

PROJETO DE REGULAMENTO

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, para garantia da realização da sua missão, tem por atribuições, entre outras, (i) zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, fiscalizando aquelas atividades e serviços, sancionando infrações de natureza administrativa e contraordenacional, (ii) promover a progressiva adaptação do enquadramento legal aplicável aos setores e às atividades de mobilidade abrangidos pela sua missão, no quadro do desenvolvimento sustentável, da utilização eficiente dos recursos e de padrões adequados de qualidade dos serviços prestados aos consumidores/utilizadores e aos cidadãos em geral, (iii) assegurar os mecanismos de acompanhamento e avaliação dos níveis de serviço e de funcionamento dos mercados, das empresas nos setores regulados e na economia em geral, bem como de supervisão do cumprimento de objetivos económico-financeiros, (iv) definir regras e princípios gerais relativos à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados, emitindo parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, (v) promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade, (vi) assegurar a objetividade das regras de regulação e a transparência das relações entre operadores e entre estes e os consumidores/utilizadores, (vii) monitorizar e acompanhar as atividades dos mercados do setor marítimo-portuário, da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos.

O Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, que aprova o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi, estabelece que esses serviços estão sujeitos a um regime de tarifas definidas em regulamento, a aprovar pela AMT, que estabelece as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço, tendo em conta os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores.

O mesmo diploma refere que as autoridades de transportes, previstas na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), podem fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, através de regulamentos próprios, aprovados por deliberação do órgão executivo competente e comunicados à AMT.

A elaboração do presente regulamento procurou seguir os seguintes princípios orientadores: (i) simplificação das regras tarifárias, de modo a garantir a fácil compreensão por parte de todos os intervenientes (passageiros, profissionais do setor e autoridades de transportes), (ii) promoção de uma maior justiça tarifária nas viagens ou intermunicipais, minimizando as penalizações tarifárias associadas à realização de percursos com diferentes tarifários e, consequentemente, as assimetrias de preço entre viagens de ida e volta, (iii) assegurar que as regras tarifárias refletem os reais custos do sistema, incluindo os custos laborais, (iv) garantir que as regras tarifárias são de aplicação imediata, não implicando adaptações específicas dos taxímetros e (v) promover a autonomia das autoridades de transportes na decisão sobre as tarifas e a aplicação das diferentes tipologias tarifárias previstas pela presente regulamentação.

Assim, nos termos das alíneas a), c), e), f), m), n) do n.º 1 do artigo 5.º, das alíneas a) e c) do n.º 2 e a) do n.º 4 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, que aprova o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi, o Conselho de Administração da AMT, através da deliberação [...], apreciados que foram os elementos e contributos resultantes da consulta pública realizada, aprova o presente regulamento.

CAPÍTULO I

Disposições e princípios gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento tem por objeto a definição de regras gerais de formação dos preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi, cujo regime jurídico foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

Artigo 2.º

Definições

São consideradas as seguintes definições:

- a) *Distância* corresponde à extensão quilométrica realizada na viagem entre o ponto de origem e o ponto de destino da viagem, medida em quilómetros e considerando três casas decimais.
- b) *Duração* corresponde ao tempo, em minutos, contabilizado desde o momento em que a viagem se inicia até que termina.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se às autoridades de transportes e aos operadores do serviço público de transporte de passageiros em táxi, bem como a operadores e plataformas de serviços de táxi.

CAPÍTULO II

Regulação tarifária

Artigo 4.º

Princípios gerais

Na fixação de tarifas do serviço público de transporte de passageiros em táxi devem observar-se os seguintes princípios:

- a) Orientação para os custos;
- b) Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica, ambiental e social;
- c) Eficiência, razoabilidade e legalidade;

- d) Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço, procurando nomeadamente a tendencial eliminação de assimetrias no grau de coesão e acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte de passageiros em táxi;
- e) Intermodalidade e integração tarifária, sempre que esta se afirme como uma solução de maior eficiência e eficácia para o funcionamento e acesso à rede de transportes públicos;
- f) Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão das opções de diferenciação tarifária pelos utilizadores do serviço público de transporte de passageiros em táxi.

Artigo 5.º

Fixação de novas tarifas

1 — A fixação de novas tarifas é sustentada em estudo demonstrativo do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo as estabelecidas no presente regulamento e dos princípios gerais mencionados no artigo anterior.

2 — O estudo referido no número anterior contém a demonstração dos seguintes elementos mínimos, tendo em conta as circunstâncias concretas e as condições do mercado:

- a) Cobertura anual, pelo conjunto das receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa, dos custos previsionais inerentes e de um nível adequado de remuneração do capital investido, sem prejuízo da introdução de medidas de âmbito social e de outras subvenções públicas;
- b) Racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária;
- c) Ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente;
- d) Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras autoridades de transportes, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para áreas geográficas com características semelhantes, tendo em conta o enquadramento legal aplicável;
- e) Ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade;
- f) Ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira refletido na relação entre as tarifas propostas e os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida;
- g) Análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço.

3 — Sem prejuízo das regras especiais previstas na lei e no presente regulamento sobre a publicitação das tarifas, as autoridades de transportes e os operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi asseguram a divulgação clara, compreensível e facilmente acessível e através dos meios adequados, incluindo no interior dos veículos bem como plataformas e aplicações digitais, das seguintes informações:

- a) As tarifas adotadas para o serviço público de transporte de passageiros em táxi da respetiva competência ou responsabilidade;
- b) Os direitos e os deveres dos passageiros, designadamente em matéria tarifária e de bilhética;
- c) Os meios de reclamação e os contactos das autoridades de transportes e da AMT;
- d) As entidades de resolução alternativa de litígios.

Artigo 6.º

Estrutura de custos

O estudo referido no ponto anterior deve incluir os principais custos de operação, nomeadamente:

- a) Gastos com pessoal, discriminados entre rubricas de pessoal;
- b) Gastos com combustíveis, por tipo de combustível, incluindo litros consumidos ou com outros tipos de energia e indicação do total de quilómetros realizados em serviços comerciais e em vazio;
- c) Gastos com a manutenção e a reparação de veículo em função da tecnologia;
- d) Gastos com depreciações e amortizações dos ativos tangíveis afetos à exploração do serviço;
- e) Gastos com o sistema tarifário e de faturação e de acesso a plataformas;
- f) Outros gastos necessários à execução do serviço, incluindo limpeza, seguros, entre outros.

Artigo 7.º

Regras tarifárias de referência

1 – O modo de cálculo do preço a pagar pelo serviço público de transporte de passageiros em táxi tem em consideração o «Modo de cálculo normal D (aplicação dupla da tarifa)» previsto no Decreto-Lei n.º 45/2017, de 27 de abril.

2 – Os valores considerados no presente regulamento correspondem ao valor referencial máximo que pode ser adotado.

3 – O cálculo do preço a pagar pelos serviços de táxi é dado pela seguinte equação:

$$\text{Preço (viagem táxi)} = \text{Bandeirada} + P_{km} \times \text{Distância} + P_{\text{tempo viagem}} \times F_{\text{ajuste}} \times F_{\text{transição}} \times \text{Duração}$$

Em que:

- Bandeirada, reflete o custo de oportunidade associado à utilização do serviço de táxi. Esta não tem associada a realização de uma distância ou tempo de viagem mínimo;
- Preço por quilómetro (P_{km}), reflete a componente de preço que é ponderada pela distância associada à utilização do veículo;
- Preço por tempo de viagem ($P_{\text{tempo viagem}}$), reflete a componente de preço que é ponderada pela duração da viagem (em minutos).
- *Distância*, corresponde à extensão quilométrica realizada na viagem entre o ponto de origem e o ponto de destino da viagem, medida em quilómetros e considerando três casas decimais;
- *Duração*, corresponde ao tempo, em minutos, contabilizado desde o momento em que a viagem se inicia até que termina.

São ainda considerados:

- F_{ajuste} , corresponde ao fator de ajuste que depende do dia (dia útil, sábado ou domingo e feriado) e do período horário correspondente (período diurno e noturno) em que é

realizada a viagem. Este fator permite introduzir a correção associada à maior remuneração salarial estabelecida pelo Código de Trabalho.

- $F_{transição}$, corresponde a um fator de ajuste para as viagens de extensão igual ou inferior a 10 quilómetros, que no quadro regulamentar em que vigorava a Convenção de 2024, se referem à tarifa urbana. Este fator é aplicado durante a fase de transição, no sentido de atenuar a diferença de tarifas face à situação atual.

4 – O valor da bandeirada é único e consta do Anexo I ao presente regulamento, e que dele faz parte integrante.

5 – O preço associado à componente da distância é dada pelo produto do preço por quilómetro (P_{km}) e da distância da viagem.

6 – O preço por quilómetro é único e é apresentado no Anexo I, sendo o seu valor independente do ponto de início e fim da viagem e do período do dia ou do ano em que é realizada a viagem.

7 – O preço por tempo de viagem padrão ($P_{tempo\ viagem}$) é o do período diurno num dia útil e considera a duração total da viagem. O valor a considerar consta do Anexo I.

8 – É considerado um fator de ajuste (F_{ajuste}) a aplicar à componente relacionada com o preço por tempo de viagem, o qual é variável consoante o período do dia ou dia do ano, conforme Anexo I.

9 – Os seguintes períodos são os considerados no Código do Trabalho:

- a) Período diurno compreende ao período entre as 7:00 e as 22:00;
- b) Período noturno corresponde ao período entre as 22:00 e as 7:00 da manhã do dia seguinte;
- c) Os feriados obrigatórios são os estabelecidos no n.º 1 do artigo 234.º do Código do Trabalho.

10 – O fator de transição ($F_{transição}$) aplica-se, apenas, às viagens até 10 quilómetros em que hoje é considerada exclusivamente a tarifa urbana, conforme Anexo I.

11 – O fator de transição referido no número anterior deve assumir o valor de 100%, num prazo máximo de 3 anos.

Artigo 8.º

Suplementos

1 – Mantém-se o suplemento de reserva ou chamada, cujo valor é de 0,80€.

2 – O suplemento anteriormente referido pode ser reduzido ou eliminado, se em sede de estudo económico se verificar a viabilidade dessa decisão de alteração.

Artigo 9.º

Atualização regular de tarifas

1 — A atualização regular das tarifas é efetuada anualmente, no início de cada ano civil, tendo em conta a Taxa de Atualização Tarifária (TAT), sem prejuízo de outras atualizações tarifárias previstas nos termos do artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.

2 — A TAT a estabelecer por cada autoridade de transportes para vigorar no ano seguinte terá como valor máximo a TAT divulgada e publicada pela AMT, no seu sítio da Internet, sem prejuízo de outros meios considerados adequados, até 30 de outubro de cada ano, nos termos da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro e do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação atual.

Artigo 10.º

Atualização tarifária extraordinária

1 — Podem verificar-se atualizações tarifárias extraordinárias, na medida do necessário, com fundamento em causas imprevisíveis, variações anormais ou substanciais das componentes integrantes dos custos de exploração e/ou ponderação de componentes dos custos do transporte público, designadamente por variações na oferta e na procura, e imperativos de sustentabilidade económica e financeira.

2 — A possibilidade de atualização tarifária extraordinária pode ser proposta por autoridades de transportes ou associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi.

Artigo 11.º

Determinação de tarifas específicas

1 — As autoridades de transportes podem fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, designadamente as referidas no n.º 3 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, através de regulamentos próprios, aprovados por deliberação do órgão executivo competente e comunicados à AMT.

2 — Os regulamentos tarifários estabelecidos pelas autoridades de transportes devem respeitar as regras gerais constantes do presente regulamento.

3 — Na fixação de tarifas específicas, além do disposto nos artigos 4.º a 6.º, as autoridades de transportes devem ainda ter em conta os seguintes fatores:

- a) O valor das tarifas específicas deve ser calculado em função da distância e do tempo de viagem estimado, tendo em consideração os dias e períodos horários em que se prevê uma maior intensidade de realização do percurso.;
- b) Cumprimento dos limiares máximos definidos no presente regulamento;
- c) A possibilidade de o passageiro optar pelo pagamento por taxímetro antes do início da viagem, sendo que o passageiro tem de assumir esta opção no início da viagem e comunicar ao motorista;
- d) Nos casos em que as tarifas específicas são relativas ao serviço até determinadas zonas do território, estas devem ser definidas em esquema ou planta e serem de fácil compreensão para profissionais e passageiros.

4 — É admitida a redução de tarifas pelas autoridades de transportes com fundamento, designadamente, na redução dos custos inerentes à exploração do serviço público em causa e tendo em conta os princípios gerais da fixação de tarifas estabelecidos no presente regulamento bem como os resultados de consulta pública de regulamento da autoridade de transportes e considerando, com as necessárias adaptações aplicáveis à oferta de serviços, o regime previsto no Decreto-Lei n.º 70/2007 de 26 de março

5 — Previamente à decisão definitiva, as autoridades de transportes remetem o projeto de regulamento tarifário à AMT, para emissão de parecer no prazo de 10 dias úteis.

6 — A não emissão de parecer prevista no número anterior, ultrapassado o prazo referido, não obsta a o prosseguimento do procedimento, sem prejuízo das competências de supervisão da AMT

Artigo 12.º

Tarifários digitais

1- Na utilização de plataformas de reserva de táxi, podem ser apresentadas diversas hipóteses ao passageiro, designadamente:

- a) valor fixo a pagar pela viagem;
- b) valor que resulte do taxímetro;
- c) Valor relativo a serviço a contrato.

2 — Qualquer projeto de tarifário a ser disponibilizado através de plataformas de reserva de táxi, deve ser remetido à AMT, previamente à sua disponibilização, para emissão de parecer no prazo de 10 dias úteis.

3 — A não emissão de parecer previsto no número anterior, ultrapassado o prazo referido, não obsta a o prosseguimento do procedimento, sem prejuízo das competências de supervisão da AMT.

Artigo 13.º

Tarifas a contrato

1- As tarifas a contrato, podem ser celebradas por via digital, em sistema eletrónico disponível na viatura, de onde conste, obrigatoriamente, o prazo de duração do contrato, o preço, a origem e destino da viagem e a identificação da plataforma de reserva, se aplicável.

2- Nas tarifas a contrato, devem ser incluídos apenas serviços excecionais, designadamente que resultem de contratos de serviço público celebrados com autoridades de transportes ou com empresas que necessitem de serviços de táxi para objetivos específicos e determinados.

CAPÍTULO III

Atuação complementar em matéria tarifária

Artigo 14.º

Recomendações estratégicas

1 — Sem prejuízo da emissão de pareceres no âmbito das suas competências, com vista a promover o desenvolvimento sustentável do transporte público, a otimizar os respetivos benefícios para a mobilidade e a coesão territorial, social e económica e a aperfeiçoar as estruturas tarifárias vigentes no país, a AMT pode emitir, por iniciativa própria ou a requerimento das autoridades de transportes e operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi, associações representativas dos seus interesses e plataformas de reserva previstas no Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, , recomendações sobre as opções estratégicas, designadamente sobre aspetos relevantes para a regulação tarifária.

2 — As recomendações estratégicas emitidas pela AMT ao abrigo do presente artigo devem ser consideradas pelas entidades referidas.

Artigo 15.º

Dever de informação e comunicação

1 — As autoridades de transportes, os operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi e plataformas de reserva, estão adstritos ao dever de colaboração com a AMT na prestação e comunicação da informação que lhes for solicitada, nos termos dos artigos 8.º, 40.º e 46.º dos Estatutos da AMT.

2 — Sempre que necessário para a prossecução eficiente da regulação tarifária, a AMT solicita às autoridades de transportes e aos operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi, a associações representativas dos seus interesses ou plataformas de reserva, informação adicional ou complementar a ser apresentada em prazo não inferior a 15 (quinze) dias, salvo motivos de urgência atendíveis.

3 — No tratamento de todas as informações e dados que lhe são apresentadas ao abrigo do presente regulamento, a AMT garante o cumprimento integral da legislação e regulamentos aplicáveis, designadamente a Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto, o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, da Diretiva (UE) 2016/943 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2016, e as deliberações que contenham recomendações da Comissão Nacional de Proteção dos Dados Pessoais e da Comissão de Acesso aos Documentos Administrativos.

4 — Por deliberação do Conselho de Administração da AMT são aprovados os indicadores de reporte de informação necessários à supervisão e revisão do presente regulamento.

CAPÍTULO V

Disposições finais

Artigo 16.º

Pareceres interpretativos da AMT

As autoridades de transportes e os operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi, associações representativas dos seus interesses ou plataformas de reserva, podem solicitar à AMT pareceres interpretativos sobre a aplicação do presente regulamento.

Artigo 17.º

Fiscalização da aplicação do regulamento

1 — A fiscalização da aplicação do presente regulamento é da competência da AMT, sem prejuízo das competências e colaboração das entidades identificadas no artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro

2 — A AMT, sempre que considere necessário, pode, nos termos dos respetivos estatutos, realizar ou determinar a realização de auditorias, designadamente a operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi e plataformas de reserva, para efeitos da verificação do cumprimento do presente regulamento e da conformidade dos dados reportados.

Artigo 18.º

Regime sancionatório

1 — Para garantir a conformidade com o enquadramento legal e nacional aplicável e o cabal desempenho de funções da AMT, as autoridades de transportes colaboram com a AMT nos termos dos seus estatutos e do presente regulamento.

2 — Os representantes legais das empresas ou outras entidades destinatárias da atividade da AMT, conforme o artigo 46.º dos Estatutos da AMT, e as pessoas que colaborem com aquelas prestam toda a colaboração que lhes seja solicitada pela AMT para o cabal desempenho das suas funções, nos termos do artigo 8.º dos Estatutos da AMT.

3 — O incumprimento das normas do presente regulamento é sancionado, designadamente nos termos do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro e dos Estatutos da AMT, sem prejuízo da aplicação de sanções por incumprimento de regras previstas em contratos de serviço público e em legislação e regulamentação nacional e europeia aplicável.

4 — Constituem também contraordenação, as infrações praticadas no âmbito do presente regulamento, puníveis nos termos do consignado no artigo 40.º dos Estatutos da AMT,

5 — Se a contraordenação consistir na omissão do cumprimento de um dever jurídico ou de uma determinação emanada da AMT, a aplicação da coima não dispensa o infrator do cumprimento do dever e não obsta ao exercício dos poderes em matéria de inspeção e auditoria da AMT, a todo o tempo, nos termos do previsto no n.º 5 do artigo 34.º e artigo 35.º dos estatutos da AMT.

Artigo 19.º

Avaliações periódicas

1 — Sem prejuízo das avaliações que se justifiquem em cada momento, o presente regulamento está sujeito a avaliação pela AMT, de dois em dois anos, sem prejuízo de outras alterações que se venham a justificar.

2 — Para os efeitos referidos no número anterior, a AMT pode consultar autoridades de transportes, operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi, plataformas de reserva, associações representativas dos direitos dos consumidores e outras entidades públicas competentes, tendo em conta todas as informações relevantes obtidas.

Artigo 21.º

Entrada em vigor

1- O presente regulamento entra em vigor 10 dias após a sua publicação no Diário da República.

2 — Os taxímetros devem ser adaptados ao novo tarifário no prazo máximo de 3 meses após a entrada em vigor do presente regulamento.

Anexo I

A tabela seguinte apresenta os valores **máximos** de referência que deverão assumir cada uma das componentes do sistema tarifário:

Tipologia de Tarifa	Tipologia de dias	Períodos	Bandeirada	P_{km}	$P_{tempo\ viagem}$	F_{ajuste}	$F_{transição}$
Tarifa 1	Dias Úteis	Período Diurno	2,00€	0,66€	0,28€	1,00	0,6
Tarifa 2		Período Noturno				1,25	0,9
Tarifa 3	Fins de semanas e feriados	Período Diurno				1,50	1,00
Tarifa 4		Período Noturno				1,75	1,00
Tarifa 5 (tarifa específica)							
Tarifa C (tarifa a contrato)							

Suplemento de reserva ou chamada – 0,80€, podendo ser rer reduzido ou eliminado, em sede de estudo específico.