



Exmo. Senhor  
Dr. Hélder Amaral  
M.I. Presidente da Comissão de Economia,  
Inovação e Obras Públicas  
Palácio de São Bento  
1249-068 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
		388-CA/2016	03/03/2016

**Assunto Plano de Atividades para 2016 e a programação do seu desenvolvimento**

Em resposta ao solicitado através do ofício com a ref.ª **45/CEIOP**, de 12 de fevereiro de 2016, e em cumprimento do disposto no artigo 49.º, n.º 1, da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e no artigo 7.º, n.º 1 e artigo 49.º, n.º 1, ambos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, junto se envia a V. Exa. o Plano de Atividades da AMT para 2016, bem como a programação do seu desenvolvimento.

No que respeita ao Relatório de Atividades de 2016, informo V. Exa. que o mesmo está a ser ultimado, sendo previsível que no prazo de 3 semanas, esteja já disponível no web site da AMT ([www.amt-autoridade.pt](http://www.amt-autoridade.pt)).

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho de Administração

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
CEIOP	
N.º Único	545218
Entrada/Saída n.º	108
Data	7/3/2016

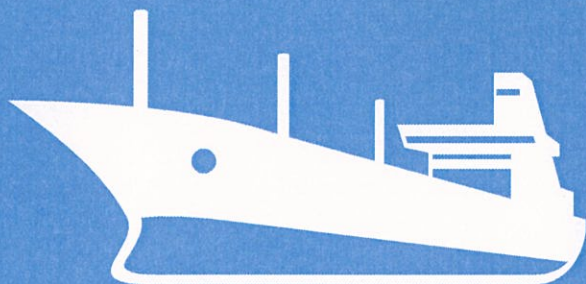
João Carvalho

EM ANEXO: O mencionado + 1CD-R



TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMOS, FLUVIAIS  
E PORTOS COMERCIAIS

# PLANO DE ATIVIDADES



AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES

# ÍNDICE

## **I. Sumário Executivo**

## **II. Enquadramento**

- II.1 - Missão da AMT
- II.2 - Vocação Ontológica da AMT
- II.3 - Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes
- II.4 - Paradigma da Regulação
- II.5 - Perímetro Institucional dos Regulados

## **III. Prioridades Estratégicas**

- III.1 - Regular com Eficiência os Mercados da Mobilidade
- III.2 - Promover, Defender e Difundir a Concorrência nos e pelos Mercados
- III.3 - Supervisionar e Fiscalizar os Mercados da Área de Jurisdição da AMT
- III.4 - Potenciar a Qualidade do Serviço Prestado
- III.5 - Capacitação Institucional

## **IV. Atividades a Desenvolver em 2016**

- IV.1 - Regular com Eficiência os Mercados da Mobilidade
- IV.2 - Promover, Defender e Difundir a Concorrência nos e pelos Mercados
- IV.3 - Supervisionar e Fiscalizar os Mercados da Área de Jurisdição da AMT
- IV.4 - Fiscalização e Contencioso
- IV.5 - Potenciar a Qualidade do Serviço Prestado
- IV.6 - Cooperação Institucional
- IV.7 - Capacitação Institucional

## **V. Meios Financeiros e Humanos**

- V.1 - Meios Financeiros e Patrimoniais e Respetiva Afetação
- V.2 - Meios Humanos
- VI. - Conclusões

**Anexo I: Mercados Concorrenciais (Modos Rodoviário; Ferroviário e Restante Mobilidade Guiada; e Marítimo, Fluvial e Portuário)**

**Anexo II: Organograma da AMT**



## I. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. O presente Plano de Atividades da AMT para 2016 refere-se ao seu primeiro ano completo da sua existência, enquanto Autoridade de Regulação Económica Independente, por força da entrada em funções efetivas do seu Conselho de Administração e do progressivo avanço do seu processo de capacitação institucional, indispensável em todas as organizações que são criadas *ab initio*.
2. Este Plano de Atividades reflete a necessidade, reconhecida pela Lei Quadro da Regulação Económica Independente (Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto), de um regulador económico independente em Portugal, para o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, decorrente de um conglomerado de diversos *clusters*, de geometria, conteúdo e estrutura muito diferenciados.
3. Está concebido e organizado de forma a densificar a presença da AMT no Mapa das Entidades Reguladoras Independentes, desenvolvendo a sua marca identitária, na União Europeia (UE), começando naturalmente por Portugal, cumprindo, assim, a Missão que o seu código genético jurídico (Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os seus Estatutos) lhe atribui, face aos seus *stakeholders*, entidades empresariais e setores regulados.
4. Todas as atividades deste Plano de Atividades têm como bússola o objetivo estratégico de sempre criar e recriar mais valor, em ordem à plenitude do cumprimento da sua Missão de Regulador Económico Independente:
  - Suprir as falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado,
  - Promovendo a confluência dos Paradigmas Societais, prevalentes na Sociedade Portuguesa: (1) Investidores; (2) Profissionais Utilizadores, Condutores, Consumidores e/ou Cidadãos; e, (3) Contribuintes.
5. Em conformidade, a AMT propõe-se contribuir para o investimento estruturante do tecido produtivo, o crescimento económico e o emprego, protegendo e promovendo sempre o bem público da mobilidade eficiente, numa perspetiva de sustentabilidade financeira, ambiental, e de coesão económica, territorial e social.
6. Assim sendo, a atividade da AMT será desenvolvida tendo em vista a formação, desenvolvimento e consolidação da presença da economia portuguesa no Mercado Interno de Transportes, enquanto mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, balanceando os interesses económicos em presença, determinando uma atuação com base, quer em medidas intrínsecas a cada um dos mercados dos diferentes modos de transportes, quer em medidas advenientes de outras realidades exógenas, advindas, seja de âmbito nacional, da UE, seja de outras organizações internacionais.
7. Nesta sequência, o presente Plano de Atividades visa promover um novo ciclo de Atos Regulatórios, assentes, por um lado, em regras claras, assertivas, transparentes, com um elevado ciclo de vida, sindicáveis, sobre o que na realidade vai acontecendo nos Mercados Relevantes da Mobilidade, que promovam a Competitividade, e, por outro lado, também na Inovação e na Antecipação de novos Mercados.
8. Para tanto, a função “Competitividade” prevalente é suportada por tecnologias cada vez mais limpas, inscrevendo-se na construção de uma sociedade hipocarbónica, com um Sistema de Transportes, com um crescente grau de Digitalização que subscreve funções de inteligência que sejam indutoras da Produtividade, da Flexibilidade, e de uma Qualidade certificada na base das normas mais exigentes numa perspetiva de *benchmarking*.



## I. SUMÁRIO EXECUTIVO

9. Em síntese, para a realização dos objetivos estratégicos supra delineados, a AMT escolhe, entre as diversas atividades que decorrem do dia-a-dia, das suas estruturas organizativas, as seguintes iniciativas prioritárias para 2016:

- (1) Avançar significativamente no Conhecimento dos Mercados Relevantes da Mobilidade, identificando a evolução da sua Estrutura, incluindo o grau de Concentração, medida através de Indicadores de Controlo Económico efetivo.

A métrica da avaliação desta iniciativa reside num Seminário a realizar, na base de um projeto transversal de investigação;

- (2) Avançar significativamente na disseminação, pelo Ecosistema Português da Mobilidade e dos Transportes, das vantagens e das potencialidades da Digitalização das suas macrocomponentes, potenciando deste modo as sinergias potenciais da rede de infraestruturas de transportes, em particular de uma rede rodoviária de extensão e qualidade invulgares no Espaço Económico Europeu.

Entre as principais métricas de avaliação desta iniciativa sublinha-se uma Rede de Parcerias a estabelecer no corrente ano de 2016;

- (3) Lançar as bases de um Sistema de Qualidade centrado nas normas mais exigentes, numa perspetiva de *benchmarking* internacional que se venha a espraiair progressivamente no Ecosistema Português da Mobilidade e dos Transportes.

A principal métrica de avaliação desta iniciativa residirá no primeiro Relatório de Progresso de um Estudo a lançar pela AMT com este objeto;

- (4) Criar condições para uma competitividade acrescida do Sistema Portuário Português, marítimo e fluvial, nomeadamente através de uma supervisão rigorosa dos preços e tarifários prevalecentes, em paralelo com o enquadramento legislativo aplicável.

Entre as principais métricas de avaliação desta iniciativa destaca-se uma Pronuncia específica da AMT tendo em devida conta a realidade concorrencial subjacente à União Europeia;

- (5) Melhorar o Enquadramento Regulatório do Sistema Ferroviário Português, através da operacionalização de instrumentos que contribuam para a otimização da sua inserção no Mercado Ferroviário Europeu.

Entre as principais métricas de avaliação desta atividade destaca-se uma Pronuncia sobre o ERTMS – Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário;

- (6) Avançar significativamente na criação de uma Base de Dados dos Regulados que permita constituir um repositório de conhecimento para o desenvolvimento sustentável da economia e para uma sociedade hipocarbónica.

Entre as métricas disponíveis para avaliar esta medida, destacam-se uma série de *workshops* com os Regulados;

- (7) Lançamento de um Estudo quanto ao estado da arte relativamente ao Paradigma de Concorrência Não Falseada, em conformidade com as normas dos Tratados de Roma (1957) e de Lisboa (2009), visando promover, defender e difundir a concorrência nos e pelos Mercados da Mobilidade, no sentido do acompanhamento sistémico do Poder de Mercado, das barreiras à entrada e à saída, da prevenção da existência de falhas de mercado, nomeadamente nos domínios determinantes para a competitividade da economia.

## II. ENQUADRAMENTO

10. O Plano de Atividades da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) para 2016, ou seja, para o primeiro ano de exercício completo, visa refletir com rigor a vocação ontológica da AMT, cuja concretização se iniciou a 23 de julho de 2015, com a designação do atual Conselho de Administração, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 38-D/2015.
11. O presente Plano constitui-se, por um lado, como um instrumento de gestão interna da AMT, e, por outro, num exercício de transparência para a economia e para a sociedade portuguesas que possa viabilizar a prestação de contas da própria AMT. Pretende-se criar um ambiente regulatório transparente e que inspire confiança e credibilidade na ação.

Estas vertentes são interdependentes e consubstanciam as linhas diretrizes ao longo dos quais se vai projetar o perfil de atuação da AMT ao longo do ano de 2016.

Neste sentido, serão explicitadas seguidamente algumas das dimensões que irão fundamentar a nossa praxis como Novo Regulador Económico Independente para a Mobilidade e Transportes.

12. Neste primeiro ano de exercício completo, serão priorizadas as ações que visem densificar a presença da AMT no Mapa das Entidades Reguladoras Independentes, desenvolvendo a sua marca identitária na União Europeia (UE), começando naturalmente por Portugal, cumprindo, assim, a Missão que o seu código genético jurídico – os Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio – lhe atribuiu, indo de encontro às necessidades reais da economia e da sociedade, face aos seus *stakeholders* (partes interessadas), às entidades empresariais e aos setores regulados, conforme reconhecido pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, que aprovou a Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, bem como pela Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprovou o Regime Jurídico da Concorrência.

### II.1 – Missão da AMT

13. Conforme constante do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os seus Estatutos, a AMT tem por Missão *“Definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, fluviais e marítimos, num contexto de escassez de recursos e de otimização da qualidade e da eficiência, orientadas para o exercício da cidadania, numa perspetiva transgeracional, de desenvolvimento sustentável.”*

### II.2 – Vocação Ontológica da AMT

14. A AMT é a primeira Autoridade de Regulação Económica Independente, criada em Portugal, com jurisdição no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Marítimos e Fluviais, respetivas Infraestruturas e Cadeias Logísticas.



## II. ENQUADRAMENTO

15. Os Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, contemplam um leque de atribuições sem precedentes ao nível de qualquer outra entidade até agora existente em Portugal no contexto do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, nomeadamente:
  - Regulação económica independente;
  - Promoção e defesa da concorrência, em linha com o novo Regime Jurídico da Concorrência, aprovado pela Lei n.º 19/2012, de 8 de maio;
  - Supervisão dos mercados da mobilidade.
16. O cumprimento da plenitude da Missão AMT, enquanto Regulador Económico Independente, visa essencialmente:
  - Suprir falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado,
  - Construindo um paradigma de concorrência inclusiva - que corresponde ao descrito nos Tratados fundacionais da Construção Europeia pela expressão “concorrência não falseada” - sem restrições nem distorções,
  - Protegendo o bem público da mobilidade, e
  - Promovendo os equilíbrios dinâmico e resiliente de três racionalidades: (1) Investidores; (2) Profissionais Utilizadores, Condutores, Consumidores e/ou Cidadãos; e, (3) Contribuintes.

### II.3 – Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

17. O Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes integra diversos *clusters* em que a função “Competitividade” prevaiente é suportada por tecnologias mais limpas, inscrevendo-se na construção de uma sociedade descarbonizada e manifesta-se em diferentes mercados de mobilidade.

Por sua vez, a dinâmica que as tecnologias mais limpas proporciona, ultrapassa a métrica das metas ecológicas para se constituir numa alavanca do crescimento económico.

18. O Plano de Atividades irá, assim, desenvolver as ações necessárias para promover condições para o crescimento da competitividade dos atores presentes nos atuais mercados da mobilidade e dos transportes, mas também para a inovação e a antecipação de novos mercados.
19. Neste âmbito são necessárias medidas intrínsecas a cada um dos mercados relevantes da mobilidade, concretizados nos diferentes modos de transporte, bem como medidas advenientes de outras realidades exógenas, mas todas elas integradas no mesmo Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, requerendo uma abordagem com base numa visão holística que confira sentido a cada uma das iniciativas e consiga potenciar as sinergias do todo que claramente é superior ao somatório das partes.

É este o significado do diagrama seguinte, que integra os diversos macro componentes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, através da ideia de “digitalização progressiva”, sendo a partir desta realidade que o próprio conjunto de componentes assume maior inteligibilidade.

## ECOSSISTEMA da MOBILIDADE e dos TRANSPORTES



## MERCADOS RELEVANTES DA MOBILIDADE

20. A crescente globalização e interdependência das economias, quaisquer que elas sejam, em paralelo com o aumento da intensidade da competição entre as empresas, torna a existência de eficientes cadeias logísticas num fator imprescindível à competitividade dos países ou mesmo de continentes.
21. Os acordos comerciais entre a UE e outras áreas económicas do planeta, com relevo para a América, designadamente no contexto do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento, bem como alguns desenvolvimentos de engenharia com relevância regional ou global, como por exemplo o alargamento do Canal do Panamá e as potencialidades da Rota do Ártico, permitem perspetivar um assinalável incremento das trocas comerciais, nomeadamente entre as economias dos dois lados do Atlântico, estimulando igualmente o uso dos serviços de transportes e logística, bem como das atividades associadas, sobretudo quando encaradas no reforço do eixo Atlântico no comércio externo da UE.
22. Portugal, ainda que numa mega concorrência com as outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa, assume, assim, uma particular relevância, designadamente no contexto da Política Marítima Integrada da UE, bem como no relacionamento com países terceiros de localização atlântica, dada a sua situação geográfica privilegiada no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Oeste-Este, que interligam a Europa à América, África e Extremo Oriente.



## II. ENQUADRAMENTO

23. O seu aproveitamento deverá ser feito com base em portos capazes de receber os maiores navios do tráfego intercontinental, como por exemplo o porto de Sines, e, numa escala diferente, os de Leixões e Lisboa, conectados aos principais centros de produção e de consumo do *hinterland* europeu, através de uma rede de infraestruturas de transportes e logística em terra eficiente, sobre a qual são prestados serviço de alta qualidade e valor acrescentado.
24. Neste contexto, todo o Ecosistema Português da Mobilidade e dos Transportes encontra-se atualmente a trilhar um caminho de desenvolvimento e reformas que lhe permite ir ao encontro da satisfação das necessidades dos cidadãos e das empresas, no enquadramento das várias vertentes da Política Comum de Transportes da UE, tendo necessariamente que conciliar crescimento com rigor orçamental, numa visão estratégica de longo prazo.

Em consequência, encontram-se em implementação, de forma gradual, as estratégias inerentes aos vários instrumentos de planeamento estratégico nacionais e da UE, onde se poderão destacar os elementos relativos à Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), ao aperfeiçoamento da coesão territorial e socioeconómica, e melhoria da sua sustentabilidade energética e ambiental, incluindo a resiliência aos efeitos das alterações climáticas.

25. A implementação do presente Plano de Atividades tem em devida conta o Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro, que “aprova o regime de organização e funcionamento do XXI Governo Constitucional, em que os setores e mercados do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes estão submetidos às Competências e Poderes de diferentes Ministérios (Planeamento e Infraestruturas; Ambiente; e, Mar).

### II.4 – Paradigma da Regulação

26. Dentro de um largo e diversificado espectro de Paradigmas de Regulação, a Missão que a Lei confere à AMT visa essencialmente construir um Regulador Económico, Português, Independente, no mundo dos transportes terrestres, fluviais e marítimos, e respetivas infraestruturas, desde o sistema portuário à rede ferroviária e à rede de autoestradas, por exemplo, e respetivas cadeias de valor, a montante e a jusante.
27. Neste contexto, pretende-se promover, no perímetro de atuação da AMT, e conforme espelhado no presente Plano de Atividades, a presença de um Estado Regulador, de elevada excelência de qualidade, dirigido para:
- Uma mobilidade eficiente, focada nos cidadãos, empresas e economia;
  - Um paradigma de concorrência inclusiva;
  - Sistemas de transportes que sejam indutores de uma sociedade descarbonizada, bem como de maior produtividade e competitividade da economia nacional.

## II.5 – Perímetro Institucional dos Regulados

28. O Universo de Regulados a que se dirige a atuação da AMT envolve 29 milhares de empresas (dados da Central de Balanços do Banco de Portugal), que se distribuem pelos sistemas de transportes rodoviários, ferroviários, marítimos e fluviais, e respetivas infraestruturas, aos diversos níveis da cadeia de valor, exercendo a sua atividade de Norte a Sul do País, e estando compaginadas em *clusters* muito diferenciados.
29. Efetivamente, está-se perante um perímetro muito alargado, desde empresas públicas de diversa natureza, a entidades privadas também de diferente geometria institucional, incluindo nestes subconjuntos entidades em quem tenham sido delegados, por lei, determinados Poderes de Autoridade.

Neste contexto assinalam-se de seguida algumas dessas entidades.

- No domínio das infraestruturas e da interação com os operadores:
  - a) IP – Infraestruturas de Portugal;
  - b) Administrações Portuárias (APDL, APA, APFF, APL, APSS, APS, Portos dos Açores e APRAM).
- No domínio dos operadores com uma expressividade singular no ecossistema:
  - a) Concessionárias;
  - b) Escolas de Condução Automóvel e Centros de Exames Públicos e Privados;
  - c) Centros de Inspeção Técnica Automóvel;
  - d) Empresas de dimensão muito variada e com diferentes quotas nos mercados relevantes de mobilidade;
  - e) Associações Empresariais.



## III. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS

30. A AMT propõe-se, pela sua praxis quotidiana, contribuir para que em Portugal se faça sentir, com uma diferença qualitativa substantiva, um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, para o crescimento económico e do emprego e desenvolvimento de uma mobilidade sustentável de elevada qualidade como expressão de cidadania.
31. Neste âmbito, constituem prioridades transversais a toda a atividade da AMT:
- Constituir-se, na sua atuação e funcionamento, como uma referência a nível do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, designadamente através do estabelecimento e cumprimento de regras e procedimentos eficientes, claros e sindicáveis;
  - Tornar igualmente a AMT um centro de excelência de conhecimento e competências no ecossistema, promovendo o seu desenvolvimento e divulgação.

### III.1 – Regular com Eficiência os Mercados da Mobilidade

32. Constituem prioridades, no contexto da regulação eficiente dos mercados da mobilidade:
- Fazer avançar a AMT na sua trajetória em ordem à plenitude do cumprimento da sua Missão de Regulador Económico Independente, ancorada no contributo para se “suprirem as falhas de mercado”, sem gerar “falhas de Estado”, construindo um paradigma de concorrência inclusiva, sem restrições nem distorções, protegendo o bem público da mobilidade e promovendo o equilíbrio dinâmico e resiliente de três racionalidades: (1) Investidores; (2) Profissionais Utilizadores, Condutores, Consumidores e/ou Cidadãos; e (3) Contribuintes;
  - Dedicar uma prioridade expressiva a tudo quanto possa contribuir para a construção e desenvolvimento de um ambiente regulatório favorável ao investimento e ao crescimento económico, bem como à potenciação da participação da economia portuguesa nos mercados internacionais;
  - Contribuir para a formação, desenvolvimento e consolidação do Mercado Interno de Transportes, enquanto mercado concorrencial, determinando uma atuação com base, quer em medidas intrínsecas a cada um dos mercados dos diferentes modos de transportes, quer em medidas advenientes de outras realidades exógenas, mas todas integradas nos Mercados Concorrenciais da Mobilidade.

### III.2 – Promover, Defender e Difundir a Concorrência nos e pelos Mercados

33. Nesta prioridade visa-se promover, defender e difundir a concorrência nos e pelos Mercados da Mobilidade, visando o acompanhamento sistémico do Poder de Mercado, das barreiras à entrada e à saída, da prevenção da existência de falhas de mercado, nomeadamente nos domínios determinantes para a competitividade da economia, em articulação com as entidades relevantes.

### III. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS

#### III.3 - Supervisionar e Fiscalizar os Mercados da Área de Jurisdição da AMT

34. Neste âmbito, a AMT prioriza:

- A identificação, análise e acompanhamento da estrutura dos mercados da mobilidade, incluindo o seu grau de concentração, bem como o comportamento estratégias das empresas, e monitorização do desempenho obtido, aplicando o Paradigma Clássico “Estrutura Conduta-Resultados” da Economia Industrial aos Mercados Relevantes da Mobilidade;
- A fiscalização e auditoria do cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição, emitindo instruções vinculativas às entidades reguladas sempre que necessário e propondo a aplicação de sanções contratuais;
- O controlo sistémico dos fatores de formação de preços, emitindo parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estes se encontrem relacionados com os serviços de interesse económico geral nos setores regulados, procedendo igualmente à auscultação das entidades relevantes nos diferentes modos;
- O controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos sectores regulados.

#### III.4 - Potenciar a Qualidade do Serviço Prestado

35. Com a determinação de potenciar a qualidade do serviço prestado, constituem prioridades:

- Apostar em modernas ferramentas de informação e comunicação, que permitam, com flexibilidade, fiabilidade e rigor, um funcionamento estrutural misto, através de uma estrutura matricial e organizada segundo os princípios da multidisciplinaridade e polivalência dos seus recursos humanos e materiais;
- Disponibilizar informação em tempo real a todo o ecossistema de *stakeholders* da AMT, potenciando a mobilidade e promovendo medidas de melhoria de *customer experience*, no sentido de concretizar efetivamente uma AMT Digital;
- Elaborar Estudos Setoriais que suportem e fundamentem a definição e implementação do quadro geral de políticas públicas no âmbito das competências que lhe estão atribuídas, por forma a garantir o cumprimento eficaz da sua missão, tendo em vista o funcionamento eficiente dos mercados, a afetação ótima dos recursos e os interesses dos consumidores;
- Determinar a realização de inspeções, sindicâncias e inquéritos, em execução de Planos de Inspeções previamente aprovados e sempre que se verifiquem circunstâncias que indiciem perturbações no respetivo setor de atividade, e proceder a sindicâncias destinadas a promover uma averiguação sobre o funcionamento das entidades do setor regulado;



- Realizar Auditorias, junto das entidades sujeitas à jurisdição da AMT, tendo em vista verificar o cumprimento de leis, regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição, e proceder às necessárias averiguações, com vista a apurar factos e propor recomendações em conformidade.

### III.5 - Capacitação Institucional

**36.** A Capacitação Institucional da AMT é uma premente Prioridade do Plano de Atividades para 2016, como é aliás compreensível, numa instituição nova, inovadora e com funções inexistentes anteriormente no contexto do Ecosistema Português da Mobilidade e dos Transportes.

**37.** As prioridades nesta área são:

- Dotar a AMT de recursos humanos com as competências intrínsecas indispensáveis ao cumprimento da sua Missão e desenvolvimento das suas atribuições;
- Promover a implementação de um plano de formação estruturado por forma a garantir o desenvolvimento adequado das competências dos recursos humanos envolvidos e a envolver;
- Dotar a AMT de recursos materiais, nomeadamente do desenho e implementação de infraestruturas e serviços, também tecnológicos, ajustados às necessidades colocadas pelo desenvolvimento das políticas públicas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores de jurisdição da AMT;
- Consolidar uma cultura de serviço aos consumidores e cidadãos;
- Organizar e participar em seminários e *workshops* temáticos dirigidos aos vários *stakeholders*, no âmbito das diferentes áreas de atuação da AMT;
- Participar ativamente nos diferentes fora de discussão, nacionais e internacionais, em matérias de “Regulação” com impacto nos mercados da mobilidade e dos transportes;
- Desenvolver uma cooperação virtuosa e institucional com todas as entidades relacionadas em Portugal, nas instituições da UE e outras organizações internacionais.

## IV. ATIVIDADES A DESENVOLVER EM 2016

38. As prioridades anteriormente apresentadas são suportadas num conjunto de medidas e ações que a AMT irá desenvolver no Ano de 2016 identificadas de seguida.

### IV.1 - Regular com Eficiência os Mercados da Mobilidade

39. Tendo em vista a regulação eficiente dos mercados da mobilidade, a atuação centrar-se-á em:
- Identificação e caracterização rigorosa do enquadramento legal, nacional e internacional, aplicável ao investimento, visando o interesse público;
  - Apoio aos Órgãos de Soberania, nomeadamente à Assembleia da República e Governo, na definição, implementação e avaliação das estratégias e políticas relativas aos setores regulados, bem como Pronúncia, por iniciativa da AMT ou a pedido, sobre quaisquer questões ou normas relacionadas com os mesmos setores, no âmbito das atribuições desta Autoridade Reguladora Independente;
  - Avaliação das políticas públicas e das estratégias empresariais, também através de Pronúncias da AMT em conformidade com os respetivos Estatutos;
  - Realização de vários Estudos tendo em vista um conhecimento rigoroso e prévio do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, designadamente no contexto de:
    - Veículos, infraestruturas e equipamentos que permitam a sofisticação de competências, bem como das tecnologias de informação, de comunicação, de localização e de gestão eficiente da energia, suscetíveis de substantivar funções da inteligência, que permitam graus adequados de multimodalidade, de intermodalidade e de mobilidade partilhada, em paralelo com níveis elevados de coesão territorial, económica e social;
    - A identificação de vias para conferir maior eficiência aos mercados da mobilidade, incluindo a internacionalização das empresas prevalentes neste ecossistema;
  - Aplicação dos seguintes elementos regulatórios da atividade da AMT aos mercados da mobilidade associados às infraestruturas:
    - Transparência do gestor da infraestrutura face a todos os operadores, o seu correto e adequado financiamento, bem como, em termos gerais, tudo quanto se refere à gestão da infraestrutura e de atividades de transporte que ela proporciona às empresas, verificando nomeadamente que o acesso à utilização da infraestrutura se processa de forma transparente e não discriminatória e a correta aplicação dos princípios e procedimentos para a cobrança das taxas de utilização da infraestrutura e da repartição da capacidade;
    - Atualização e harmonização da normalização e da regulamentação técnica das infraestruturas, através de uma monitorização cuidada das exigências e necessidades desta componente do ecossistema, garantindo as necessárias condições de equidade entre operadores;



## IV. ATIVIDADES A DESENVOLVER EM 2016

- ▶ Acompanhamento dos investimentos a realizar e respetivos financiamentos, no sentido de verificar que os mesmos contribuem para o desenvolvimento e utilização das infraestruturas e equipamentos de forma otimizada, garantindo igualmente o necessário equilíbrio financeiro do gestor da infraestrutura, operadores e prestadores de serviços de transporte e de terminais de carga e passageiros;
  - ▶ Atuações no domínio da RTE-T visando o apoio a projetos de interesse estratégico para o país, bem como a quaisquer iniciativas visando a promoção do Espaço Único Europeu de Transportes e respetivos mecanismos de regulação e financiamento, designadamente do Mecanismo Interligar a Europa (CEF).
40. Entre os resultados destas iniciativas destacar-se-ão seguramente quaisquer propostas de alterações legislativas ou regulamentares que promovam a progressiva adaptação do enquadramento legal e contribuam para o respetivo aperfeiçoamento, aplicável aos setores regulados, num quadro de desenvolvimento sustentável, da utilização eficiente dos recursos e de padrões adequados de qualidade dos serviços prestados.
41. Para além destas atividades que abrangem o Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes de uma forma transversal, identificam-se no Anexo I particularidades e ações específicas relativas a cada um dos mercados concorrenciais associados aos modos de transporte abrangidos pela atividade reguladora da AMT, especificamente:
- Modo Rodoviário;
  - Modo Ferroviário e Restante Mobilidade Guiada;
  - Modo Marítimo, Fluvial e Portuário.

### IV.2 - Promover, Defender e Difundir a Concorrência nos e pelos Mercados

42. A atividade a desenvolver em 2016 no domínio da promoção, defesa e difusão da concorrência nos e pelos mercados, orienta-se para:
- Promover e aprofundar a colaboração e a cooperação bilateral com a Direção Geral da Concorrência da Comissão Europeia (DG COMP), com a Autoridade da Concorrência (AdC) e a Direção Geral do Consumidor, em tudo o que se relacione com as áreas de atividade e as atribuições da AMT, sem prejuízo e adicionalmente ao previsto na legislação aplicável, nomeadamente no Regime Jurídico da Concorrência;
  - Promover a conceção e a criação de um Centro de Documentação e Informação, sobre o tema da defesa e da promoção da concorrência em geral e em especial no setor da mobilidade e dos transportes;
  - Promover a sensibilização para a deteção, no âmbito das ações de fiscalização a desenvolver, de eventuais práticas violadoras das regras de defesa da concorrência nacionais e comunitárias.

### IV.3 - Supervisionar e Fiscalizar os Mercados da Área de Jurisdição da AMT

43. As atividades a executar no âmbito da Supervisão e Fiscalização dos Mercados visam:
- Desenvolver e implementar um Observatório dos Mercados da Mobilidade, com destaque para a componente de Preços, incluindo nomeadamente a implementação de mecanismos de articulação e reporte

de informação com entidades públicas e privadas;

- Identificar, acompanhar e monitorar a aplicação das regras e princípios gerais de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados, de âmbito legal, regulamentar e contratual;
- Identificar as compensações financeiras pagas por aplicação de normas regulamentares, legais ou contratuais e respetivo racional;
- Identificar mecanismos e procedimentos de Supervisão nacionais e internacionais, em matéria tarifária e formação de preços;
- Organizar periodicamente reuniões de trabalho (*workshops*) de geometria variável, em função dos interesses dos *stakeholders*, tendo em vista a recolha sistematizada de elementos do conhecimento relevante que permitam o exercício fundamentado dos poderes de Supervisão que a Lei confere à AMT.

#### IV.4 – Fiscalização e Contencioso

44. As atividades a prosseguir em 2016 no âmbito da Fiscalização e Contencioso têm como objetivos:

- Desenvolver as metodologias relativas à aplicação do direito sancionatório, de natureza administrativa, contraordenacional ou penal, no exercício dos poderes que a Lei confere à AMT;
- Promover o desenvolvimento de processos, regras e procedimentos de fiscalização e investigação, com vista à deteção de eventuais violações da legislação aplicável no âmbito da atuação e atribuições da AMT;
- Promover iniciativas de fiscalização *ex officio* pontuais, visando a identificação de eventuais violações das regras em vigor, nomeadamente em resultado da gestão das reclamações e denúncias;
- Adoção de procedimentos internos de receção e triagem das reclamações e denúncias que permitam priorizar o respetivo tratamento em função da sua importância, nomeadamente para efeitos de adoção de ações de fiscalização e de contencioso;
- Criação de mecanismos e instrumentos informáticos de gestão e tratamento de reclamações e denúncias, nomeadamente em colaboração e articulação com a Direção Geral do Consumidor, bem como dos processos de contencioso em especial das contraordenações;
- Promover a resolução extrajudicial de conflitos, em cooperação com as entidades envolvidas relevantes;
- Promover a realização de um estudo sobre a adequabilidade da moldura sancionatória prevista na legislação aplicável aos mercados da mobilidade e dos transportes, aos objetivos gerais do cumprimento da missão da AMT.

#### IV.5 - Potenciar a Qualidade do Serviço Prestado

45. A atividade no domínio da potenciação da qualidade do serviço prestado visará:

- Desenvolver Estudos sobre o mercado interno da mobilidade, sua caracterização e ainda sobre a internacionalização das empresas portuguesas deste setor;
- Elaborar um Estudo para avaliar o cumprimento do paradigma de concorrência não falseada, em conformidade com as normas dos tratados de Roma (1957) e de Lisboa (2009);



#### IV. ATIVIDADES A DESENVOLVER EM 2016

- Implementar e explorar uma Bases de Dados, incluindo sistema de recolha e tratamento de dados relativamente à caracterização, comportamento e resultados do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, contendo nomeadamente informação dos Regulados, setores regulados e cadastro geral das infraestruturas de transporte terrestres e portuárias;
  - Desenvolver um conjunto de indicadores referentes à estrutura de mercado e ao comportamento das empresas que permitam um adequado acompanhamento em tempo real ou em sede de avaliação *ex post* para os setores de atividade ou mercados;
  - Elaborar, em articulação o Plano de Inspeções e Auditorias, as respetivas cartas de objetivos, garantindo uma política de inspeções e auditorias que tenha como princípio orientador a melhoria da qualidade dos serviços de transportes rodoviários, ferroviários, marítimos, fluviais e portuários (por oposição a métricas exclusivamente relacionadas com quantidades de inspeções e não-conformidades, e de percentagens de não-conformidades corrigidas, etc.), tendo por base processos fortemente suportados em tecnologia;
  - Realizar *surveys* sobre as expectativas dos clientes quanto ao serviço de transportes e subsequentes estudos sobre as medidas chave para a melhoria do índice de satisfação dos consumidores;
  - Conceber e implementar um Sistema Integrado de Gestão e Acompanhamento de Processos e Procedimentos da cadeia de valor da AMT, visando obter uma sistematização dos processos necessários ao eficiente e eficaz funcionamento integrado da organização, certificável, de modo a garantir o rigor e excelência na definição e cumprimento dos objetivos, reduzindo o peso e custo administrativo a níveis essenciais e promovendo um espírito de melhoria contínua ao longo do tempo;
  - Iniciar os trabalhos para “desenhar”, de forma inovadora, uma nova Lei de Bases da Mobilidade, capaz de estabelecer as bases para uma visão estratégia integrada de políticas públicas, nomeadamente de ordenamento do território, energia e clima. Bem como dinamizar a mudança necessária dos consumidores/ utilizadores do transporte individual para o transporte coletivo e fazer a inclusão desejável do setor dos transportes no mercado de carbono, com a criação de uma Bolsa de Emissões Evitadas de forma a “premiar”, quer o uso do transporte coletivo, quer o uso de veículos mais eficientes;
  - No sentido de substantivar um Estado Regulador de elevada Qualidade, lançar-se-ão as bases de um Sistema de Qualidade centrado nas normas mais exigentes numa perspetiva de *benchmarking* internacional, que se venha a espalhar progressivamente no Ecossistema Português da Mobilidade e dos Transportes.
46. Pretende-se concretizar uma AMT Digital, com forte suporte nas Tecnologias de Informação e Comunicação, dotando a AMT de competências que permitam capitalizar o potencial do *Analytics* e do Digital, em linha com o papel inovador pretendido para a organização, com base no desenvolvimento das seguintes ações:
- Criar suportes de informação/comunicação que assegurem que a AMT dispõe, em tempo real, dos dados operacionais de todos os seus *stakeholders*, nomeadamente pelo desenvolvimento de soluções de *Analytics* e Digital que deem resposta à ambição interna e às necessidades efetivas dos diversos *stakeholders* do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes;
  - Dotar a AMT, para além da vertente de gestão de sistemas, de uma camada tecnológica de infraestrutura, equipamentos e comunicações que será endereçada por subárea, mas integrada e gerida pelos Sistemas de Informação, Comunicação, Localização e Certificação;

- Apoiar o desenvolvimento de um Sistema Integrado de Gestão e Acompanhamento de Processos, ou seja, desenvolver um sistema de gestão estratégica integrado com os Sistemas de Informação, Comunicação, Localização e Certificação da AMT, assente numa desmaterialização dos processos;
- Gerir e atualizar a página eletrónica da AMT, vulgo Site, com o objetivo de lhe dar maior transparência e melhor funcionalidade e acessibilidade à informação pelos diversos *stakeholders* da AMT;
- Desenvolver o Portal AMT interligado com a Extranet e ambos integrados com os sistemas internos AMT;
- Apoiar as áreas da AMT na criação e gestão dos instrumentos de análise necessários ao desempenho das respetivas funções, como por exemplo; uma Base de Dados com informação sobre os setores regulados, incluindo o cadastro das infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e portuárias, Centro de Documentação, Observatório de Preços, etc.;
- Inserir equipamentos de controlo de dados relativos ao funcionamento e à operacionalização dos veículos, que permitam fazer o cruzamento da informação a trabalhar.

#### IV.6 – Cooperação Institucional

47. No âmbito do seu perímetro de ação, a AMT propõe-se desenvolver uma cooperação virtuosa e institucional com as entidades reguladoras afins ou congéneres europeias e internacionais, autoridades de concorrência europeias e internacionais, bem como com outros organismos ou organizações que se entendam relevantes, nacionais e internacionais, nomeadamente no âmbito dos países da CPLP, que apresentem áreas de convergência de objetivos, no sentido designadamente de partilhar experiências e boas práticas.
48. No caso específico das instituições nacionais, destacam-se particularmente:
- A Autoridade da Concorrência, no que concerne ao acompanhamento sistémico do Poder de Mercado, das barreiras à entrada e à saída, da prevenção das falhas de mercado, nomeadamente nos domínios determinantes para a competitividade das empresas, em conformidade com objetivos comuns expressamente fixados no novo Regime Jurídico da Concorrência;
  - O IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. que, no exercício da sua missão específica, fixada no Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, tem objetivos comuns no domínio da Supervisão dos Mercados da Mobilidade, e das Políticas que favorecem a coesão territorial, social e económica, em linha com as competências expressamente fixadas no novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes e Passageiros (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho) e no Regulamento do Conselho e do Parlamento Europeu n.º 1370/2007, de 27 de outubro;
  - A Direção Geral do Consumidor (DGC) e a Autoridade de Segurança Alimentar Económica (ASAE), com as quais se propõe desenvolver espaços de cooperação que permitam externalidades positivas para o bom funcionamento do Ecossistema Português da Mobilidade e dos Transportes;
  - O IPQ - Instituto Português da Qualidade, I.P., enquanto Organismo Nacional de Normalização, incluindo nomeadamente o exercício das funções de autoridade de normalização em matéria de infraestruturas rodoviárias, nos termos da alínea l), do n.º 2, do artigo 5.º dos Estatutos, propondo-se desenvolver espaços de cooperação com vista à articulação das atividades a desenvolver e à participação na definição de normativos para as infraestruturas rodoviárias.

Também, num claro espírito de cooperação, cumpre referir as outras entidades de Regulação Setorial previstas na Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, atentas as obrigações comuns com a AMT.



## IV. ATIVIDADES A DESENVOLVER EM 2016

49. Igualmente, será assegurada a representação da AMT em fora e redes de entidades reguladoras afins, como por exemplo na Rede Europeia dos Reguladores Ferroviários (*European Network of Rail Regulatory Bodies*) e as reuniões dos Reguladores do Corredor Ferroviário de Mercadorias do Atlântico.

### IV.7 – Capacitação Institucional

50. As atividades a prosseguir em 2016 no âmbito da Capacitação Institucional dirigem-se essencialmente para:
- A estabilização do Quadro de Pessoal e de Dirigentes, com a conclusão do processo de recrutamento em curso;
  - Instalação da infraestrutura dos serviços de informação e informática, bem como de todo o equipamento logístico necessário;
  - A aposta na atividade formativa do respetivo quadro de pessoal, nas diversas áreas de competência geral nos domínios da Regulação Económica e do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, bem como das competências específicas dos vários modos, da Promoção e Defesa da Concorrência e da Supervisão dos Mercados da Mobilidade;
  - Realizar *Workshops* com as Entidades Reguladas;
  - Realizar a 1.ª Conferência Internacional AMT;
  - Desenvolver uma nova cultura de serviço aos consumidores e cidadãos;
  - Encetar uma cooperação virtuosa e institucional com todas as entidades relacionadas em Portugal, nas instituições da UE e outras Organizações Internacionais.

## V. MEIOS FINANCEIROS E HUMANOS

51. A preparação do Plano de Atividades para 2016, quer em termos financeiros e patrimoniais, quer em termos dos meios humanos necessários, e a correspondente orçamentação tiveram como linhas orientadoras os princípios da economia, eficácia e eficiência.

### V.1 – Meios Financeiros e Patrimoniais e Respetiva Afetação

52. Em 2016, a AMT terá como principal objetivo em matéria de recursos financeiros e patrimoniais a estabilização das suas receitas. A implementação dos meios que lhe permita cobrar diretamente aos setores regulados, é fundamental para a AMT. Para o efeito deverá, entre outras iniciativas, ter que desenvolver um conjunto de propostas legislativas, com vista a materializar e concretizar o referido objetivo.

Será de realçar que a autonomia na arrecadação das receitas, é um aspeto fundamental para garantir a autossustentabilidade da AMT

53. A execução prevista da AMT para o Plano de Atividades do ano de 2016, em termos globais, é no montante de € 14 901 084 em termos de receita própria e no montante de € 13 790 107 referente a despesa, constituindo assim um cenário orçamental superavitário.

Apresenta-se seguidamente a desagregação do Orçamentos da AMT para o exercício económico de 2016:

### Orçamento da AMT para 2016

<b>RECEITA</b>	<b>14 901 084</b>
<b>Receita própria</b>	<b>14 901 084</b>
<b>DESPESA</b>	<b>13 790 107</b>
<b>Pessoal</b>	<b>6 863 246</b>
<b>Aquisição de bens e serviços</b>	<b>4 068 324</b>
<b>Juros e outros encargos</b>	<b>23 000</b>
<b>Outras despesas</b>	<b>195 038</b>
<b>Transferências</b>	<b>600 499</b>
<b>Investimentos</b>	<b>2 040 000</b>

54. As receitas da AMT foram estimadas tendo por base a evolução da atividade económica esperada nos setores regulados. Por outro lado, as despesas tiveram em linha de conta as atividades previstas no plano de atividades para 2016, bem como o custo fixo inerente à estrutura futura expectável para a dimensão organizacional que está em constituição.



## V. MEIOS FINANCEIROS E HUMANOS

### V.2 – Meios Humanos

**55.** Em termos de recursos humanos, e à data de preparação deste Plano de Atividades, a AMT está ainda apenas dotada 19 trabalhadores com vínculo de emprego na Administração Pública, através de Acordos de Cedência de Interesse Público, essencialmente nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Encontram-se, entretanto, em curso procedimentos concursais para o recrutamento de dirigentes para o desempenho de funções de direção de Unidades Orgânicas da AMT, bem como de alguns técnicos superiores e assistentes administrativos.

Ao longo do corrente ano de 2016 prevê-se continuar e concluir o processo de recrutamento de pessoal já iniciado.

**56.** Aguarda-se a nomeação do Fiscal Único, cujo pedido foi em tempo oportuno solicitado ao Governo.

**57.** Por sua vez, a AMT dispõe já dos seguintes documentos normativos, previstos na lei, e que são essenciais para o seu regular funcionamento:

- Regulamento da Estrutura Orgânica da AMT, o qual estabelece as normas relativas à organização internas e contém as matérias consideradas indispensáveis ao seu período de instalação, incluindo o organograma de funcionamento apresentado no Anexo II;
- Código de Ética;
- Regulamento Quadro de Pessoal da AMT;
- Regulamento Operacional de Recrutamento;
- Regulamento Operacional de Carreiras;
- Regulamento Operacional de Prestação de Trabalho.

**58.** Os principais objetivos da AMT para 2016, em matéria de recursos humanos, focam-se essencialmente em dois vetores distintos, que são a gestão organizacional e a qualificação do capital humano.

**59.** No âmbito do primeiro vetor relacionado com a gestão organizacional prevê-se o desenvolvimento das seguintes atividades principais:

- Promover os procedimentos necessários à seleção e recrutamento de dirigentes e trabalhadores para a AMT;
- Desenvolver e implementar um sistema de avaliação de desempenho dos dirigentes e trabalhadores;
- Implementar um sistema integrado de gestão de recursos humanos;
- Desenvolver um conjunto de regulamentos internos e de pessoal.

**60.** No âmbito do segundo vetor relacionado com a qualificação do capital humano prevê-se o desenvolvimento das seguintes atividades principais:

- Desenvolver instrumentos de partilha e divulgação interna do conhecimento;
- Implementar um plano de formação que vise o reforço das competências humanas e técnicas no âmbito das atribuições core da Autoridade, bem como as competências ao nível das atividades de suporte.

61. Tendo iniciado a sua atividade em finais de julho de 2015, a AMT terminou o ano com 20 colaboradores em funções, incluindo o Conselho de Administração. Assim, 2016 será um ano de crescimento e consolidação do quadro de pessoal da AMT, com vista a dotá-la dos recursos humanos indispensáveis ao cumprimento da sua missão.
62. O quadro de pessoal da AMT para 2016 conta com 82 colaboradores, incluindo o Conselho de Administração, mantendo assim o mesmo número de colaboradores que havia sido previsto no quadro de pessoal para 2015.

#### Quadro de Pessoal da AMT para 2016

RECURSOS HUMANOS	N.º DE COLABORADORES
Conselho de Administração	5
Dirigentes, Técnicos Superiores Qualificados e Técnicos	62
Administrativos e Auxiliares	15
<b>TOTAL</b>	<b>82</b>



## VI. CONCLUSÕES

63. Com o presente Plano de Atividades a AMT visa otimizar a aplicação e a gestão dos, ainda muito escassos, recursos humanos, financeiros e informático, disponíveis, face às elevadas e iniludíveis exigências decorrentes do imperativo do cumprimento da sua Missão, tal como esta decorre da Lei Quadro das Entidades Reguladoras e do Decreto-Lei n.º 78/2014, que aprovou os seus Estatutos.
64. A AMT vai dar prioridade a ações que visem densificar a sua presença no Mapa das Entidades Reguladoras Económicas Independentes, desenvolvendo a sua marca identitária, e deste modo poder cumprir a Missão que o seu código genético jurídico lhe atribui, quer para a sociedade quer para a economia portuguesa, nomeadamente:
- Através de iniciativas que assume de motu próprio, designadamente elaborando Pronúncias sobre questões ou normas relacionadas com os setores regulados, no âmbito das atribuições e competências próprias;
  - Ou quando é chamada a colaborar ou a emitir parecer pelos órgãos de soberania, em particular a Assembleia da República e o Governo, nomeadamente no contexto da definição, implementação e avaliação das estratégias e políticas públicas relativas aos mesmos setores.
65. Iguualmente, a AMT vai congrega esforços num projeto que visa identificar, estudar e atuar nos mercados relevantes da mobilidade, pretendendo-se conhecer a Estrutura dos mercados e o seu grau de Concentração, mas também as estratégias das diversas entidades empresariais, o seu Comportamento comercial, que se reflete no Desempenho obtido, nomeadamente nos preços praticados e nos tarifários vigentes.
- Essencialmente, esta análise basear-se-á na aplicação do Paradigma Clássico “Estrutura Conduta-Resultados” da Economia Industrial aos Mercados Relevantes da Mobilidade.
66. Finalmente, será de referir que neste Plano de Atividades, relativo ao seu 1.º ano de exercício completo, a AMT está determinada em contribuir para:
- Uma mobilidade eficiente, extensiva aos cidadãos e às empresas, qualquer que seja o seu extrato social;
  - Um paradigma de concorrência inclusiva, ou, “não falseada”;
  - Sistemas de transportes, com crescentes funções de inteligência incorporada, que sejam indutores de uma sociedade descarbonizada e de aumentos de produtividade e competitividade da economia.

## ANEXO I:

# MERCADOS CONCORRENCIAIS

## A - MERCADO CONCORRENCIAL DO MODO RODOVIÁRIO

A internalização, pelo Plano de Atividades, do funcionamento do ecossistema da mobilidade rodoviária, englobando os transportes e infraestruturas rodoviárias, tem em devida conta que o mesmo abarca um vasto conjunto de subsistemas interrelacionados, mas de características muito diversas, todos contribuindo para proporcionar uma mobilidade eficiente para pessoas e para mercadorias de uma forma abrangente e com uma autonomia que diferencia este modo, no que respeita à liberdade de escolha de soluções a adotar pelos cidadãos e pelas empresas.

Numa perspetiva intermodal, a elevada capilaridade que este modo congrega, permite equacionar os segmentos tradicionalmente designados pela expressão *last mile* no caminho crítico para a completude e para a eficiência dos mercados.

Neste contexto, concorrem operadores de serviços de transporte regulados, com e sem obrigações de serviço público, bem como empresas que atuam em regime concorrencial aberto, na economia em geral.

Cada um destes subsistemas é subsumível a um quadro de política de regulação e/ou de concorrência, em paralelo com um conjunto de normas regulamentares de âmbito nacional e internacional, que disciplina o acesso e o exercício da atividade.

No que se refere aos operadores, em termos abreviados e para facilidade de compreensão, afigura-se adequado identificar três grandes subsistemas sujeitos à ação reguladora da AMT:

### a) Subsistema de transporte rodoviário

Este subsistema integra alguns segmentos com especificidades próprias, de que se destacam de seguida os mais importantes em termos dos desafios regulatórios que colocam.

Este subsistema regulatório engloba desde componentes de vocação social, associados aos cidadãos, contribuintes, investidores e profissionais, e às organizações empresariais, a aspetos de cariz exclusivamente técnico, associados aos veículos envolvidos, equipamentos e formação de condutores, que entre outros objetivos visam também garantir a segurança, na dupla vertente de *safety* e *security*, das pessoas em geral e da operação.

Assim, para além das empresas e demais operadores diretos das atividades de transporte, coexistem ainda um conjunto de atividades auxiliares e complementares aos transportes, devendo aqui destacar-se as Escolas de Condução e outras entidades formadoras homologadas para a obtenção de Certificados de Aptidão Profissional para diversos profissionais da área dos transportes, os Centros de Exames Públicos e Privados, bem como os Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITVs).

Perante a realidade deste ecossistema, a AMT orientará a sua atividade de forma a garantir o mais elevado espectro de graus de liberdade, quer do lado da Procura quer do lado da Oferta, contribuindo assim para a disseminação na economia portuguesa dos correspondentes mercados concorrenciais da mobilidade.



#### **b) Subsistema do Transporte Rodoviário em regime de “Serviço Público de Transporte de Passageiros”**

O serviço público de transporte rodoviário de passageiros inscreve-se na tipologia comunitária da conhecida categoria dos serviços de interesse económico geral (SIEGs), regulados pelo artigo 106.º do TFUE, que na geografia concorrencial portuguesa é um serviço de transporte de passageiros de interesse económico, prestado ao público em geral, numa base não discriminatória, nos termos do qual os veículos são colocados à disposição de múltiplas pessoas em simultâneo, que os utilizam mediante retribuição, segundo um regime de exploração específico.

Desenvolve-se numa perspetiva maioritariamente nacional e pode apresentar diversos matizes, entre outras, quanto à área em que o serviço funciona, à regularidade da operação e ao afastamento entre os pontos extremos do serviço.

Constitui um tipo de serviço, em regra, altamente regulado e efetuado, muitas vezes, em regime de exclusividade.

O enquadramento legal deste serviço é atualmente o seguinte:

- Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, revogando um quadro legislativo que remontava a 1948;
- Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro de 2015 - condições que devem ser observadas no contrato de transporte rodoviário de passageiros e Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011.

#### **c) Subsistema das Infraestruturas Rodoviárias**

Também no que concerne às estradas existentes no país, cumpre registar a publicação da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, que revogou o quadro legislativo que remontava a 1949, ao aprovar o Novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.

Assim sendo, a AMT confronta-se aqui também com os desafios emergentes da regulação da “estrada” e da sua “zona envolvente”, num contexto que não tem qualquer semelhança com o que havia sido desenhado em 1949.

Tratando-se, por conseguinte, de duas reformas estruturais, nos dois subsistemas anteriormente identificados, que a economia e a sociedade reclamavam há décadas, é compreensível que o Plano de Atividades da AMT consagre no quotidiano da sua aplicação grande atenção aos desafios regulatórios que esta implementação por si só coloca.

#### **d) Subsistema de atividades auxiliares e complementares (CITVs, escolas de condução e entidades formadoras)**

As atividades auxiliares ou complementares ao subsistema dos transportes rodoviários são desenvolvidas em regime concorrencial de mercado, no caso das Escolas de Condução e das outras empresas formadoras, sujeitas, também estas, ao cumprimento de um conjunto de regras e normativos que permitem o seu licenciamento e/ou acreditação.

## ANEXO 1

O enquadramento legal do acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução consta da Lei n.º 14/2014, de 18 de março, e, da Portaria n.º 185/2015, de 23 de junho.

A Lei n.º 14/2014, aprova o regime jurídico do ensino da condução, regulando o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução, bem como a certificação das respetivas entidades formadoras.

A Portaria n.º 185/2015, regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março que aprova o regime jurídico do ensino da condução, nos aspetos relativos ao ensino da condução para habilitação às diversas categorias de carta de condução e ao acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução.

O enquadramento legal relativo ao reconhecimento de Entidades Formadoras para capacidade profissional consta do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de junho, sendo que a autorização para abertura de centros de formação e a organização e homologação dos cursos de formação ministrados por aquelas entidades formadoras, é regulado pelo Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio.

Já os CITVs têm um enquadramento legal diferente, em que a atividade de inspeção técnica de veículos a motor pode ser exercida por qualquer pessoa, singular ou coletiva, que cumpra as disposições legais e regulamentares aplicáveis.

O regime jurídico de acesso e permanência na atividade de inspeção técnica de veículos a motor e seus reboques, assim como o regime de funcionamento dos centros de inspeção (CITVs), consta da Lei n.º 11/2011, de 26 de abril, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro.

Estas atividades são essenciais para o funcionamento do mercado da mobilidade rodoviária, promovendo a conformidade dos equipamentos e da qualificação dos profissionais de modo a garantir a segurança de pessoas e bens.

Os desafios regulatórios que estes subsistemas suscitam fazem com que a AMT lhes dedique também uma atenção muito particular na supervisão dos mercados da mobilidade que lhes estão subjacentes.

Prevê-se que em 2016 se realizem seminários sobre a ação da AMT no contexto do ecossistema da mobilidade rodoviária e que possam incorporar alguns dos resultados dos estudos e atividades referidas neste Plano.

## B - MERCADO CONCORRENCIAL DO MODO FERROVIÁRIO E RESTANTE MOBILIDADE GUIADA

Igualmente na internalização do funcionamento do ecossistema da mobilidade dos transportes terrestres, o modo ferroviário e a restante mobilidade guiada fazem parte do Plano de Atividades e este irá abarcar os diversos subsistemas que, pelas suas características técnicas, de volume de transporte, de tipologia de oferta de serviços e do âmbito geográfico em que atuam, podem ser subdivididos nas seguintes categorias:

- Transporte ferroviário pesado (grande volume/âmbito nacional/diferentes segmentos de clientes-mercado);
- Sistemas de Metro, Metro Ligeiro de Superfície e Elétricos Urbanos (grande ou médio volume/âmbito urbano ou metropolitano);
- Sistema de Transporte por Cabo (pequeno volume/âmbito local).

Cada um destes subsistemas de transporte tem particularidades regulatórias próprias, derivadas quer das suas características técnicas intrínsecas quer do enquadramento regulamentar aplicável.



O Transporte Ferroviário pesado de passageiros e mercadorias assegura as necessidades de mobilidade das populações e o transporte de mercadorias consumidas e produzidas pelos agentes económicos, nacionais e internacionais, sendo um facilitador do desenvolvimento e coesão territorial sustentável, e está enquadrado por uma extensa legislação europeia e nacional

O quadro regulamentar europeu visa a criação de um mercado único ferroviário, onde se pretende que sejam eliminadas as barreiras técnicas e/ou regulamentares que atualmente impedem ou restringem a livre circulação de comboios em todo o espaço comunitário.

Ao nível do transporte público ferroviário de passageiros, o mercado é dividido em 4 segmentos distintos; os passageiros do serviço de longo curso, os passageiros do serviço regional, os passageiros do transporte urbano e finalmente os passageiros do serviço internacional, atividade enquadrada nomeadamente pelos diplomas que se apresentam seguidamente:

- Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros;
- Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários;
- Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 35/2015, de 6 de março, condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007;
- Regulamento IMTT n.º 243/2008, sobre o tarifário dos serviços regionais e inter-regionais de passageiros;
- Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro, regula as tarifas do segmento urbano de passageiros;
- Lei n.º 24/96, de 31 de julho, lei de defesa do consumidor, com a redação dada pela Lei n.º 47/2014, de 28 de julho.

O transporte ferroviário de mercadorias é efetuado em mercado liberalizado.

A gestão e desenvolvimento das infraestruturas ferroviárias está regulada pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, que cria a IP, Infraestruturas de Portugal, S.A..

Os Sistemas de Metro, Metro Ligeiro de Superfície e Elétricos Urbanos são sistemas geralmente explorados de forma verticalmente integrada, em que a entidade que assegura a gestão da infraestrutura é a mesma que realiza e explora o serviço de transporte.

Os Sistemas de Transporte por Cabo são instalações também exploradas de forma integrada, em que a entidade que assegura a gestão da infraestrutura é a mesma que realiza e explora o serviço de transporte. Normalmente são utilizados em ambiente urbano, quando é necessário vencer desníveis acentuados, podendo então assumir uma função de transporte público, mas também são utilizados como transporte para fins turísticos ou lúdicos.

As instalações por cabo para o transporte de pessoas compreendem:

- Os funiculares e outras instalações, cujos veículos são suportados por rodas ou por outros dispositivos de sustentação e deslocados por um ou mais cabos;
- Os teleféricos, cujos veículos são suportados ou deslocados por um ou mais cabos, incluindo as telecabinas e as telecadeiras;

## ANEXO 1

- Os telesquis, que se destinam a transportar, por meio de um cabo, os utilizadores equipados com material adequado.

Perante a realidade deste ecossistema, a AMT orientará a sua atividade de forma a garantir o mais elevado espectro de graus de liberdade, quer do lado da Procura quer do lado da Oferta, contribuindo assim para a divulgação na economia portuguesa dos correspondentes mercados concorrenciais da mobilidade.

Prevê-se que em 2016 se realizem seminários sobre a ação da AMT no contexto do ecossistema ferroviário e da restante mobilidade guiada e que possam incorporar alguns dos resultados dos estudos e atividades referidas neste Plano.

### C - MERCADO CONCORRENCIAL DO MODO MARÍTIMO, FLUVIAL E PORTUÁRIO

O presente Plano de Atividades internaliza ainda o funcionamento do ecossistema da mobilidade ancorada nos modos marítimo, fluvial e portuário, tendo em devida conta que estão englobados diversos subsistemas que pelas suas características técnicas e âmbito geográfico podem ser desagregados nos seguintes sistemas principais:

- Sistema portuário comercial, o qual, poderá por sua vez subdividir-se em portos marítimos e portos fluviais;
- Transporte Marítimo de Longo Curso ou Intercontinental, associado à componente de mercadorias, também conhecido por *Deep Sea Shipping*;
- Transporte Marítimo de Curta Distância (*Short Sea Shipping*), seja de passageiros ou mercadorias;
- Transporte por vias navegáveis interiores ou transporte fluvial de passageiros e mercadorias.

Dentro dos serviços de transporte marítimo importa ainda destacar a segmentação pelo modo de acondicionamento e tipo de carga transportada, sendo normalmente dividido pelos seguintes grupos:

- Carga geral, por sua vez subdividida em carga fracionada, carga contentorizada e carga *roll on – roll off* (carga rodada);
- Granéis sólidos, usualmente subdivididos em carvão, minérios, produtos agrícolas e outros granéis sólidos;
- Granéis líquidos, decompostos habitualmente por petróleo bruto, produtos petrolíferos e outros granéis líquidos.

Será ainda de assinalar a componente dos cruzeiros oceânicos de passageiros. Os serviços de transporte fluvial de passageiros em Portugal inserem-se, por sua vez, essencialmente no contexto da mobilidade urbana.

#### a) Transporte Marítimo de Longo Curso:

O transporte marítimo de longo curso é uma atividade liberalizada a nível global, essencialmente regulamentada, numa primeira linha de relevância, pela Organização Marítima Internacional (OMI/IMO), mas também, em matérias específicas, por outras instituições, com sejam por exemplo a Organização Internacional do Trabalho (OIT) no que respeita aos assuntos marítimos, havendo ainda interfaces em algumas áreas temáticas com outras entidades relevantes tais como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), *Consultative Shipping Group* (CSG) e Associação Internacional de Sinalização Marítima (IALA).

A nível da UE importará destacar a atividade de preparação de regulamentação nas áreas marítimas e de monitorização e fiscalização da sua aplicação da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), mere-



cendo também atenção a atividade da Organização Europeia de Portos Marítimos (ESPO) e da Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA).

Neste enquadramento, a intervenção da AMT ao longo de todo o ano de 2016 no domínio específico do transporte marítimo de longo curso centrar-se-á na identificação e caracterização de normas e resoluções, específicas da vertente da regulação económica, emanadas da IMO, UE e outros organismos internacionais de normalização técnica, com vista à eventual verificação posterior da sua aplicação em território nacional.

Igualmente, será iniciado um processo de cooperação com a Autoridade de Estado de Bandeira (atualmente a DGRM – Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos), tendo em vista a caracterização da frota sob pavilhão português, num contexto de futura promoção da sua competitividade.

#### **b) Transporte Marítimo de Curta Distância:**

O Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD) envolve a cabotagem marítima nacional (continental e insular) e o transporte marítimo intraeuropeu (na costa continental e ilhas) ou com portos de países terceiros com linha de costa em mares confinados que banham a Europa, incluindo nomeadamente o Mar Báltico, o Mar Mediterrâneo e o Mar Negro. Inclui-se neste âmbito também o transporte flúvio-marítimo.

É no âmbito do TMCD que também se integra o conceito das Autoestradas do Mar (AEM), representando a dimensão marítima da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), e que apresenta uma importância crescente nos sistemas de transporte e logística europeus.

#### **c) Transporte Fluvial:**

O transporte por vias navegáveis interiores desempenha um papel importante no transporte de mercadorias na Europa, sendo o potencial de incremento da sua quota modal significativa, na medida em que, comparado com outros modos confrontados com problemas de congestionamento e capacidade, as vias navegáveis interiores são caracterizadas pela sua confiabilidade e maior capacidade de acolher um incremento de exploração.

Igualmente, o transporte de mercadorias por via fluvial é eco e energeticamente eficiente, podendo contribuir significativamente para a mobilidade sustentável na Europa e aliviar os corredores de transportes fortemente congestionados.

Perante a realidade deste ecossistema, a AMT orientará a sua atividade de forma a garantir o mais elevado espectro de graus de liberdade, quer do lado da Procura quer do lado da Oferta, contribuindo assim para a disseminação na economia portuguesa dos correspondentes mercados concorrenciais da mobilidade.

Será ainda de referenciar, no contexto do transporte de passageiros por via marítima e fluvial, o Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, relativo aos direitos dos passageiros dos serviços de transporte marítimo e por vias navegáveis interiores, visando assegurar a execução e garantir o cumprimento, na ordem jurídica interna, das obrigações decorrentes para o Estado Português do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010.

Prevê-se que em 2016 se realizem seminários sobre a ação da AMT no contexto do ecossistema da mobilidade ancorada nos modos marítimo, fluvial e portuário, e que possam incorporar alguns dos resultados dos estudos e atividades referidas neste Plano.

## ANEXO II:

### ORGANOGRAMA DA AMT

