nova forma de disponibilização ao público em geral dos dados recolhidos pelo Observatório dos Mercados da Mobilidade e Transportes da AMT, que se traduzirá na apresentação de relatórios dinâmicos dos vários modos de transporte, garantindo uma análise transversal ao setor dos Transportes em Portugal.

Este sistema de informação, que veio permitir alcançar mais eficácia e eficiência na preparação de trabalhos nas vertentes da regulação e da supervisão, será objeto de uma evolução durante o ano de 2023, que permitirá a disponibilização de informação ao público em geral, através de um site específico, e um mais eficiente processo de recolha periódica e sistemática de informação junto de entidades externas. Com esta mudança, também os processos de tomada decisão da AMT, enquanto Regulador Independente, irão beneficiar.

2ª Prioridade Estratégica

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

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

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

Em 2023, a AMT compromete-se a consolidar a abertura aos cidadãos e às empresas, à academia e aos centros de inovação, através da continuação da disseminação do conhecimento e da promoção de uma verdadeira literacia sobre a mobilidade e os transportes.

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

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

Assim, em 2023, a AMT assume o compromisso de continuar o "Ciclo de Conferências sobre Mobilidade e Transportes" – já iniciado no último semestre de 2021 – e de realizar apresentações públicas dos estudos efetuados no âmbito da sua missão, de forma a potenciar a literacia dos setores da mobilidade e dos transportes junto dos cidadãos, das entidades reguladas e dos órgãos com competência legislativa, potenciando, assim, a introdução no ordenamento jurídico português de normas que promovam a inovação e as três transições, contribuindo para o cumprimento dos compromissos assumidos perante a União Europeia e as organizações internacionais, em benefício do cidadão em geral, dos utilizadores e dos operadores.

Durante o mês de janeiro de 2023 realizar-se-á a apresentação pública do Estudo inovador sobre Regulação da Micromobilidade Partilhada, elaborado pela AMT, onde se

clarifica o conceito de “micromobilidade partilhada” e formula um conjunto de recomendações dirigidas ao Estado Legislador, aos Municípios, à Administração Central responsável pela segurança rodoviária e pela regulação técnica e homologação de veículos, e ainda aos responsáveis pelo planeamento e gestão do espaço público. De facto, a mobilidade urbana coloca, hoje, novos desafios para os quais as cidades não estavam preparadas. Quotidianamente deparamo-nos com novas e disruptivas realidades e, sobretudo, as áreas urbanas enfrentam desafios incontornáveis que resultam quer da crescente exigência dos cidadãos, quer das políticas públicas por espaços mais sustentáveis, eficientes e inclusivos.

Durante o mês de maio de 2023 a AMT promoverá a organização do **1.º Encontro das Entidades Reguladoras (ER) Portuguesas,** uma Conferência que terá como tema: “10 Anos da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras – Que Futuro?”. A Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, celebra este ano uma década. As ER portuguesas têm um papel essencial na regulação da atividade económica, na defesa dos serviços de interesse geral, na proteção dos direitos e interesses dos consumidores e, ainda, na promoção e defesa da concorrência.

A missão das ER deve ser exercida com Independência, Qualidade, Transparência e Eficiência: independência do poder político e dos regulados, evitando a captura da regulação; obedecendo a elevados padrões de qualidade; com transparência – quer no funcionamento dos órgãos e na gestão do pessoal, quer na discussão participada de projetos de regulamentos e na disponibilização pública de informação relevante; e com eficiência na gestão dos recursos necessários à prossecução eficaz das atribuições públicas a seu cargo.

Decorridos 10 anos sobre a aprovação da Lei-Quadro, iremos promover um espaço de reflexão e debate entre as ER Nacionais, incluindo o Banco de Portugal e a Entidade Reguladora para a Comunicação Social, que, apesar de se regerem por legislação própria, partilham dos mesmos princípios das ER, e a Academia, sobre os novos desafios que enfrentam as ER, como, por exemplo:

- Qual é o papel das ER na garantia do exercício de direitos fundamentais ou no acesso inclusivo a serviços essenciais;

- Como poderá a inovação impulsionada pelas três transições (ecológica, energética e digital) constituir uma oportunidade e um desafio para a regulação;
- Quais são os contributos da regulação para o crescimento económico e qual o impacto da inteligência artificial na regulação;
- São os cidadãos verdadeiramente informados e exigentes no respeito pelos seus direitos.

Durante o mês de setembro de 2023 realizar-se-á a sessão pública de apresentação do Estudo das Obrigações de Serviço Público Verdes, um estudo que tem como objetivo fundamentar propostas de instrumentos regulatórios que venham criar e implementar Obrigações de Serviço Público com Sustentabilidade Ambiental e Climática Reforçada (OSP Verdes), no âmbito dos Contratos de Serviço Público de Transporte de Passageiros, incluindo a identificação de metas nacionais e europeias relativas à descarbonização da economia, bem como do financiamento e respetivos instrumentos necessários ao cumprimento de tais objetivos. 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, o foco de estudo prioritário é o transporte público de passageiros por rodovia e por vias navegáveis interiores.

Em outubro de 2023 a AMT organizará, em conjunto com o Município da Covilhã e a Universidade da Beira Interior uma conferência sobre os **desafios da mobilidade nos territórios de baixa densidade e de ocupação dispersa.**

Pretende-se realizar a conferência na cidade da Covilhã, com foco nos temas das transições ecológica, energética e digital e do seu impacto na economia e na mobilidade e da especificidade desses territórios, de modo a não só a gerar um debate de ideias, informando os cidadãos e divulgando o trabalho desenvolvido por cientistas e profissionais, contribuindo para a prestação de um melhor serviço à sociedade bem como para um desenvolvimento verdadeiramente sustentável, mas também com uma perspetiva prática, baseada na análise de casos de estudo e propostas de medidas concretas de atuação, que fomentem a investigação e levem a caminhos exequíveis de superação dos desafios.

O planeamento da mobilidade não se resume apenas à construção das respetivas infraestruturas e cada vez mais se foca na sua sustentabilidade económica, ambiental e social e no potencial de geração de riqueza, emprego e coesão territorial.

A necessidade de acelerar a ação climática e potenciar os seus benefícios atribui uma importância estrutural ao conceito de transição justa: implica a implementação de políticas e quadros de diálogo necessários para avançar na transição ecológica e não deixar ninguém para trás, sobretudo os territórios de baixa densidade, por natureza mais vulneráveis e onde se revela mais difícil explorar todo o seu potencial.

A transição da economia deve poder gerar prosperidade para a totalidade da sociedade a partir de uma perspetiva inclusiva, protegendo adequadamente os cidadãos, os trabalhadores e os investidores destes territórios.

É, portanto, necessário ponderar a introdução de mecanismos de discriminação positiva das regiões do interior do país, através da promoção de políticas de mobilidade equitativas, exequíveis e justas, sobretudo num país tão assimétrico como Portugal, em que a capacidade de geração de riqueza é substancialmente diferente comparando o litoral com o interior, e ainda mais se tivermos em conta as áreas metropolitanas face aos demais territórios.

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

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

O objetivo é obter:

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

Tendo em vista a concretização deste objetivo, até final do ano de 2023 serão celebrados protocolos de coorganização com os parceiros institucionais escolhidos, contactados os *key note speakers* nacionais e internacionais convidados e realizado o *save the date* da Conferência, dando igualmente início à contratação dos meios adequados.

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

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

Pretende-se que as parcerias estabelecidas permitam a realização de projetos específicos, com relevância económica e social, promovendo a inclusividade, a

eficiência e a sustentabilidade, integrando, designadamente, as dinâmicas da engenharia, da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade.

Neste sentido, está prevista a celebração, em 2023, de protocolos de cooperação com a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, com a Universidade Eduardo Mondlane e com o Instituto Superior de Transportes e Comunicações, estas últimas situadas em Moçambique.

Serão também iniciados contactos mais estreitos com o Observatório de Mobilidade e Transportes de Moçambique, tendo em vista a partilha de experiências com o Observatório da AMT e com o apoio técnico que possa ser concedido por esta ao parceiro moçambicano na implementação de metodologias de recolha, tratamento e apresentação dos dados sobre os mercados da mobilidade e dos transportes.

Durante o ano de 2023 será instituído um prémio destinado à promoção da investigação científica, enquadrado na Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, tendo em vista o desenvolvimento de trabalhos de excelência no âmbito da mobilidade e dos transportes, de acordo com um tema predefinido anualmente, que possam ser aplicados no contexto da regulação e da promoção e defesa da concorrência. A atribuição do prémio será da responsabilidade de um júri independente.

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

Neste âmbito pretende-se:

- Elaborar um estudo sobre a fundamentação das tarifas de utilização da infraestrutura ferroviária, tendo em conta a necessidade de promoção da competitividade do mercado e sustentabilidade ambiental dos modos de transporte;
- Concluir e apresentar publicamente o estudo sobre as Obrigações de Serviço Público Verdes, que tem como objetivo fundamentar propostas de instrumentos regulatórios que venham criar e implementar Obrigações de Serviço Público com Sustentabilidade Ambiental e Climática Reforçada (OSP Verdes).

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

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

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

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

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

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

Gestão e mudança organizacional

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

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

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

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

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

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

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

Reclamações

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

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

Neste sentido, o tratamento de uma média de 16 000 reclamações por ano e, bem assim, dos pedidos de informação, designadamente a execução das tarefas e dos processos internos inerentes ao mesmo, ganha em termos de eficiência e capacidade de resposta com a implementação de um sistema de gestão de reclamações, nomeadamente no que respeita à sua gestão - com benefícios diretos na capacidade de análise, tratamento, reporte e disponibilização de dados e informação estatística, com relevo quer para o cumprimento da exigência estatutária de elaboração semestral de relatório das reclamações, quer para efeitos das análises específicas das reclamações para as unidades orgânicas da AMT e informação estatística relevante, designadamente para efeitos de supervisão e no quadro das ações de fiscalização e auditoria programadas e de suporte ao seu planeamento, bem como para efeitos da sua atividade sancionatória.

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

Por isso mesmo, o Plano da AMT para 2023 prevê expressamente um salto qualitativo nesta matéria que passa pelo levantamento do quadro sancionatório aplicável no âmbito da aquisição de um sistema de gestão de reclamações que permita a distribuição por uma grelha de ilícitos tipificados na lei.

Observatório AMT

O ano de 2023 ficará marcado pela disponibilização ao público em geral do Observatório dos Mercados da Mobilidade e Transportes da AMT, que apresentará relatórios dinâmicos nos vários modos de transporte, garantindo uma análise transversal aos mercados da mobilidade e dos transportes.

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

Pretende-se, ainda em 2023, dar início a uma ronda de eventos com vista à promoção e divulgação do Observatório junto dos diversos segmentos do público.

Com o sistema tecnológico que foi desenvolvido será possível, de forma mais imediata e sistemática, obter e divulgar informação sobre o funcionamento dos mercados, a eficiência e performance das entidades reguladas e respetivas interações, bem como as relações e os impactos destes mercados sobre as políticas públicas, nomeadamente no que refere à sustentabilidade ambiental, energética e social.

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

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

O Plano da AMT para 2023 apresenta a inovação de integrar o Plano Estratégico de Comunicação. Na realidade comunicar bem e em tempo útil é uma necessidade de qualquer regulador independente, e, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, sobre as entidades administrativas independentes, e no quadro do nº 3 do artigo 267.º da Constituição da República Portuguesa (CRP), implica comunicar com transparência

em toda a sociedade e com toda a economia, salvaguardando o dever de reserva próprio das entidades reguladoras.

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

Neste sentido a AMT desenvolverá:

a) Um novo sistema de *website* como uma ferramenta de comunicação que respeite os designados 4 "E" da OCDE, ou seja eficiência, eficácia, ética e economia com as várias entidades institucionais da AMT, designadamente as abrangidas pelos artigos 8.º e 46.º dos Estatutos da AMT;

b) Uma nova imagem e um código de imagem corporativa que dê coerência às mensagens e canais através do quais a AMT se manifesta;

c) Um plano de comunicação interna, privilegiando uma nova plataforma digital acessível a todos os colaboradores que favoreça o compromisso e a autoestima de todos quantos desenvolvem relações de pertença à AMT, em conformidade com os respetivos Códigos de Ética e de Conduta;

d) Uma política de comunicação pró-ativa baseada no serviço e interesse público da missão da AMT, transparente e de proximidade, de carácter mais dinâmico, promovendo redes sociais e formatos audiovisuais adequados.

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

Num mundo em constante mudança e evolução onde a inovação impera nos setores e nas entidades reguladas, compete à AMT disponibilizar aos trabalhadores ferramentas que lhes permitam uma formação e crescimento diário por forma a que consigam prever e acompanhar as tendências dos mercados. A formação profissional surge como

instrumento estratégico de gestão, procurando abranger todos os trabalhadores, através de um diagnóstico de necessidades sensível às exigências de desempenho e desenvolvimento dos serviços, concretizando e concebendo um Plano de Formação com base nas necessidades identificadas, prioridades, estratégias e nas políticas de gestão, desenhando ações formação orientadas para resultados, avaliadas de forma sistemática, para, de uma forma global, dinamizar a cultura de gestão organizacional que incentive e valorize a difusão e utilização do conhecimento.

Para tal a AMT pretende:

- Continuar o seu investimento na formação necessária para enfrentar os desafios dos setores regulados, incluindo cursos com as tendências do setor, ferramentas tecnológicas e conhecimento especializado em questões regulatórias. Neste contexto, a formação profissional deverá ser sempre encarada como uma oportunidade de evolução, que acaba por levar à execução de um trabalho de excelência, contribuindo, não só, para a valorização pessoal do trabalhador, como também para o desenvolvimento e diferenciação da organização.
- Privilegiar o acesso a informação atualizada sobre o setor da mobilidade e dos transportes;
- Encorajar a colaboração e o trabalho em equipa que se reveste de extrema importância para lidar com os desafios nos setores regulados. Para tal criar-se-ão grupos de trabalho para lidar com questões específicas ou para a partilha de experiências e conhecimento entre trabalhadores da organização.
- Incentivar a inovação quer através da aquisição de ferramentas que tornem mais eficiente o trabalho diário quer por exemplo através da criação de prémios ou reconhecimento por ideias inovadoras o que permitirá estabelecer uma cultura de inovação dentro da organização.

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

3ª Prioridade Estratégica

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

Pretende-se desenvolver e dinamizar os instrumentos de colaboração entre a AMT e entidades congéneres para a promoção da literacia da mobilidade, do apoio técnico e da investigação em temáticas da mobilidade e dos transportes. Para o efeito, pretende-se, durante o ano de 2023:

- Outorgar e operacionalizar o Protocolo de Cooperação Para a Promoção do Desenvolvimento Sustentável da Mobilidade e Transportes em Moçambique e Portugal, que envolve várias entidades públicas e privadas moçambicanas, designadamente a Agência Metropolitana de Transportes de Maputo, o Instituto Nacional de Transportes Rodoviários, o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações, a Administração Nacional de Estradas e a Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo, assim como várias entidades públicas e privadas portuguesas, cuja participação nas atividades de cooperação específica, tais como em matéria de planeamento e gestão de transportes, gestão portuária e logística, digitalização, segurança rodoviária, entre outras, a AMT se compromete a promover;
- Operacionalizar o Memorando de Entendimento com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da República Federativa do Brasil
- Operacionalizar o Memorando de Entendimento com o Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários da República de Angola e com a Agência Reguladora de Certificação de Carga e Logística de Angola
- Operacionalizar o Protocolo de Cooperação com a Agência Reguladora Multissetorial da Economia de Cabo Verde

Embora não estejam em causa entidades congéneres mas sim entidades com competências relacionadas com a atuação da AMT nos mercados da mobilidade e dos transportes, está prevista para 2023 a celebração de protocolos com a Inspeção-Geral de Finanças, a Autoridade Tributária e Aduaneira e a Autoridade para as Condições do

Trabalho, tendo como objetivo incrementar a atividade de supervisão através da realização conjunta de auditorias técnicas, designadamente económico-financeiras, às entidades reguladas, assim como com a Guarda Nacional Republicana e a Polícia de Segurança Pública, para a definição conjunta de um plano de ações de supervisão, potenciando desta forma a capacidade de ação da AMT.

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

Tal objetivo é alcançável, designadamente através de participação nos processos de avaliação e consulta pública da Comissão Europeia (CE), bem como os processos legislativos relacionados com as políticas públicas europeias no âmbito da mobilidade e dos transportes, no sentido da promoção da internacionalização da AMT, da participação ativa nas instâncias de decisão da União Europeia e antecipação de tendências e da formação de políticas comuns em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos mercados da mobilidade e dos transportes.

Para o efeito, durante ao ano de 2023 serão estreitados os contactos com a Organização Marítima Internacional, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico/Fórum Internacional dos Transportes e com a Comissão Europeia/Direções-Gerais aplicáveis.

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

Durante o ano de 2023 realizam-se várias Conferências Internacionais de relevância para a atividade da AMT.

Entre elas, destacam-se:

- A I Madeira Maritime Week, organizada pelo Governo Regional da Madeira, que conta com representantes de alto nível da indústria marítima e proporcionará

uma oportunidade de discussão dos principais temas relacionados com o transporte marítimo internacional;

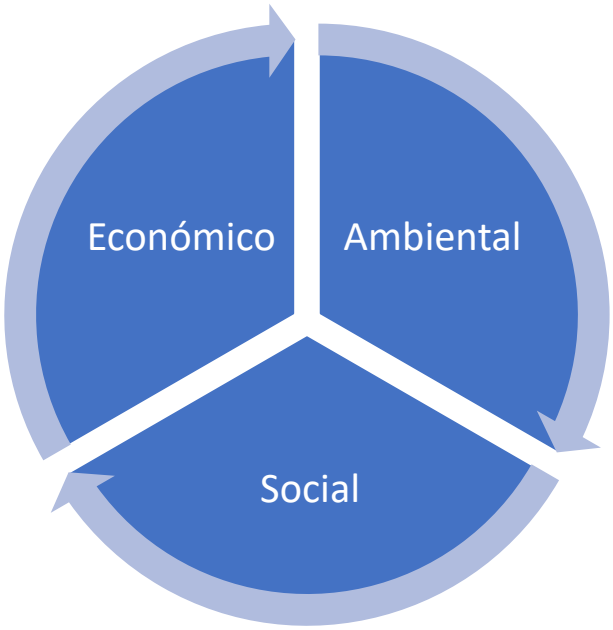
- O “The UITP Global Public Transport Summit - "Bright Light of the City", de 4 a 7 de junho em Barcelona. Trata-se do maior evento do mundo dedicado à mobilidade sustentável, organizado pela UITP – Associação Internacional de Transporte Público, que reúne todos os modos de transporte, autoridades e operadores do setor, bem como expositores;
- A Cimeira dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável de 2023 será convocada de 19 a 20 de setembro de 2023, durante a semana de alto nível da Assembleia Geral das Nações Unidas. Os Chefes de Estado e de Governo vão reunir-se na sede das Nações Unidas, em Nova Iorque, para acompanhar e rever a implementação da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável e os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Procederão a uma revisão exaustiva do estado dos ODS, responderão ao impacto de múltiplas crises interligadas com o mundo e fornecerão orientações políticas de alto nível sobre ações transformadoras e aceleradas que antecedem o ano-alvo de 2030 para a realização dos ODS. A Cimeira reunirá também líderes políticos, organizações internacionais, do sector privado, da sociedade civil e de outras partes interessadas numa série de reuniões de alto nível com os Chefes de Estado e de Governo;
- A Conferência das Partes 28 (Conference of the Parties-COP 28), reúne anualmente os países que compõem a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima (UNFCCC), sendo este ano realizada nos Emirados Árabes Unidos de 30 de novembro a 12 de dezembro. Nesses encontros, autoridades governamentais, cientistas e representantes da sociedade civil debatem sobre as causas e efeitos das mudanças climáticas e definem metas e acordos nacionais e globais para solucionar problemas ambientais que prejudicam o planeta, como o aquecimento global.

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

4. Atividades a desenvolver no âmbito das áreas transversais

4.1 Garantir a sustentabilidade

Neste âmbito a AMT irá desenvolver a sua atividade orientando-se pelos pilares base que sustentam a saúde de uma entidade.



Relativamente à **sustentabilidade económica** a AMT continuará a pugnar pela gestão orçamental e financeira que permita assegurar o equilíbrio das suas contas, por forma a garantir um grau adequado de autonomia financeira e de liquidez. Para a concretização desta atividade a AMT deve focar-se nos seguintes vetores:

a) Controlo e cobrança das receitas;
b) Controlo da despesa; e,
c) Recuperação da divida vincenda.

No que se refere à **sustentabilidade social** esta Autoridade tem previsto para 2023 o investimento na formação dos seus trabalhadores como forma de promover o desenvolvimento profissional, aumentar o grau de capacitação e desenvolver um clima de maior motivação. Neste campo está também previsto um investimento na melhoria das condições de trabalho, designadamente através da procura de umas instalações

que ajudem a promover uma maior produtividade que se reflita num aumento da eficiência.

Por último, mas com um grau de importância igualmente relevante, tem-se a **sustentabilidade ambiental**, vertente onde a AMT tem previsto o incentivo à adoção de metodologias de trabalho mais sustentáveis e que passa inevitavelmente pelo aprofundar da desmaterialização de processos, visto que tal medida se irá refletir de imediato na redução do consumo de papel e consumíveis de impressão, bem como de energia com os correspondentes equipamentos.

4.2 Melhorar a eficácia, a eficiência e a qualidade dos serviços prestados

Nesta atividade estão previstos um conjunto de iniciativas que passam, designadamente pela continuação do processo de transformação digital na AMT, revisão do manual de processos e uma aposta na formação profissional. Assim, neste âmbito estão planeadas as seguintes atividades:

- ✓ Atualização e revisão do manual de processos “AMT Digital”;
- ✓ Atualização e revisão do Plano de Prevenção de Riscos de Gestão e Infrações Conexas;
- ✓ Desenvolver um plano de formação dos trabalhadores adequado às necessidades da organização;
- ✓ Promover novos procedimentos de recrutamento tendentes á consolidação do quadro de pessoal;
- ✓ Melhorar a qualidade da comunicação interna digital e a disponibilização de conteúdos;
- ✓ Desenvolver um novo sistema de gestão de reclamações;
- ✓ Implementar o website do Observatório e plataformas de comunicação e transmissão de dados com os vários atores da mobilidade e dos transportes;
- ✓ Concluir a implementação do novo sistema de gestão documental;
- ✓ Iniciar o desenvolvimento de um plano de consciencialização para as matérias da cibersegurança; e,
- ✓ Prosseguir a revisão dos regulamentos internos da AMT.

5. Meios humanos e financeiros

5.1 Meios humanos

Após um ano fortemente marcado pela mudança e adaptação a uma nova realidade orgânica e estrutural que visou a reafectação eficiente de recursos a uma orgânica mais ágil e funcional no ano de 2023 serão dois os principais desafios na vertente da gestão de recursos humanos:

- Prosseguir o recrutamento de quadros qualificados para a AMT através da abertura de procedimentos de contratação;
- A retenção e a aposta na qualificação e valorização dos trabalhadores da AMT.

Para a AMT a aposta na valorização e retenção dos seus trabalhadores é um dos principais fatores que contribui para o seu sucesso e para o cumprimento da sua extensa e intrincada missão.

Para tal, a AMT tem planeado em 2023 o desenvolvimento de um plano de formação que promova um aumento da qualificação dos trabalhadores e que os empodere com novas ferramentas que contribuam para melhorar o seu desempenho, e aprofundar o nível de conhecimentos nas vertentes *core* e transversal.

Em 2023 continuar-se-á a trabalhar na melhoria contínua dos regulamentos internos e planos de carreiras, bem como na promoção de um ambiente de trabalho mais flexível, tanto na vertente dos horários como do teletrabalho. Procurar-se-á, paralelamente, pugnar pela manutenção de um ambiente de trabalho saudável e estimulante que proporcione a todos um sentimento de pertença e reconhecimento, sempre baseado na meritocracia e na aprendizagem constante.

A AMT continua também a promover uma cultura de feedback, sendo os trabalhadores incentivados a dar e receber *feedback* tanto dos superiores hierárquicos como dos colegas e forma a promover a melhoria e crescimento pessoal e profissional de cada um.

Para além da aposta mencionada anteriormente a AMT para o ano em causa encontra-

se empenhada em prosseguir o reforço do seu quadro de pessoal através do recrutamento de trabalhadores altamente qualificados para que possa cumprir eficaz e efetivamente as suas vastas atribuições. Com a constante evolução e inovação de todos os *players* nos setores, empresas e entidades reguladas, a AMT tem de estar preparada para lidar com as mudanças e os desafios que surgem garantindo a qualidade e a transparência das suas decisões bem como incentivando a adoção de práticas mais sustentáveis e eficientes nos setores regulados.

Assim, com um quadro de pessoal completo a AMT estará capacitada para enfrentar os desafios mais complexos podendo contribuir com propostas inovadoras e soluções criativas capazes de melhorar a qualidade dos sistemas de mobilidade e dos transportes e respetivas infraestruturas em Portugal, para além de manter a sua reputação de entidade reguladora confiável e respeitada.

Para além da escassez de recursos humanos, que idealmente será suprida com o lançamento de concursos, há a assinalar, à semelhança de anos anteriores, os cerca de 55% trabalhadores que se encontram na AMT ao abrigo da cedência de interesse público.

Esta “solução” de contratação, embora tenha a virtuosidade de promover a politica 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 parte 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.

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 semiqualificados.

A distribuição por aqueles grupos profissionais, bem como pelos cargos de liderança previstos na sua estrutura orgânica para 2023, 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	4	2
3 – Quadros superiores	66	27	39
4 – Profissionais qualificados	17	16	1
5 – Profissionais semiqualificados	2	1	1
Total (1+2+3+4+5)	**96**	**51**	**45**

Tabela 1: Quadro de pessoal

O investimento nos recursos humanos em 2023 representa cerca de 36,03% dos gastos totais, uma diminuição de mais de 2 pontos percentuais quando comparado com o ano de 2022. 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	2022	2023	Δ %
Remunerações e incentivos	6 192 222	6 195 138	0,05
Encargos sobre remunerações e incentivos	1 386 004	1 393 820	0,56
Seguro acidentes de trabalho	40 000	40 000	0,00
Formação	59 800	60 000	0,33
Total	**7 678 026**	**7 688 958**	**0,14**

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.

5.2 Meios financeiros

O orçamento aprovado pelo Conselho de Administração para o ano de 2023 tem como primordial objetivo capacitar a AMT com os recursos necessários para o seu normal funcionamento e para o cumprimento integral tanto da sua missão como das atividades com que acima se compromete.

O plano financeiro que suporta o orçamento, é um instrumento essencial, uma vez que constitui, de uma forma simplista, a tradução em rendimentos e gastos daquilo que é a atividade planeada para um determinado exercício, para além de ajudar a AMT a alcançar os seus objetivos financeiros para além de permitir identificar oportunidades de melhoria.

O orçamento da AMT para 2023, 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*.

A AMT continuará em 2023 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 2023, 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 23,48% do total dos rendimentos estimados para 2023,

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 6,86% do total dos rendimentos estimados para 2023. 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 2013. Neste particular, importa relembrar a ausência de publicação dos necessários despachos habilitantes em 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022 sendo por isso devidas as taxas relativas a estes exercícios.

c) Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)

A TRIP representa cerca de 7,01% do total dos rendimentos estimado para 2023. 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, 2021 e 2022, 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 21,81% do total dos rendimentos estimados para 2023. Esta contribuição está prevista e regulamentada no artigo 30.º, da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, e visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana.

De realçar que esta receita é objeto de distribuição pela AMT, o IMT, I.P. e o Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT), numa proporção de 30%, 30% e 40%, respetivamente.

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

A comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos representa cerca de 37,05% do total dos rendimentos estimados para 2023. 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, na sua redação atual - 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.

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) Comparticipação sobre os exames de condução (EC)

A comparticipação sobre os exames de condução representa cerca de 0,85% do total dos rendimentos estimados para 2023. Esta comparticipação 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, na sua redação atual - 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.

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

g) Outras multas e penalidades diversas e outras receitas correntes

A AMT previu ainda como rendimentos a arrecadar em 2023 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 0,27% do total dos rendimentos.

Assim, o orçamento de rendimentos para 2023, é o seguinte por natureza:

Natureza dos rendimentos	Valor
Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR)	5 000 000
Taxa de Regulação das Infraestruturas Ferroviárias (TRIF)	1 460 190
Taxa de Regulação das Infraestruturas Portuárias (TRIP)	1 492 358
Contribuição de Regulação e Supervisão (CRS-TVDE)	5 217 213
Comparticipação sobre as inspeções técnicas de veículos (CITV)	7 890 000
Comparticipação sobre os exames de condução (EC)	180 000
Outras multas e penalidades diversas e outras receitas correntes (Outras)	57 000
Total	**21 296 761**

Unidade: Euros

Tabela 3: Orçamento de rendimentos

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

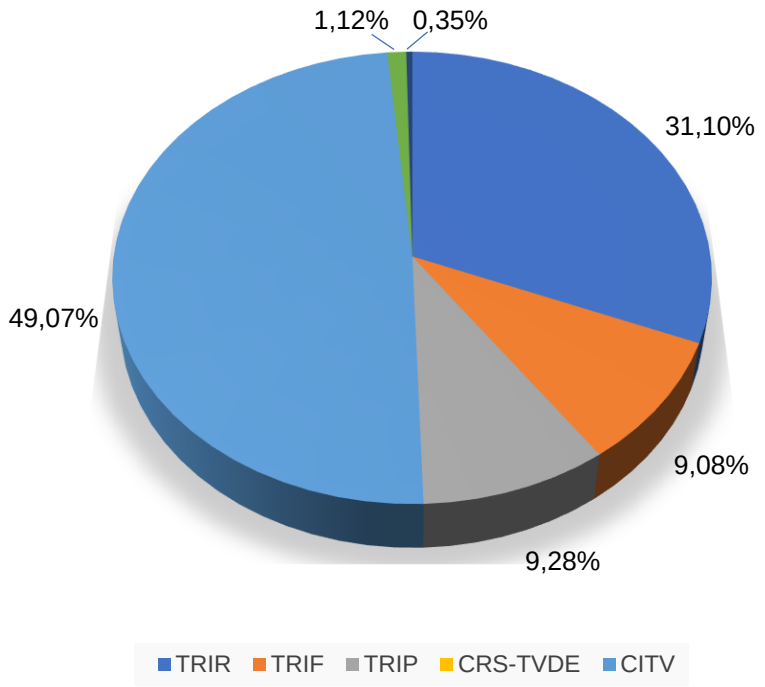


Gráfico 1: Distribuição relativa orçamento de rendimentos

Gastos

Quanto ao orçamento de gastos para 2023, e à semelhança de anos anteriores, a política da AMT continuará direcionada para a racionalização e eficiência nos gastos de dinheiros públicos.

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;
- ✓ Adotação 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 2023, 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	7 628 958
Fornecimentos e serviços externos	4 291 177
Transferências	4 133 638
Reserva	314 994
Investimentos em bens de capital	4 806 470
Total	**21 175 237**

Unidade: Euros

Tabela 4: Orçamento de gastos

Os gastos com o pessoal, representam 36,03% do total global, têm na sua base o quadro aprovado para 2023, e uma previsão de processamento de salários para 14 meses. De notar que estes gastos já incluem os recursos humanos a recrutar.

A segunda natureza de gastos com maior peso na respetiva estrutura diz respeito aos investimentos em bens de capital com um peso de 22,70% no total. Neste campo é de destacar a contínua aposta na melhoria e no desenvolvimento do Observatório que permanece como a grande prioridade da AMT em termos de evolução tecnológica.

A terceira natureza de gastos com maior peso na respetiva estrutura, são os

relacionados com fornecimentos e serviços externos que representam cerca de 20,27% 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 19,52% do total global dos gastos previstos para 2023, integram entre outras as prestações a pagar à Autoridade da Concorrência (AdC) nos termos do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, bem como com as transferências a realizar para o IMT, I.P. e para o Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT) da contribuição de regulação e supervisão cobrada pela AMT, *cfr*. previsto no artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, na sua redação atual.

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

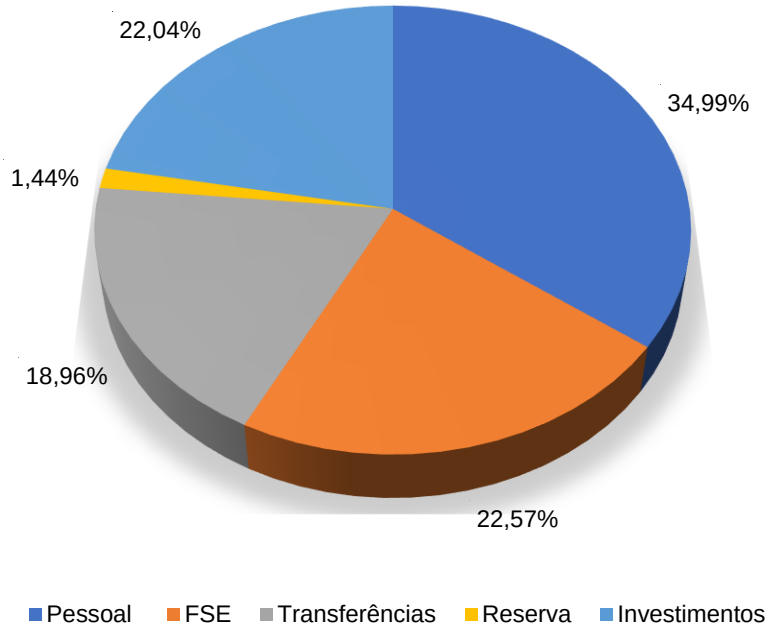


Gráfico 2: Distribuição relativa orçamento de gastos

ANEXO

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.	Elaboração de ato regulatório sobre a implementação do sistema de segurança ferroviária ERTMS na rede ferroviária nacional
P.E.1.	OO.1.1.	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.
P.E.1.	OO.1.1.	Publicar regulamento de especificação de regras de acesso livre e não discriminatório a interfaces e terminais de transporte de passageiros
P.E.1.	OO.1.1.	Emissão de parecer sobre os pedidos de acesso ao mercado doméstico de transporte ferroviário de passageiros, em conformidade com metodologia prevista relativa ao Teste de Equilíbrio Económico, prevista no Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro, através do qual a AMT estabeleceu os procedimentos e os critérios adotados para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, assegurando o acesso livre e não discriminatório a infraestruturas de transportes segundo parâmetros europeus, e a maximização de recursos públicos afetos a serviços públicos de transporte de passageiros.
P.E.1.	OO.1.1.	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.
P.E.1.	OO.1.1.	Validação do Diretório de Rede, o qual deve incluir a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura, forma a garantir um quadro comum de relacionado entre agentes económicos e entidades públicas neste mercado.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.1.	Emissão de pareceres sobre operações de concentração de empresas e estudos de mercado e inquéritos, no âmbito da articulação da Autoridade da Concorrência e a AMT, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprovou o novo Regime Jurídico da Concorrência.
P.E.1.	OO.1.1.	Emitir pareceres prévios vinculativos sobre as peças de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre as alterações promovidas aos contratos em vigor, para a assegurar a legalidade da atuação dos *stakeholders* e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços e infraestruturas de mobilidade e transportes
P.E.1.	OO.1.1.	Analisar, apreciar e decidir sobre as propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, para 2024, de cada uma das administrações portuárias do Continente, no sentido de assegurar a objetividade e transparência de preços e promover os interesses dos utilizadores agentes económicos, bem como a sustentabilidade dos mercados.
P.E.1.	OO.1.1.	Acompanhamento do mercado portuário, através da transmissão periódica e sistemática de informação relevante sobre a evolução da movimentação de carga, de contentores e navios, nas vertentes dos fluxos de embarque e desembarque, e sobre o 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.
P.E.1.	OO.1.1.	Realização de análises económicas simplificadas sobre novos serviços Expresso, e à emissão do consequente parecer prévio vinculativo, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de18 de novembro, quanto à avaliação de impactos daqueles serviços em contratos de serviço público, para assegurar o acesso livre e não discriminatório ao mercado segundo parâmetros europeus e a maximização de recursos públicos afetos a serviços públicos de transporte de passageiros.
P.E.1.	OO.1.1.	Avaliação da aprovação de tarifários e regras gerais em instalações de serviço (terminais de mercadorias), para garantia de transparência e objetividade na formação de preços.
P.E.1.	OO.1.1.	Identificar / clarificar no âmbito da legislação europeia e nacional aplicável ao Ecossistema de Mobilidade e dos Transportes qual o papel do regulador em matéria de fiscalização e de regimes contraordenacionais aplicáveis.
P.E.1.	OO.1.1.	Análise estatística e regulatória do modelo de ensino-examinação da condução (escolas de condução e centros de exame).
P.E.1.	OO.1.1.	Análise estatística e regulatória à atividade de transporte rodoviário de mercadorias.
P.E.1.	OO.1.1.	Análise estatística e regulatória e jus concorrencial do mercado da inspeção técnica de veículos.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.2.	Adotar recomendações dirigidas ao cumprimento das três transições, ambiental, digital e energética
P.E.1.	OO.1.3 + OO.3.2.	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 carater 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.
P.E.1.	OO.1.3.	Elaborar, no contexto dos poderes da AMT de controlo anual de compensações financeiras a empresas que asseguram serviços de interesse económico geral, proposta normativa de especificação de critérios contabilísticos tendentes ao cálculo daquelas compensações, tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro no sentido de assegurar a existência de regras claras, objetivas e equitativas, no relacionamento de todos os agentes económicos, sempre que esteja em causa o dispêndio de dinheiros públicos.
P.E.1.	OO.1.3.	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.
P.E.1.	OO.1.3.	Acompanhar a revisão do regime jurídico que regulamenta a atividade dos transportes públicos de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros (transportes em táxi), previsto no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto e promover o estudo de fundamentação e o regulamento tarifário aplicável ao serviço de transporte em táxi, no sentido da promoção de regras claras, objetivas e transparentes.
P.E.1.	OO.1.3.	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.
P.E.1.	OO.1.3.	Apresentar uma proposta legislativa de alteração ao regime jurídico da operação portuária, estabelecido pelo

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
		Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, tendo em vista a revisão do quadro normativo em vigor no sentido da melhoria da eficiência e qualidade da operação nos portos nacionais, designadamente eliminando distorções concorrenciais no mercado portuário, bem como criando condições favoráveis ao investimento, reduzindo os custos de contexto, potenciando a contribuição da logística e internalizando um novo ambiente de regulação económica e de promoção e defesa da concorrência, em conformidade com o quadro legal nacional e direito da União Europeia atualmente em vigor e com as melhores práticas do setor.
P.E.1.	OO.1.4.	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, incluindo supervisionar a atualização tarifária, no âmbito da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.
P.E.1.	OO.1.4.	Acompanhar a elaboração de relatórios públicos anuais de obrigações de serviço público, por parte das autoridades de transportes previstas na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), de forma a garantir a divulgação de elementos mínimos relativos a serviços públicos essenciais, nos termos da legislação europeia aplicável.
P.E.1.	OO.1.4.	Elaborar ponto de situação do cumprimento da legislação europeia em matéria de contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros, pelas autoridades de transportes, ao abrigo do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro.
P.E.1.	OO.1.4.	Supervisão ao cumprimento de obrigações de transmissão de informação, por parte de operadores de transporte público, a autoridades de transportes, na plataforma Steep.
P.E.1.	OO.1.4.	Ações de supervisão aos sistemas tecnológicos de recolha e tratamento de informação das empresas de serviço público de transporte de passageiros para efeitos de apuramento de indicadores de desempenho previstos em contratos de serviço público
P.E.1.	OO.1.4.	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

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
		legalidade da atuação dos stakeholders e garantir a implementação das melhores práticas na contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros.
P.E.1.	OO.1.4.	Verificação das obrigações específicas de separação das contas para as empresas que prestam serviço público, com o objetivo de prevenir a utilização da compensação recebida em contrapartida da obrigação de serviço público para subsidiar atividades comerciais nos termos do Regulamento (CE) 1370/2007.
P.E.1.	OO.1.4.	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
P.E.1.	OO.1.4.	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 auditoria dos operadores de serviço público de transporte de passageiros, na sequência dos resultados apurados no âmbito da avaliação relativa ao ano de 2020 e 2021.
P.E.1.	OO.1.4.	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 e 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 2022.
P.E.1.	OO.1.4.	Ações de supervisão e fiscalização sistemáticas a todos os operadores da cadeia de valor do mercado de serviços de transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE), incluindo a transmissão de dados necessários ao cálculo da contribuição de regulação e supervisão

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.4.	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.
P.E.1.	OO.1.4.	Supervisão e avaliação sobre alteração das condições de adesão e termos de sistemas eletrónicos de cobrança de portagens e acompanhamento da implementação do Decreto-Lei 84-C/2022, de 9 de dezembro, que transpõe a Diretiva (UE) 2019/520, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária, de forma a garantir a transmissão de informação clara, objetiva e rigorosa aos seus utilizadores, designadamente no que se refere a condições contratuais de adesão.
P.E.1.	OO.1.4.	Analisar as queixas, reclamações e denúncias recebidas tendo em vista identificar a existência de indícios de incumprimentos e de comportamentos irregulares que possam determinar o sancionamento e a determinação de medidas corretivas adequadas pela AMT, promovendo o respetivo encaminhamento para as competentes unidades orgânicas internas, para análise e promoção das diligências adequadas, bem como deteção de falhas regulatórias que determinem a intervenção da AMT enquanto regulador setorial.
P.E.1.	OO.1.4.	Acompanhar, ao nível nacional e europeu, as matérias da promoção e defesa dos direitos e interesses dos passageiros assegurando a caracterização dos mercados e a aferição do cumprimento de obrigações, nacionais e europeias, por parte de operadores e entidades públicas, incluindo a representação da AMT em reuniões de organismos nacionais responsáveis pela aplicação de legislação relativa a direitos dos passageiros.
P.E.1.	OO.1.4.	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.1.	OO.1.4.	Supervisionar o cumprimento do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário, designadamente sobre a publicação do “Documento de Informação da Instalação de Serviço” e o cumprimento de Decreto-lei 217/2015 de 7 de outubro, no que se refere às taxas aplicáveis ao acesso e aos serviços, com particular prioridade às instalações de serviço com maior importância estratégica: portos, terminais de mercadorias e instalações de manutenção de material circulante.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.4.	Supervisão anual do cumprimento de obrigações de serviço público fixadas no Decreto-Lei n.º 7/2006, que regula o transporte marítimo de passageiros e mercadorias na cabotagem nacional, concretamente no âmbito do respetivo artigo 5.º relativamente ao regime especial dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.
P.E.1.	OO.1.5.	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.
P.E.1.	OO.1.5.	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.
P.E.1.	OO.1.5.	Promover ações de divulgação dos direitos dos passageiros e utilizadores, as quais incidirão sobre as matérias relacionadas com as orientações emanadas ou guias de boas práticas, a concertação com entidades nacionais e europeias com competência nesta temática, e a regulamentação europeia existente, designadamente o Regulamento (UE) 2017/2394, do Parlamento Europeu e do Conselho.
P.E.1.	OO.1.5.	Supervisão mensal e sistemática ao tratamento às reclamações de consumidores, dado por agentes económicos e entidades públicas, no sentido de apurar a eficácia da sua atuação e a resolução efetiva das questões reclamadas, em todos os mercados.
P.E.1.	OO.1.5.	Ação de supervisão ao cumprimento da disponibilização de Livro de Reclamações Eletrónico, de forma a aferir do cumprimento da legalidade e garantir a disponibilização de meios de reclamação expeditos para os utilizadores de serviços de mobilidade e dos transportes.
P.E.1.	OO.1.5.	Elaboração de cláusulas contratuais modelo para a atividade de rent-a-car, em parceria com a Direção Geral do Consumidor, de forma a melhor informar o mercado sobre a utilização de regras claras e objetivas no relacionamento entre utilizadores e agentes económicos.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.1.	OO.1.5.	Elaboração de relatório semestral relativo às reclamações recebidas na AMT, contendo informação estatística sobre as mesmas, modos e categorias, entidades reclamadas, motivos de reclamação e indicação das atividades desenvolvidas, medidas adotadas e resultados decorrentes da atuação da AMT.
P.E.1.	OO.1.5.	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.
P.E.1.	OO.1.5.	Realização da quarta consulta bienal aos utilizadores de serviços ferroviários, conforme previsto no n.º 8 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, a qual envolve a recolha e tratamento dos dados tendo por base três questionários dirigidos a públicos-alvo distintos: Consulta às empresas utilizadoras da infraestrutura ferroviária e de instalações de serviço ferroviário; Consulta aos representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de passageiros; Consulta aos utilizadores e representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias
P.E.1.	OO.1.6.	Preparação dos Formulários e início do processo de recolha de Informação de 2022 junto dos Regulados (Infraestrutura, Ferrovia, Passageiros e Mercadorias, Sistemas de Metro, Plataformas de TVDE e Táxis, Vias Navegáveis interiores, Portuário (Anual), Autoridades de Transporte (CIM, AM e Municípios), Municípios, no âmbito das competências próprias, Operadores de Transporte Regular e de Expressos e concessões rodoviárias. .
P.E.1.	OO.1.6.	Análise preliminar à qualidade dos dados recebidos. Identificação de falhas, erros, inconsistências ou dados em falta, interação com os fornecedores de informação com vista a suprir as falhas detetadas e extração, transformação e carregamentos de dados no *Data Warehouse* do Observatório
P.E.1.	OO.1.6.	Atualização e melhoramento dos relatórios dinâmicos desenvolvidos no Observatório, adaptando-os em função de novas necessidades ou aplicando melhorias técnicas
P.E.1.	OO.1.6.	Preparação de novos relatórios dinâmicos, em função das necessidades identificadas internamente e novas análises preparadas pela equipa em matérias específicas
P.E.1.	OO.1.6.	Publicação de notas estatísticas informativas, periódicas, relacionadas com os relatórios dinâmicos, quanto aos diversos mercados da mobilidade e dos transportes - Nota estatística.
P.E.1.	OO.1.6.	Análises sumárias de definição e caraterização dos mercados
P.E.1.	OO.1.6.	Preparação de novas propostas de protocolos de Colaboração e Partilha de Informação com Entidades/Organismos Públicos e Privados e acompanhamento de Protocolos de Colaboração ou

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
		Partilha de informação celebrados ou em fase de celebração
P.E.1.	OO.1.6.	Proposta de regulamento das regras e procedimentos de prestação de informação aplicada a todos os mercados da mobilidade e dos transportes, pelo Observatório.
P.E.2.	OO.2.1.	Organizar conferência - 1.º Encontro das Entidades Reguladoras Portuguesas "10 Anos da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras – Que Futuro?"
P.E.2.	OO.2.1.	Organizar conferência, em parceria com o Município da Covilhã, quanto aos desafios da mobilidade nos territórios de baixa densidade em outubro de 2023
P.E.2.	OO.2.1.	Iniciar a organizar a Conferência Internacional subordinada ao tema "A Transição Energética nos mercados da Mobilidade e dos Transportes – Desafios e Oportunidades no Contexto da Volatilidade Geopolítica.", a ocorrer em 2024
P.E.2.	OO.2.1.	Organizar a sessão pública de apresentação do estudo das OSP verdes em setembro de 2023
P.E.2.	OO.2.1.	Apoio à realização de conferências, workshops e seminários
P.E.2.	OO.2.2.	Desenvolver e dinamizar os instrumentos de colaboração entre a AMT e instituições de ensino superior e agentes económicos para a promoção da "literacia da mobilidade", do ensino e da investigação em temáticas da mobilidade e dos transportes.
P.E.2.	OO.2.3.	Elaboração de benchmarking internacional sobre indicadores de desempenho e qualidade de operadores de transportes e gestores de infraestruturas, numa perspetiva de avaliação de quais os mais adequados para cada tipo de contrato, identificação da pertinência dos indicadores habitualmente adotados e de lacunas quanto a outros aspetos que deveriam ser considerados.
P.E.2.	OO.2.3.	Estudo sobre fundamentação das tarifas de utilização da infraestrutura ferroviária
P.E.2.	OO.2.3.	Conclusão do 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.

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
P.E.2.	OO.2.4.	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.
P.E.2.	OO.2.5.	Apoio à criação e desenvolvimento do Website Observatório - Apoio na componente de negócio *Cumprimento condicionado à publicação do website
P.E.2.	OO.2.5.	Plano e implementação da automatização da recolha de informação do Observatório
P.E.2.	OO.2.5.	Realizar a transição e transformação digital da AMT
P.E.2.	OO.2.6.	Conclusão do processo de definição das especificações técnicas do sistema de gestão de reclamações tendo em vista a preparação das peças concursais e a subsequente abertura do procedimento destinado a adquirir a solução informática (software) adequada às necessidades da AMT
P.E.2.	OO.2.6.	Desenvolver e implementar o Plano Estratégico de Comunicação da AMT
P.E.2.	OO.2.7.	Promover a capacitação dos trabalhadores potenciando a melhor resposta à missão da AMT no setor da mobilidade e dos transportes
P.E.2.	OO.2.7.	Realização de visitas técnicas trimestrais a agentes económicos dos diversos mercados da mobilidade e dos transportes, numa perspetiva de abertura ao exterior da AMT e tendo em vista um conhecimento mais próximo do ecossistema.
P.E.3.	OO.3.1.	Operacionalizar o Memorando de Entendimento com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da República Federativa do Brasil,
P.E.3.	OO.3.1.	Operacionalizar o Memorando de Entendimento com a Agência Reguladora de Certificação de Carga e Logística de Angola
P.E.3.	OO.3.1.	Operacionalizar o Protocolo de Cooperação com a Agência Reguladora Multissetorial da Economia de Cabo Verde
P.E.3.	OO.3.1.	Operacionalizar o Memorando de Entendimento com o Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários (INTR) da República de Angola
P.E.3.	OO.3.1.	Outorgar e operacionalizar o Protocolo de Cooperação Para a Promoção do Desenvolvimento Sustentável da Mobilidade e Transportes em Moçambique e Portugal
P.E.3.	OO.3.1.	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.
P.E.3.	OO.3.1.	Assegurar a participação da AMT nas reuniões da Rede Europeia de Reguladores Ferroviários (ENRRB) no sentido da participação ativa desta Autoridade neste rede

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
		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.
P.E.3.	OO.3.1.	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.
P.E.3.	OO.3.1.	Participar na definição, atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica, na vertente económica, dos sectores regulados, em particular, assegurando a representação/participação da AMT em reuniões de Comissões Técnicas (CT) no contexto do Sistema Português da Qualidade, com o objetivo da promoção de standards técnicos comuns e equitativos para todos os agentes económicos, em ambiente concorrencial.
P.E.3.	OO.3.1.	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 Concelho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da RTE-T.
P.E.3.	OO.3.1. + OO.3.2. + OO.3.3.	Apoio a intervenções externas da AMT
P.E.3.	OO.3.2.	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

Prioridade Estratégica	Objetivo Operacional	Descrição detalhada da atividade
		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.

AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES