



RELATÓRIO FINAL

Aditamento ao Estudo Técnico apresentado em
sede de Consulta Pública acerca das regras e
princípios gerais tarifários para os serviços de
transporte em táxi





ÍNDICE

I. ENQUADRAMENTO	4
II. REGULAMENTO TARIFÁRIO CONSULTA PÚBLICA	8
III. REVISÃO DOS PRESSUPOSTOS	11
IV. PROPOSTA FINAL	18
V. CONCLUSÕES	27
ANEXO I – TARIFAS DE REFERÊNCIA	37
ANEXO II - ELEMENTOS, POR VIAGEM A REPORTAR PELAS AUTORIDADES DE TRANSPORTE E/OU ASSOCIAÇÕES	38
ANEXO III - RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA	39
ANEXO IV - ESTUDO TÉCNICO DE FUNDAMENTAÇÃO	40
ANEXO V – REGULAMENTO	41

I.

ENQUADRAMENTO



I - ENQUADRAMENTO

O novo regime jurídico do serviço de transporte público de passageiros em táxi, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 101/2023 de 31 de outubro (Regime Jurídico do táxi) constitui uma oportunidade para a reformulação do sistema tarifário, promovendo um modelo mais claro para o utilizador e mais justo para todas as partes envolvidas.

Visa, entre outros aspetos, garantir mecanismos de atualização das tarifas mais simples e flexíveis, fomentar a disseminação de aplicações de reserva e pagamento com opções de estimativa ou definição prévia do preço, bem como contribuir para o aumento do número de utilizadores familiarizados com plataformas digitais. Paralelamente, possibilita uma maior integração entre o taxímetro e os sistemas de georreferenciação, melhorando a eficiência operacional, a transparência, a segurança e a satisfação do cliente.

O novo enquadramento reforça ainda as oportunidades de complementaridade com outros modos de transporte público ou partilhado, incluindo soluções de Mobilidade como Serviço (MaaS) e pacotes integrados de viagem, abrindo caminho à prestação de serviços com partilha de veículo por parte dos utilizadores, desde que enquadrados em serviços de transporte flexível.

O novo regulamento estabelece que os municípios, enquanto Autoridades de Transporte (AT) para o serviço público de transportes em táxi, passam a ter competências para fixar as tarifas aplicáveis ao seu território¹, através de regulamentos próprios, designadamente:

- Tarifas a percurso para determinados itinerários selecionados;
- Tarifas intermunicipais, caso sejam celebrados acordos, desde que exista aprovação pelos órgãos competentes das respetivas autoridades de transportes;
- Tarifas específicas relativas à prestação de serviços de transporte em táxi a partir de grandes polos de geração de viagens, como aeroportos ou terminais de cruzeiros;
- Tarifas sazonais, nas regiões com forte atração turística;
- Tarifas específicas tendo em conta datas festivas, como o Natal, o Ano Novo ou feriado municipal;
- Pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviços de mobilidade partilhada;
- Tarifas progressivas.

¹ As Autoridades de Transporte têm, no quadro do artigo 12.º, ponto 1, alínea d) do Decreto-Lei n.º 101/2023, a possibilidade de fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território (sempre iguais ou inferiores aos valores aqui considerados), as quais são aplicadas a todas as viagens que se iniciem num determinado território, mesmo que se ultrapassem os seus limites geográficos sobre a qual detenham competências. Para o passageiro significa que não existe agravamento de preço da viagem, independentemente do número de municípios que sejam "atravessados".

O artigo 20.º deste mesmo regime jurídico prevê que as regras gerais de formação dos preços dos serviços em táxi sejam definidas em regulamento específico a aprovar pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), “*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*” e que os regulamentos tarifários estabelecidos pelas autoridades de transportes devem respeitar as regras gerais constantes do regulamento.

Deste modo, a AMT, enquanto autoridade reguladora económica independente e no âmbito do Regime Jurídico do táxi, assume a responsabilidade de definir o quadro regulamentar relativo às regras e princípios de formação tarifária, competindo às AT, em articulação com os operadores/ Associações Profissionais de Táxis (Associações), estabelecer, caso o entendam tarifas específicas para os respetivos territórios, mediante regulamentos próprios, sujeitos a aprovação prévia pela AMT.

Assim, com a entrada em vigor do Decreto-Lei 101/2023, consagra-se um novo paradigma regulatório para o serviço de táxi, abandonando o modelo fixo e uniforme de tarifa previsto pela antiga convenção de preços, vigente até ao momento, e introduzindo um novo regime tarifário sujeito a regras de formação de preço e princípios de aplicação. Esse novo regime atribui à AMT a competência para a definição das regras gerais de formação de preços, contemplando a articulação entre os vários interesses envolvidos – profissionais e utilizadores, e concedendo às autoridades locais e intermunicipais a possibilidade de estabelecerem tarifas específicas consoante as características específicas dos seus territórios.

Assim, a AMT elaborou um Projeto de Regulamento Tarifário para o serviço público de transporte de passageiros em táxi suportado em uma proposta de tipologia de tarifas e princípios de aplicação desenvolvida em paralelo com um estudo técnico das condições económico-financeiras (que se anexam). Além da estrutura da fórmula de cálculo do preço e dos princípios de aplicação, apresentou também valores, os quais devem ser entendidos como valores de referência para cada uma das componentes de preço, admitindo que estes possam ser adaptados às circunstâncias locais pelas AT, ouvidas as entidades representativas dos interesses dos profissionais, empresas e consumidores sendo que para tal, será necessário proceder à fundamentação dos valores considerados como mais adequados. Os regulamentos municipais devem explicitar de modo claro quais as tarifas praticadas, devendo estar acessíveis ao público em geral.

O estudo procedeu também à caracterização do mercado de táxis em Portugal, bem como às principais dificuldades sentidas neste setor e à realização de uma análise de benchmarking internacional.

Relativamente aos princípios orientadores (de aplicação tarifária) os mesmos foram definidos tendo por referência, com as necessárias adaptações, o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, alterado

pelo Regulamento n.º 271/2023, de 23 de março, aprovado pela AMT, na fixação de tarifas do serviço público de transporte de passageiros:

- Simplificação das regras tarifárias, de modo a garantir a sua fácil compreensão por parte de todos os intervenientes (passageiros, profissionais do setor e Autoridades de Transporte);
- Promoção de uma maior justiça tarifária nas viagens interconcelhias, minimizando as penalizações tarifárias associadas à realização de percursos com diferentes tarifários e, consequentemente, as assimetrias de preço entre viagens de ida e volta;
- Assegurar que as regras tarifárias refletem os reais custos do sistema, tendo presente a estrutura de custos definida no artigo 6.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, mas também que são tidas em consideração as orientações em matéria de direito laboral considerados para os restantes sectores;
- Garantir que a proposta pode ser de aplicação imediata, não implicando adaptações específicas dos taxímetros;
- Facilitar a autonomia das AT na decisão sobre as tarifas e a aplicação das diferentes tipologias tarifárias previstas pela nova regulamentação.

A fase de diagnóstico permitiu também demonstrar, de forma inequívoca, que o atual modelo tarifário considerado na Convenção de Preços é de difícil entendimento por parte dos utilizadores e profissionais e não traduz, adequadamente, os custos de produção da oferta de transporte em táxi, considerando as dimensões dos custos de pessoal, dos custos de produção quilométrica e a incorporação de um lucro razoável que remunere os profissionais do setor.

Esta fase, que incluiu uma auscultação aos *stakeholders*, permitiu ainda melhor conhecer muitas das preocupações do setor, tendo a AMT adaptado a proposta tanto quanto o possível, por forma a responder às preocupações apresentadas:

- Valorização de modo mais significativo o trabalho nos dias feriados e período noturno;
- Um valor de bandeirada único, independentemente da geografia, período do dia ou dia da semana em que a viagem é realizada, traduzindo-se em um valor mais reduzido e com eliminação de um percurso mínimo incluído neste valor, permitindo deste modo transmitir a ideia aos utilizadores de que o custo de entrada no táxi é acessível e que as viagens de curta distância não são penalizadas;
- Atualização anual dos principais fatores de produção de forma adequada e automática;
- Dificuldade no entendimento da formulação das tarifas e a incerteza sobre o custo da viagem, sobretudo, por parte dos utilizadores do táxi;

- A penalização dos profissionais pela não atualização dos valores durante cerca de uma década.

Esta auscultação permitiu constatar que o setor do táxi considera ser uma atividade económica afetada pela: (i) falta de mão de obra e envelhecimento do setor, (ii) reduzida rentabilidade e perda de mercado nos principais centros urbanos, (iii) afetado pela concorrência de outros modelos de negócio, por via do crescimento da sua oferta e diferentes exigências legais (iv) com financiamento insuficiente para a manutenção e modernização da atividade de serviço público (v) baixos níveis de atratividade, (vi) menor adaptação tecnológica.

No que se refere a financiamento público, o setor reconhece que beneficia de isenções e deduções fiscais, além de linhas de financiamento orientadas para descarbonização e modernização (aquisição de veículos elétricos, equipamentos digitais e integração tecnológica) mas defende maior apoio às infraestruturas de carregamento e projetos de inovação tecnológica.

Não obstante o amplo conjunto de constrangimentos e adversidades identificadas, importa sublinhar que um regulamento composto de regras gerais tarifárias pretende estabelecer regras uniformes, sendo que a diferenciação por territórios e suas especificidades deve ter lugar em sede de regulamentação municipal ou intermunicipal, sob pena de enviesamento, inexequibilidade ou complexificação do sistema.

O Estudo Técnico das Condições Económico-Financeiras, constante no relatório sujeito a consulta pública, foi desenvolvido considerando a melhor informação disponível, a qual é escassa e nem sempre coerente entre si, designadamente ao nível das dinâmicas de procura (passageiros transportados e receitas geradas), bem como ao nível dos elementos económico-financeiros, fruto da ausência de um histórico de reporte periódico e de sistematização de informação.

II.

REGULAMENTO TARIFÁRIO CONSULTA PÚBLICA





II – REGULAMENTO TARIFÁRIO – CONSULTA PÚBLICA

O Projeto de Regulamento Tarifário foi submetido a consulta pública² nos termos do artigo 100.º do Código do Procedimento Administrativo, com início em 19 de setembro de 2024, através de publicação no Diário da República. Atendendo ao número e complexidade dos contributos recebidos, o prazo da consulta foi prorrogado por 30 dias úteis, encerrando-se uma primeira fase a 13 de dezembro de 2024.

Tendo em conta a receção de inúmeros contributos de um leque alargado de entidades, os quais são analisados em detalhe no “Relatório de Consulta Pública”, o período de consulta foi alargado ao ano de 2025, onde se verificaram diversas interações, ao longo de todo o ano, para a validação dos pressupostos técnicos, tendo contribuído deste modo para o enriquecimento da proposta final.

De entre as várias entidades destacam-se:

- Associações Profissionais de Táxis;
- Organizações/Institutos de defesa dos consumidores;
- Autoridade da Concorrência (AdC);
- Autoridades de transportes (AT) e Regiões Autónomas;
- Plataformas tecnológicas;
- Profissionais do setor e cidadãos individualmente.

Ainda, no decorrer do processo de consulta pública, tanto a ANTRAL como a FPT mostraram disponibilidade em ceder dados de viagens em território nacional³, tendo-se revelado, a análise destes elementos, bastante morosa e exigente.

Deste modo, o presente relatório tem como objetivo, tendo por base a “Proposta de Regulamento das Regras e Princípios Gerais Tarifários para os Serviços de Táxi” sujeita a consulta pública, identificar e detalhar as principais alterações introduzidas, resultantes quer dos contributos recebidos no âmbito da consulta pública como da informação relativa aos dados de viagens disponibilizados, os quais foram testados e validados, ao longo do ano de 2025.

Refira-se que, adicionalmente à informação já constante do estudo técnico, apenas foi possível obter informação mais específica quanto a dados de viagens, já em fase de consulta pública, contudo os mesmos abrangem apenas a cidade de Lisboa, três municípios da Área Metropolitana de Lisboa, Guimarães e o Algarve, o que se revela manifestamente insuficiente face às várias realidades do País. As amostras recolhidas por região representam, com exceção de Guimarães, cerca de 25% das licenças existentes em cada território e, no total, correspondem aproximadamente a 9% das licenças

² Para maior detalhe dos contributos recebidos consultar o Relatório de Consulta Pública a este relatório.

³ Muito embora em sede de consulta pública dos *stakeholders*, dos quais as Associações Profissionais de Táxis fazem naturalmente parte, esta disponibilidade não foi mencionada. Por este motivo, a análise a estes elementos não foi tida em conta na proposta apresentada em sede de consulta pública.



ativas a nível nacional⁴, acrescentando ainda, a inexistência de dados relativos a viagens em territórios de baixa densidade populacional.

A informação disponibilizada pelas Associações revelou-se, no entanto, limitada e com reduzida representatividade face ao sistema nacional, e com algumas disparidades no número médio de viagens anuais por viatura, pelo que, qualquer exercício de modelização baseado nestes dados poderia traduzir-se em resultados com margens de erro significativas.

Deste modo, este regulamento deve ser entendido como a regra geral a aplicar na formação dos preços no contexto nacional no setor do táxi, devendo as AT com as Associações, tal como previsto no DL 101/2023, definir, consoante as especificidades dos territórios, tarifas específicas adequadas às suas realidades.

⁴ Considerando que, do universo de 12.200 licenças, cerca de 80% se encontram em atividade.

III.

REVISÃO DOS PRESSUPOSTOS



III - REVISÃO DOS PRESSUPOSTOS

Antes de mais, é essencial destacar que a metodologia adotada pela AMT, de resto, aquela que permite aplicar e concretizar o preconizado no Regime Jurídico dos Táxis, “*a simplificação, por forma a adaptá-lo ao novo contexto institucional do setor da mobilidade e dos transportes*”, representa uma mudança substancial na abordagem de cálculo, diferenciando-se significativamente do modelo atualmente vigente previsto na convenção.

No modelo de cálculo atualmente em vigor (Modo de Cálculo Normal S), o valor a pagar resulta da aplicação combinada de tarifas por tempo e por distância, em função da velocidade de comutação⁵. Quando o veículo circula abaixo deste limiar, aplica-se a tarifa por tempo e quando a velocidade é superior, aplica-se a tarifa por distância. Esta metodologia introduz uma distinção clara entre deslocações em meio urbano, caracterizadas por velocidades médias mais baixas e as realizadas em contextos periurbanos ou de baixa densidade, onde predominam velocidades superiores.

A proposta da AMT ao adotar o Modo de Cálculo Normal D, introduz a aplicação simultânea das componentes tarifárias por tempo e por distância ao longo de toda a duração da viagem, desde o início até ao fim, bem como da redefinição da bandeirada, que deixou de incorporar uma componente para a distância. Esta mudança decorre da necessidade de simplificação do montante a pagar pelo utilizador, das necessárias atualizações anuais de cada componente (tempo, quilómetros e bandeirada), bem como, contribuir para o aumento da atratividade do setor do táxi.

Em função dos contributos recolhidos durante o período de consulta pública, dos subsequentemente contributos e da análise aos dados de operacionais remetidos à AMT, das viagens realizadas no ano de 2024⁶, a AMT procedeu à recalibração da proposta inicial, tendo em conta a informação técnico-operacional adicionalmente disponibilizada.

Embora algumas das Associações, numa primeira fase, tenham assumido uma posição genericamente favorável ao modelo proposto pela AMT, sobretudo no que respeita ao modo de cálculo⁷ com a contagem simultânea de tempo e distância em toda a corrida, à autonomização das componentes tarifárias, à introdução de mecanismos de atualização automática, à redução do preço da bandeirada sem inclusão de qualquer distância, a um período transitório de 2 anos, não deixaram de evidenciar, em momentos distintos, reservas de natureza técnica, económica e operacional, da posição inicialmente assumida pelas mesmas. A AMT interpretou sempre estas reservas como um

⁵ A velocidade de comutação dos táxis em Portugal é o valor que determina a passagem da cobrança por tempo para a cobrança por distância percorrida, e vice-versa. Em algumas corridas verifica-se a aplicação mista, quer de tempo quer de distância.

⁶ Os dados fornecidos referem-se apenas à cidade de Lisboa, a 3 Municípios da Área Metropolitana de Lisboa, Guimarães e Algarve.

⁷ Ver ponto 5.2.(modo de cálculo das tarifas) da proposta de regulamento de regras e princípios gerais tarifários para os serviços de táxi – relatório.

contributo para o aperfeiçoamento da proposta, garantindo a melhor adequação possível à realidade do setor e aos vários interesses em questão - profissionais e utilizadores.

A avaliação crítica dos dados disponibilizados, nomeadamente dos valores médios de quilometragem anual por viatura, da estrutura desagregada dos custos fixos e variáveis apresentada por algumas das Associações durante a consulta pública, bem como das análises de sensibilidade aplicadas ao serviço nas diferentes regiões do país, evidenciou algumas divergências em relação aos pressupostos inicialmente adotados pela AMT.

Estas assimetrias regionais, resultantes das especificidades locais e de diversos modelos de exploração, levaram a AMT a ajustar a proposta tarifária inicialmente apresentada, por forma a assegurar a consistência metodológica do modelo, a sua viabilidade de aplicação em todo o território nacional e respetiva adequação às condições operacionais efetivas do serviço, bem como à justa remuneração dos profissionais do setor.

No fundamental, os contributos das Associações defendem que o modelo tarifário em vigor deverá assegurar, a recuperação integral dos custos de exploração e, cumulativamente, permitir uma recomposição progressiva do valor económico perdido nos últimos anos. Considera-se que a definição da regra geral de formação de preços disponibiliza o enquadramento necessário, mas num contexto com diferenças territoriais significativas e de concorrência com outros modelos de negócio, as decisões das AT são essenciais para completar e potenciar o quadro de proporcionar maior rentabilidade e recuperação de custos ao mercado do táxi.

Segundo as Associações, deverá igualmente ser evitada a degradação futura das condições de exploração, garantindo-se, através do processo de atualização anual, o acompanhamento da evolução dos custos dos fatores de produção — preocupação que desde logo foi partilhada pela AMT.

Defendem ainda, a implementação de um mecanismo compensatório transitório para as regiões de baixa densidade populacional. De sublinhar que à luz do Regime Jurídico dos Táxis, tal deve ser concretizado através da aplicação de tarifas específicas ajustadas às características de cada território.

Foi ainda acrescentado que deverá configurar-se uma tarifa única, correspondente ao serviço de táxi padrão (transporte de 4 passageiros e respetiva bagagem, entre dois pontos), o que desde logo permaneceu enquanto preocupação fundamental da AMT no âmbito do desígnio do próprio Regime Jurídico.

Face às observações apresentadas, sublinha-se quatro questões estruturantes que devem sustentar quer o modelo quer a proposta associada ao mesmo:

- A AMT, enquanto entidade reguladora económica, não estabelece preços, definindo sim as regras e os princípios gerais para a sua formação;
- Nos termos do Decreto-Lei n.º 101/2023, compete às AT, em articulação com as

Associações a definição de tarifas territoriais específicas ajustadas às particularidades dos respetivos territórios;

- Verifica-se a inexistência de dados económico-financeiros históricos, atualizados, desagregados e completos suficientemente robustos e representativos de todas as realidades territoriais nacionais, que permitam tomar decisões ou soluções otimizadas e sensíveis a cada uma dessas especificidades locais;
- O modelo adotado deve simultaneamente garantir a sustentabilidade económico-financeira do setor, bem como salvaguardar os direitos e legítimos interesses dos consumidores.

Mais uma vez se sublinha, que deve se evitar a introdução de complexidade no sistema, designadamente, na resposta a uma infinidade de possíveis situações especiais, cuja solução deverá ser encontrada no âmbito das tarifas territoriais específicas.

É, por isso, necessário que o modelo a adotar se sustente e se possa adaptar e modelar com base em evidências concretas, ou seja, em dados económico-financeiros e operacionais rigorosos.

Assim, a AMT reanalisou a proposta, tendo concluído que seriam necessários ajustamentos aos pressupostos metodológicos e aos parâmetros de cálculo tarifário, designadamente a 4 níveis:

A) Alteração dos pressupostos de cálculo do Valor por Quilómetro e do Valor por Tempo

Procedeu-se à revisão dos parâmetros associados ao valor por quilómetro e ao valor por tempo, com os seguintes ajustamentos:

- **Valor por Quilómetro:**
 - a. Recalculado com base nos custos fixos e variáveis reportados pelas Associações (ANTRAL e FPT) considerando que serão os mais rigorosos;
 - b. Ajustamento do Indicador de Quilometragem Anual por Viatura.

A proposta inicial baseou-se num valor médio de cerca 75.743 km anuais por viatura⁸. No entanto, foi aplicada uma redução de aproximadamente 25% a este valor, tendo em conta que o referido estudo antecede um conjunto de eventos e transformações estruturais que impactaram significativamente a atividade do setor dos táxis.

Dessa reavaliação resulta um custo por quilómetro superior ao apresentado em sede de consulta pública (0,66€/km) de 0,69€/km, que já inclui a remuneração dos quilómetros em vazio (50%) e acresce IVA à taxa de 6%

⁸ Valor retirado do último estudo do setor dos táxis, efetuado pelo IMT em 2006.

- **Valor por Tempo:** mantiveram-se os pressupostos definidos na primeira proposta (observando as devidas correções⁹), alinhados com o que está previsto no Código do Trabalho (CT) para um profissional por conta de outrem.

O novo valor de referência apurado é de 19,03€/h, significativamente acima do valor de 16,50€/h contemplado na proposta original, acrescido de IVA à taxa de 6%. Ao preço por hora deve ser aplicado o estabelecido no Código do Trabalho¹⁰ no que diz respeito à atribuição de compensações aos motoristas por trabalharem no período noturno e aos fins de semana e feriados.

B) Mecanismo de atualização automática

Relativamente ao mecanismo de atualização dos preços, cuja proposta inicial da AMT estava assente na utilização da Taxa de Atualização Tarifária (TAT), habitualmente aplicada aos transportes públicos de passageiros, as Associações reconheceram o mérito da criação de um mecanismo de atualização automática baseado em indicadores públicos.

No entanto, foram manifestadas dúvidas quanto à adequação do indicador utilizado, a TAT, por forma a refletir a evolução dos principais custos do setor, nomeadamente os associados à mão-de-obra.

Desta forma, foi sugerido que a atualização tarifária se fizesse com base no IPC (sem habitação) no que concerne ao preço/km e com base na Remuneração Mínima Mensal Garantida (RMMG) no que concerne ao valor/hora, sendo o primeiro divulgado pelo Instituto Nacional de Estatística e o segundo publicado na proposta de Orçamento do Estado, habitualmente em outubro de cada ano.

Anualmente, a tempo de implementar a atualização no ano seguinte, a AMT divulgará aqueles valores, que constituem variáveis da fórmula de cálculo de referência. No que respeita a revisões extraordinárias, decorrentes de aumentos inesperados de fatores de produção como, a título de exemplo, o combustível ou a mão de obra, estas poderão ser propostas à AMT pelas respetivas Autoridades de Transporte ou pelas Associações.

C) Viaturas com capacidade de transporte para mais de 4 passageiros

A proposta inicial submetida a consulta pública adotava um enquadramento divergente da atual convenção de preços, a qual prevê a aplicação de um tarifário específico para veículos com capacidade superior a quatro passageiros, aplicado de forma transversal a esta tipologia de viaturas, independentemente do número efetivo de passageiros transportados.

Embora esta matéria possa, consoante a perspetiva adotada, traduzir-se em vantagens ou desvantagens para uma das partes envolvidas, a AMT entende que estas viaturas apresentam

⁹ A AMT havia considerado o seguro de acidentes de trabalho em conjunto com os restantes seguros da viatura e de responsabilidade civil associados aos custos/Km. Na versão ajustada da AMT o seguro de acidentes de trabalho foi considerado nos custos com o motorista.

¹⁰ Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, incluindo as alterações introduzidas posteriormente. Consultado o documento, Consolidação Lei n.º 7_2009 - Diário da República n.º 30_2009, Série I de 2009-02-12 (1).pdf, a 24 de julho de 2024.

efetivamente uma estrutura de custos mais elevada e configuram um nível superior de serviço face às restantes.

Nessa medida, considera-se tecnicamente justificável que tanto o valor da bandeirada como o valor por quilómetro sejam superiores aos aplicáveis às viaturas de menor lotação.

Por forma a salvaguardar os interesses do utilizador e evitar situações em que este possa sair prejudicado quando o número de passageiros seja inferior a quatro, o regulamento consagra a possibilidade de o utilizador recusar a prestação do serviço por viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.

D) Proposta de introdução de um fator de ajuste

Na proposta sujeita a consulta pública, a análise evidenciava que a estimativa do preço atual e do tarifário proposto, por escalão de distância e aplicação do novo tarifário resultava em aumentos expressivos nos custos das viagens onde atualmente é praticada a tarifa urbana, o que justificou a introdução de um fator de ajustamento ao preço por hora para deslocações em meio urbano até aos 10 km, de forma a assegurar uma transição tarifária gradual.

Contudo, a definição deste fator foi objeto, em fase subsequente de testes e análises de sensibilidade, não tendo resultado clara a sua exequibilidade tendo sido inclusivamente assinalada pelas Associações, como impraticável.

Nestes termos, entendeu-se, que este fator deve ser excluído das regras gerais de formação tarifária, podendo, naturalmente, à semelhança de outras situações anteriormente assinaladas, serem aplicadas tarifas específicas nos casos em que a sua aplicação se revele mais prejudicial para o utilizador, consoante o tipo de território em causa. Em consequência, o referido fator foi suprimido da proposta final.

E) Suplementos

Relativamente aos suplementos, e como referido no relatório colocado em consulta pública, da auscultação verificou-se que não existe unanimidade relativamente à sua manutenção.

Contudo, o facto de se verificar que os referidos suplementos são aplicados, por vezes, de forma discricionária, e em resultado da análise de benchmarking efetuada se constatar a sua não aplicação em alguns países, a AMT propõe manter apenas o suplemento de chamada, que corresponde a uma taxa pelo serviço da central de táxi, que serve para suportar os custos com meios humanos e materiais empregados neste serviço complementar ao transporte em táxi propriamente dito.

Estes ajustamentos visaram reforçar a consistência técnica da proposta, garantindo que os pressupostos utilizados refletem, na medida do possível e nesta fase, a diversidade operacional do setor no território nacional, evidenciando naturalmente diferenças entre regiões.

Com a proposta ajustada, a AMT sublinha os seguintes princípios estruturantes:

- Sustentabilidade económica do serviço – através de uma estrutura tarifária que assegura a recuperação dos custos de exploração em cenário de eficiência;
- Simplicidade e transparência – por via de uma metodologia clara, baseada em critérios objetivos e facilmente auditáveis;
- Transição não disruptiva – o regime jurídico propõe que possam ser adotadas tarifas específicas que permitirão uma adaptação progressiva, reduzindo o risco de perturbação em algumas regiões;
- Evolução dos custos dos fatores de produção - assegurado por via do processo de atualização anual, sendo a tarifa atualizada automaticamente quer quanto ao valor/km, através do IPC (sem habitação), quer quanto o valor/hora através da RMMG¹¹.

A proposta revista representa, assim, o equilíbrio entre a exigência regulatória de definição de um referencial nacional claro, a necessidade de garantir a viabilidade económica dos operadores em contextos operacionais diversos, bem como a defesa dos interesses dos utilizadores.

Deste modo, a AMT entende que a proposta revista cumpre os objetivos essenciais estabelecidos no mandato legal que lhe foi conferido, nomeadamente os princípios da sustentabilidade, equidade, proporcionalidade e transparência.

¹¹ No que respeita às atualizações extraordinárias podem ser propostas à AMT pelas autoridades de transportes na sequência de solicitação efetuada pelas Associações Profissionais de Táxis.

IV.

PROPOSTA FINAL



IV - PROPOSTA FINAL

O proposto modelo tarifário define e uniformiza a forma de cálculo e os princípios de aplicação de referência, não impondo tarifários em concreto, cuja fixação continua a competir às AT que, nos termos legais, são as entidades competentes para a definição de tarifas específicas.

O proposto modelo tarifário pretende, sim, oferecer uma base técnico-regulatória comum, que promova a harmonização progressiva, assegure a cobertura dos custos de exploração em contexto de eficiência e que não prejudique os consumidores/utilizadores do serviço, contribuindo desta forma para a estabilidade económica do setor.

Deste modo, o preço final associado à realização de uma viagem em táxi é dado pela equação:

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

Em que:

Distância - corresponde à extensão quilométrica realizada na viagem entre o ponto de origem e o ponto de destino da viagem, com arredondamento aos centimos (com 2 casas decimais).

Duração corresponde ao tempo, em minutos, contabilizado desde o momento em que a viagem se inicia até que termina.

Fajuste corresponde ao fator de ajuste que depende do dia (Dia Útil, Sábado ou Domingo ou 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.

Pressupostos:

1. QUILÓMETROS MÉDIOS/ANUAIS POR VIATURA

57.307 Km/Ano - com uma redução de cerca de 25% face ao valor inicialmente apresentado.

- Esta redução permite incorporar as alterações que se verificaram nos últimos anos neste setor, com profundos impactos na procura e consequentemente nos quilómetros realizados.

2. BANDEIRADA

Táxis com capacidade até 4 passageiros: 2€ - sem inclusão de fração de distância e/ou tempo.

- Com esta redução pretende-se que a mesma possa contribuir para a atratividade do serviço.

Táxis com capacidade para + de 4 passageiros: 4€ - sem inclusão de fração de distância e/ou tempo.

3. VALOR POR QUILOMETRO

Táxis até 4 passageiros: 0,69€+6%IVA=0.73€ - Cobrado durante toda a corrida desde o início até ao fim da mesma.

Táxis com capacidade para + de 4 passageiros: 0,73€x2=1.46€ - Cobrado durante toda a corrida desde o início até ao fim da mesma.

4. VALOR HORA/MINUTO

Táxis até 4 passageiros: 19,03+6%IVA=20.18€/h¹² (0.34€/min)

- No estrito cumprimento do código do trabalho, com inclusão da taxa de IVA a 6%.

A tabela resume as diferenças entre a proposta sujeita a consulta pública e a proposta final, para a tarifa 1 (dia útil em período diurno).

Versão final	Proposta (Consulta pública)	Proposta final
Viaturas com lotação até 4 passageiros		
Km médios / viatura / Ano	75 000	57 307
Custos Km de referência (CF+CV)	22 602 €	17 965 €
Custos Ano (por viatura)*	15 791 €	16 750 €
Bandeirada (liquida de distância)	2€ (s/ inclusão distância)	2€ (s/ inclusão distância)
Preço Km (com IVA)	0,56 €	0,73 €
Preço por hora (€/h, com IVA)	17,49 €	20,18 €
Preço minuto	0,29 €	0,34 €

* custos de referência

Para viaturas com lotação + de 4 passageiros:

Versão final	Proposta (Consulta pública)	Proposta final
Viaturas com lotação + 4 passageiros		
Bandeirada (liquida de distância)	2,00 €	4,00 €
Valor Km	N/A ou 0,56€	1,46 €
Preço por hora (€/h, com IVA)	17,49 €	20,18 €
Preço minuto	0,29 €	0,34 €

¹² Atualizado à RGMM de 2025.

Impacto do novo tarifário

Nesta fase tem-se como objetivo comparar o tarifário atual (convenção¹³) com os valores de referência da nova proposta de regulamento tarifário.

Há desde logo um conjunto de elementos neste exercício que revestem bastante complexidade e que levam a que esta comparação deva ter em conta diferenças substanciais entre os modos de cálculo e que condicionam de forma determinante os resultados:

- A alteração do modelo de cálculo atualmente em vigor, Modo de Cálculo Normal S para o Modo de Cálculo Normal D, que introduz a aplicação simultânea das componentes tarifárias por tempo e por distância ao longo de toda a duração da viagem, desde o início até ao fim, bem como da redefinição da bandeirada, que deixou de incorporar uma componente para a distância.
- A distância média percorrida atualmente em tarifa urbana;
- O tempo médio das viagens em que são aplicadas as tarifas urbanas atualmente, pois o preço a pagar depende de modo significativo do tempo da viagem e da velocidade a que se realiza a viagem ao longo do percurso, o que se traduz em diferentes combinações de cálculo combinando tarifas de percurso ao quilómetro e tarifas à hora.

A nova formulação proposta no regulamento tarifário é mais simples de calcular e muito menos suscetível de introduzir diferenças significativas nos preços estimados. Contudo, esta alteração do modo de cálculo, sem alteração de nenhum dos pressupostos (tempo/distância/bandeirada), por si só, acarreta um aumento 17,7% e de 4,7% se considerarmos apenas a alteração da bandeirada (redução e exclusão de distância).

Nesta proposta, a tarifa é calculada da mesma forma para qualquer local onde a viagem tem início ou fim, o que significa que o preço da viagem deixa de ser influenciado pela extensão do percurso realizado com tarifa urbana ou a tarifa ao quilómetro.

Por outro lado, esta simplificação favorece o desenvolvimento de soluções tecnológicas de estimativa de preço e/ou reserva de táxi, a nível nacional porque se baseia em variáveis mais fáceis de modelar (tempo e distância) do que na situação atual em que para além destas é necessário considerar a combinação das velocidades instantâneas de circulação.

Fator tempo

A nova proposta considera um ajustamento do preço por tempo de viagem, em função da tipologia dos dias (dias úteis e feriados e fins de semana) e dos períodos horários (diurno e noturno) tendo em

¹³ É de destacar que a atual convenção não teve atualizações em 2025, enquanto, que a nova proposta apresenta-se com valores atualizados quer pelo IPC (sem habitação) e RMMG a 2025.



consideração as regras de remuneração dos motoristas, fundamentada no Código do Trabalho, tal como a tabela que se segue.

Tipos de dia	Tipo de períodos	Fator de ajuste preço hora	Valor hora em função do período horário	Valor minuto em função do período horário
Dias úteis	Período Diurno	1,00	20,18 €	0,34 €
	Período Noturno (+25%)	1,25	25,23 €	0,42 €
Fins de semanas e feriados	Período Diurno (+50%)	1,50	30,27 €	0,50 €
	Período Noturno (+75%)	1,75	35,32 €	0,59 €

Atualmente na convenção verifica-se que o preço por hora do período noturno é superior em cerca de 20%, ao valor praticado durante o dia, bem como aos feriados e fins de semana.

Tipos de dia	Tipologias de tarifa, 4 passageiros	Diurna/Hora	Diurna/min	Noturna/Hora	Noturna/min
Dias úteis	Tarifa urbana	16,50 €	0,28 €	19,80 €	0,33 €
Fins de semanas e feriados		19,80 €	0,33 €	19,80 €	0,33 €
Dias úteis	Tarifa ao quilómetro (retorno em vazio)	16,50 €	0,28 €	19,80 €	0,33 €
Fins de semanas e feriados		19,80 €	0,33 €	19,80 €	0,33 €
Dias úteis	Tarifa ao quilómetro (retorno ocupado)	16,50 €	0,28 €	19,80 €	0,33 €
Fins de semanas e feriados		19,80 €	0,33 €	19,80 €	0,33 €

Fonte: Elaborada a partir da
Convenção de 2024

Se compararmos, há efetivamente uma subida no preço do fator tempo (cerca de 20%) em todas as tarifas em período diurno em dia útil, e em montante bastante inferior (2%) nas restantes dias e períodos horários. Este aumento decorre, por um lado da atualização dos valores remuneratórios dos profissionais, bem como do ajustamento do preço em função do dia e do período do dia.

Este impacto será maior nos territórios em que atualmente se pratica a tarifa urbana, normalmente zonas urbanas densificadas cuja velocidade média é baixa (inferior à velocidade de comutação), pelo que o fator tempo tem uma preponderância maior no custo da viagem.

Fator distância

A este nível e como anteriormente referido, os cálculos foram elaborados com base nos gastos com as viaturas fornecidos pelas Associações, acrescidos da margem de lucro e de IVA a 6%, tendo originado um valor km de 20.18€ em período noturno e em dia útil.

Tarifa urbana vs nova proposta de tarifário		Convenção			Nova proposta		
Tipologia de dias	períodos	PKm	frações		PKm	frações	
			metros	€		metros	€
Dias Úteis	Período Diurno	0,53 €	188,68 €	0,10 €	0,73 €	136,79 €	0,10 €
	Período Noturno	0,64 €	157,23 €	0,10 €	0,73 €	136,79 €	0,10 €
Fins de semanas e feriados	Período Diurno	0,64 €	157,23 €	0,10 €	0,73 €	136,79 €	0,10 €
	Período Noturno	0,64 €	157,23 €	0,10 €	0,73 €	136,79 €	0,10 €

O aumento mais considerável será nos dias úteis em período diurno (+38%), em que como já se verificou anteriormente será o fator tempo que terá uma maior ponderação no preço dadas as velocidades abaixo da velocidade de comutação.

A análise não foi feita ao nível das atuais tarifas 3 e 5, por um lado, pelo que sobejamente já todas as partes referenciaram – a ausência de dados reais, rigorosos e exemplificativos das diversas realidades no território nacional, por outro, por não existir nenhum simulador, que nos permita aferir com baixos níveis de erro, os impactos.

Bandeirada

O preço da bandeirada é um dos fatores de formação do preço sobre o qual existe unanimidade sobre a necessidade de proceder à redução do valor de entrada, sugerindo como valores de referência a considerar valores de 2,0 a 2,5€, assumindo sempre uma redução ou a eliminação de um percurso mínimo incluído neste valor.

Por forma a atenuar os impactos nos passageiros a AMT optou por considerar uma bandeirada de 2€, independentemente do dia da semana e período horário, a qual será atualizada anualmente segundo o IPC (sem habitação) e uma duplicação no caso das viaturas com lotação superior a 4 passageiros.

A bandeirada sofre deste modo uma redução entre os 38% e os 49%, consoante o dia da semana e o período horário, compensando-se os profissionais pela não inclusão de qualquer distância que atualmente variava entre os 1385 metros e os 2770 metros.

Deste modo, em sequência de tudo o que já foi referido o novo tarifário teria impactos muito significativos, em média, de 30%, atingindo em alguns escalões de quilómetros (entre os 6 e 10 km), níveis de aumento entre os 45% e os 51%, no que se refere à tarifa diurna em comparação com a tarifa urbana diurna atualmente prevista na convenção.

Período transitório

Com aplicação do modelo tarifário de referência, o Regulamento deve ser acompanhado de uma avaliação periódica rigorosa, a ocorrer no primeiro ano da sua aplicação, através do reporte trimestral

de dados operacionais e económico-financeiros, ou sempre que se justifique, recolhidos pelas autoridades e entidades do setor, e transmitidos obrigatoriamente à AMT, visando a atualização/modelação sustentada do modelo em momento posterior.

Deste modo, encontra-se previsto um período transitório de aplicação do novo regulamento, que procede à “mitigação dos impactos”, durante o qual as AT em articulação com as Associações, deverão proceder ao reporte trimestral à AMT de dados operacionais relativos às viagens realizadas, bem como de informação económico-financeira relevante representativa da realidade nacional. Este reporte trimestral ocorrerá no primeiro ano de aplicação do Regulamento e deverá ser efetuado até ao 10.º dia útil do primeiro mês seguinte ao trimestre a que respeita.

Este mecanismo permitirá acompanhar e avaliar a aplicação do novo modelo tarifário, aferindo os seus impactos quer ao nível dos utilizadores/passageiros, quer ao nível dos profissionais do setor, possibilitando, se necessário, a introdução de ajustamentos fundamentados.

Não obstante o modelo tarifário proposto assegurar, em termos estruturais, a adequada recuperação dos custos de exploração em cenário de eficiência, importa reconhecer que a atualização dos valores de referência, designadamente do valor por quilómetro, representa um ajustamento significativo face ao regime atualmente em vigor.

Neste contexto, e tendo presente a necessidade de garantir uma transição equilibrada e socialmente sustentável, bem como a estabilidade do setor, importa considerar o atual enquadramento económico e geopolítico internacional, marcado por conflitos armados com impacto direto nos mercados energéticos, designadamente no preço dos combustíveis, situação que tem vindo a gerar dificuldades no funcionamento do setor do transporte em táxi, em virtude do aumento acentuado dos custos de exploração.

Neste contexto, considera-se adequado introduzir um mecanismo de mitigação do efeito da implementação das tarifas de referência, que permita moderar o impacto do novo tarifário.

Assim, durante o período transitório, a aplicação das tarifas deverá observar um limite máximo de variação face ao tarifário vigente, nos seguintes termos:

- Ano de 2026 - aumento máximo de 9%, nos seguintes termos:

Tarifário de Referência	Período transitório
Valor km	0,58 €
valor/hora (minuto)	16,75 €
Bandeirada	2,00 €

A atualização das tarifas após 2026 é efetuada por deliberação do Conselho de Administração da AMT, dependendo cumulativamente dos seguintes requisitos: (i) verificação da evolução dos custos de exploração, podendo ocorrer sempre que se justifique; e (ii) cumprimento integral e tempestivo do dever de reporte de dados pelos operadores e demais entidades abrangidas pelo presente regulamento.

O presente mecanismo visa assegurar uma adaptação contida do setor ao novo modelo tarifário, mitigando impactos abruptos sobre os utilizadores e promovendo simultaneamente a recuperação gradual das condições económicas de exploração por parte dos profissionais.

Para efeitos de acompanhamento da implementação do regulamento e de avaliação dos impactos decorrentes da aplicação do faseamento tarifário, as Autoridades de Transporte, os operadores de táxi e as entidades que agregam ou intermedeiam serviços de mobilidade e transporte devem, obrigatoriamente assegurar a transmissão de informação à AMT, nos termos previstos no regulamento, designadamente no que respeita a dados operacionais, económico-financeiros e à análise de impactos em diferentes segmentos de procura e tipologias de serviço.

Forma e conteúdo do reporte

Para efeitos de acompanhamento da implementação do Regulamento e de avaliação dos impactos decorrentes da aplicação do tarifário, as Autoridades de Transportes, os operadores de táxi e as entidades que agregam serviços de mobilidade e transporte devem assegurar a transmissão de informação à AMT, nos termos previstos no Regulamento, designadamente no que respeita a dados operacionais, económico-financeiros e à análise de impactos em diferentes segmentos de procura e tipologias de serviço.

A transmissão de informação deverá ocorrer de forma interoperável e periódica, com periodicidade anual, sem prejuízo de poder ser exigida com maior frequência pela AMT e, no primeiro ano de aplicação do Regulamento, com periodicidade trimestral, sem prejuízo de especificação adicional a definir pela AMT, nos termos suprarreferidos.

Para o efeito, a AMT promove o desenvolvimento e a disponibilização de uma plataforma digital destinada ao registo, tratamento e monitorização dos dados previstos no presente regulamento, a qual deve assegurar a interoperabilidade com os sistemas das entidades obrigadas ao reporte, garantindo a normalização, qualidade, rastreabilidade e comparabilidade da informação.

O acesso e utilização da referida plataforma são obrigatórios para as entidades abrangidas, nos termos a definir por deliberação da AMT, constituindo a submissão de dados através da mesma o meio exclusivo de cumprimento do dever de reporte, salvo exceções devidamente fundamentadas e aceites pela AMT.

Enquanto a plataforma digital de monitorização não estiver operacional, os dados devem ser enviados em formato editável, através do email da Direção de Regulação (dr@amt-autoridade.pt).

Este mecanismo constitui um elemento-chave para a monitorização contínua, pela AMT, dos efeitos do novo modelo, permitindo avaliar a adequação dos limites definidos e, quando necessário, promover ajustamentos fundamentados que assegurem o equilíbrio entre a sustentabilidade económica, a proteção dos utilizadores e a eficiência do sistema.

Os elementos a reportar deverão incluir dados específicos por viagem, tais como o número de viagens realizadas, quilómetros percorridos, tempos de viagem, entre outros, bem como informação económico-financeira relativa a custos de exploração, receitas, estrutura tarifária aplicada e rendimentos médios por viatura, nos termos e formatos constantes do anexo III ao Regulamento.

As Associações e as AT deverão dispor dos meios que permitam a aferição dos elementos solicitados no referido anexo III, bem como assegurar a compatibilidade dos seus sistemas com a plataforma referida.

Metodologia de análise

A AMT procederá à análise dos elementos reportados de forma sistemática e comparativa, avaliando a evolução dos principais indicadores ao longo do período transitório e a sua coerência com os pressupostos do novo modelo tarifário.

A análise incidirá, em particular, sobre os impactos dos preços suportados pelos utilizadores/passageiros, bem como sobre a sustentabilidade económica da atividade e as condições de exercício dos profissionais, permitindo identificar eventuais desvios relevantes e fundamentar a necessidade de ajustamentos ao modelo em vigor.

A AMT procederá à elaboração de um relatório de monitorização intercalar relativo ao primeiro semestre do ano de entrada em vigor do regulamento, até 2 meses após a conclusão do mesmo e um relatório final, findo o primeiro ano de implementação.

Destaca-se contudo, que este processo em nada interfere com as atualizações regulares anuais das tarifas, conforme previsto em Regulamento.

V.

CONCLUSÕES



V – CONCLUSÕES

Como sublinhado, o regulamento tem por objeto a definição de regras gerais de formação dos preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi, oferecendo o quadro estrutural de atuação dos vários interessados e entidades competentes.

O regulamento aplica-se às Autoridades de Transportes (Municípios, Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas, conforme os casos e os serviços) e aos operadores de táxi, bem como às plataformas de serviço dedicadas ou que agregam ou intermedeiam serviços de mobilidade e transporte, ou seja, qualquer entidade que disponibilize os serviços diretamente ou por meios digitais ou outros (centrais, plataformas) e que fixe/atualize tarifas.

Tendo por referência o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, que estabelece as regras tarifárias para o transporte público de passageiros, são estabelecidos os princípios gerais a ter em conta na fixação e fundamentação de tarifas, que tenham em conta e equilibrem os interesses dos profissionais (adequada remuneração etc.) dos passageiros (clareza, acessibilidade, proporcionalidade e necessidade etc.) e das autoridades de transportes (coesão territorial, etc.) sendo que deve ser tido em conta o sistema de transportes numa perspetiva intermodal e tendo em as contas a disponibilidade de alternativas viáveis.

Para que tal fundamentação seja objetiva e aderente à realidade, o regulamento estabelece a estrutura de custos de exploração dos serviços base a ter em conta.

Naturalmente são estabelecidas as regras gerais de formação de preços, tal como mandatado à AMT, pelo Regime Jurídico do Táxi, incluindo a fórmula de cálculo e respetivas variáveis, bem como as modalidades de preço a disponibilizar aos utilizadores, designadamente em função do dia e horários, períodos festivos ou de maior procura.

Complementarmente, são fixadas as regras de atualização periódica (anual) e extraordinária de preços (quando se justifique), em função de índices oficiais relacionadas com custos de produção e rendimentos de trabalhadores e variações anormais das componentes integrantes dos custos de exploração e perante situações de necessidades de reestruturação, simplificação, transparência, harmonização e convergência tarifárias. E que podem ser solicitadas por associações representativas de interesses específicos e autoridades de transportes.

São fixados os suplementos admissíveis, como sejam em caso de chamada telefónica ou reserva antecipada, tendo sido eliminados os suplementos de bagagem e de transporte de animais de companhia.

No que se refere a tarifas específicas a fixar pelas autoridades locais, as mesmas assumem um carácter complementar às regras gerais, devendo respeitar os princípios gerais de equilíbrio dos vários interesses (profissionais, consumidores) e ter em conta especificidades de cada território onde os

serviços sejam prestados, sem prejuízo de consideração de critérios de universalidade, generalidade e igualdade.

Importa sublinhar que as regras de formação de preços já incluem maior justiça tarifária nas viagens interconcelhias, minimizando as penalizações tarifárias associadas à realização de percursos com diferentes tarifários e, consequentemente, as assimetrias de preço entre viagens de ida e de volta. Contudo, outros ou maiores benefícios de viagens interconcelhias, ou compensação de eventuais perdas em comprovadas e fundamentadas circunstâncias específicas, dependerão de decisões e acordos das autoridades locais, incluindo na criação de plataformas de recolha de informação e/ou gestão de viagens.

Neste contexto, importa ainda considerar que, não obstante a incorporação, na estrutura de custos subjacente ao valor por quilómetro, de uma componente destinada a refletir a realização de quilómetros em vazio, a evidência empírica recolhida no âmbito da consulta pública e da análise de dados operacionais demonstra que este fenómeno assume particular relevância em determinados contextos territoriais, designadamente em áreas metropolitanas e em territórios intermunicipais funcionalmente integrados.

Com efeito, a prestação de serviços de transporte em táxi entre territórios adjacentes, frequentemente associados a bacias de emprego, polos geradores de mobilidade ou dinâmicas pendulares, pode originar situações recorrentes de retorno em vazio, em especial quando subsistem constrangimentos operacionais ou tarifários associados a fronteiras administrativas, traduzindo-se numa redução da eficiência económica da operação.

Assim, a mitigação destes efeitos deve ser prosseguida, de forma estruturada, através do exercício das competências das Autoridades de Transportes, designadamente mediante a definição de tarifas intermunicipais ou metropolitanas, ou a adoção de soluções conjuntas entre autoridades de territórios contíguos, que assegurem a continuidade tarifária em áreas funcionais de mobilidade e eliminem descontinuidades associadas a limites administrativos.

Para o efeito, deverá ser considerada, na fundamentação das tarifas específicas, a existência de assimetrias entre fluxos de ida e de retorno, bem como os padrões efetivos de procura e as dinâmicas territoriais de mobilidade, promovendo soluções que incentivem a utilização eficiente dos recursos disponíveis.

Adicionalmente, a crescente digitalização do setor, através da utilização de plataformas eletrónicas, sistemas de georreferenciação e mecanismos de contratação digital, constitui um instrumento determinante para a mitigação deste fenómeno, permitindo uma gestão mais eficiente das viagens, a redução de tempos e distâncias em vazio e a implementação de soluções tarifárias mais flexíveis e adaptadas à realidade operacional.

Sem prejuízo das soluções associadas à eficiência operacional e à organização territorial do serviço, importa ainda assegurar, no plano da relação com o utilizador, a transparência e a previsibilidade dos mecanismos de formação do preço.

Neste contexto, é fixada uma regra de, quando existam tarifas fixas, deve existir a possibilidade de o passageiro optar pelo pagamento através de taxímetro, devendo tal opção estar afixada em local visível no ponto de recolha dos passageiros e ser comunicada por este ao motorista antes do início da viagem. Tal poderá verificar-se em aeroportos, terminais, interfaces ou outros pontos de atração e geração de mobilidade identificados por profissionais e autoridades locais, tendo em vista a mitigação de conflitualidade entre prestador de serviços e passageiros, sobretudo quando estão em causa viagens curtas, e evitar práticas irregulares ou mesmo ilegais.

Quanto os táxis estejam ligados a plataformas de serviço dedicadas ou que agregam ou intermedeiem serviços, incluindo plataformas digitais, por razões tecnológicas inerentes, é possível a fixação de mais hipóteses tarifárias aos passageiros, facilitando meios de pagamento automático e registo de viagens efetuadas, devendo, contudo, ser respeitadas as regras gerais já referidas como as aplicáveis ao regime legal dos táxis (como as restrições geográficas em vigor).

Nos serviços a contrato, devem ser incluídos apenas serviços que, designadamente, resultem de contratos de serviço público celebrados com autoridades de transportes, demais entidades públicas ou pessoas coletivas privadas que necessitem de serviços de táxi para objetivos específicos e determinados, não incluindo serviços prestados de forma regular, através de chamada ou a pedido, a prestar na generalidade, a público indeterminado em qualquer situação, as condições de contratação têm de ser definidas previamente.

A fixação de tarifas específicas é sujeita a parecer da AMT, no sentido de garantir a uniformidade e conformidade da aplicação de regras legais e regulamentares no país.

São estabelecidas regras de informação ao passageiro, para garantir o conhecimento das regras de funcionamento, divulgação de informação, acesso a canais de reclamações, resolução de litígios.

São estabelecidos deveres de informação por parte de autoridades de transportes, operadores e plataformas de serviço dedicadas ou que agregam outros serviços de mobilidade e transporte para efeitos de monitorização, planeamento e supervisão.

Sem prejuízo das alterações que se justifiquem em cada momento, o regulamento está sujeito a avaliação periódica pela AMT, podendo ser implementados projetos piloto para a recolha de informação periódica de caracterização do mercado, do seu funcionamento e de fatores de produção ou de regimes tarifários.

Desde já, de forma a mitigar impactos negativos nos passageiros (por via de atualização de preços) e nos profissionais (adequada remuneração), e ainda que o modelo anterior e o modelo futuro assentem

em pressupostos, variáveis e modelos diversos, estima-se que os preços possam ser atualizados em x % nos próximos anos. Naturalmente, tal depende do tipo de viagem, do seu horário ou dia que seja realizado, não sendo possível elencar todas as possibilidades. Tudo sem prejuízo dos ajustes que se possam vir a verificar e das decisões de autoridades locais em função dos circunstancialismos locais.

Durante a consulta de interessados, diversos contributos foram recebidos, sendo uma parte relevante não relacionada com formação de preços, mas quanto a opções constantes do regime legal, não passível de alteração por via regulamentar.

VI -RECOMENDAÇÕES

Plano de Comunicação e Divulgação

- Deverá ser definido e executado um plano estruturado de apresentação e comunicação pública do regulamento, orientado para assegurar a compreensão e correta aplicação do novo enquadramento tarifário por parte de todos os intervenientes relevantes.
- Este plano deverá identificar, de forma clara, os objetivos da comunicação, nomeadamente a explicitação do racional regulatório, das principais alterações introduzidas, dos impactos esperados e das responsabilidades das diferentes entidades no processo de implementação.
- O plano deverá contemplar a segmentação dos públicos-alvo, incluindo, designadamente, os órgãos de gestão e decisão (Conselho de Administração), as associações representativas do setor do táxi, as associações de defesa dos consumidores, as ATs, os operadores e o público em geral, adequando a narrativa, o nível de detalhe técnico e os suportes de comunicação a cada segmento.
- Deverá igualmente ser definido um plano faseado de apresentações e ações de divulgação, a desenvolver até ao lançamento público do regulamento, incluindo sessões técnicas e institucionais dirigidas aos principais stakeholders, ações de esclarecimento e disponibilização de materiais informativos normalizados (guias, perguntas frequentes, exemplos práticos de aplicação), bem como iniciativas de comunicação pública mais ampla.
- Complementarmente, deverá ser previsto um plano de monitorização e fiscalização, articulado com os mecanismos de reporte e supervisão, que permita acompanhar a implementação do regulamento, avaliar o grau de cumprimento e identificar, de forma atempada, eventuais desvios ou constrangimentos operacionais, assegurando a adoção de medidas corretivas sempre que necessário.

Simulador Nacional

- Recomenda-se a disponibilização de um simulador tarifário em tempo real, durante um período (entre 2 a 4 meses) enquanto instrumento de apoio à avaliação e compreensão do impacto do novo regulamento tarifário por parte dos profissionais do setor do táxi.
- A utilização de uma ferramenta desta natureza permite testar, em condições próximas da operação real, os efeitos do novo modelo de cálculo, contribuindo para uma análise mais informada, objetiva e transparente das alterações introduzidas.
- Considera-se que a adaptação deste simulador para uma aplicação institucional com a marca da AMT, a disponibilizar aos profissionais do setor para efeitos de teste e avaliação, poderia ser concretizada num curto prazo, constituindo uma ferramenta relevante no processo de implementação, comunicação e transição para o novo regime tarifário, reforçando a confiança, a adesão e a literacia técnica dos operadores.

Plataforma Nacional de Interoperabilidade Digital

A criação e consolidação de uma plataforma de interoperabilidade assume-se como um elemento estruturante para a modernização do transporte em táxi, permitindo a sua integração efetiva no ecossistema mais amplo da mobilidade digital, dos serviços públicos e das políticas de transição energética e digital.

O enquadramento jurídico vigente, em particular o Decreto-Lei n.º 101/2023, evidencia a centralidade da digitalização dos serviços, da integração de sistemas e da partilha de dados como instrumentos fundamentais para melhorar a eficiência, a transparência e a qualidade do serviço prestado.

No trabalho desenvolvido pela AMT, identifica-se a existência de limitações estruturais associadas à escassez de informação sobre o funcionamento do setor, à sua dispersão e à reduzida digitalização dos processos operacionais e de interação com o utilizador. O não acesso a informação completa e atualizada sobre padrões de oferta, horários de operação, níveis de serviço e características da procura constitui um fator crítico de ineficiência económica e de limitação da capacidade de regulação e planeamento.

Paralelamente, a reduzida generalização de soluções digitais, designadamente ao nível da reserva via aplicação, da definição prévia do preço ou do pagamento eletrónico, tem contribuído para a perda de atratividade do setor e para a sua dificuldade em acompanhar a evolução dos modelos de mobilidade contemporâneos.

Assim, a interoperabilidade deve ser entendida não apenas como uma solução tecnológica, mas como uma infraestrutura estruturante de informação e integração, que permite dar resposta direta às fragilidades identificadas, promovendo a recolha, partilha e utilização de dados de forma sistemática

e normalizada. A sua concretização materializa, aliás, os princípios de simplificação, transparência, intermodalidade e integração tarifária que estruturam a proposta de regulamento.

É neste enquadramento que se considera ser de recomendar ao Governo a criação de uma plataforma nacional de interoperabilidade digital, de natureza pública, à qual todos os operadores de transporte em táxi possam aderir em condições de igualdade. A definição de uma infraestrutura comum desta natureza revela-se essencial para assegurar uma base homogénea de funcionamento do setor, evitar a fragmentação tecnológica e garantir a coerência entre os objetivos de digitalização, regulação e concorrência.

Esta plataforma poderá permitir a integração do setor do táxi nos ecossistemas de mobilidade digital e intermodal, possibilitando a utilização de aplicações digitais de contratação e a adoção de modelos tarifários digitais, incluindo soluções como tarifários dinâmicos ou georreferenciados, em conformidade com o quadro legal e regulamentar aplicável. Paralelamente, poderá assegurar a transparência e publicitação dos tarifários praticados e disponibilizar às entidades competentes os instrumentos necessários à supervisão efetiva do mercado.

Vantagens para entidades públicas

Para as entidades públicas com responsabilidades no setor, designadamente AMT, IMT, Autoridade da Concorrência, Autoridade Tributária e Aduaneira, forças de segurança e autoridades de transportes, a interoperabilidade representa uma transformação estrutural na capacidade de regulação, supervisão e planeamento.

O acesso a informação estruturada, fiável e em tempo real sobre a operação do setor permite ultrapassar uma das principais fragilidades identificadas no diagnóstico, isto é, a escassez e fragmentação de dados sobre a atividade efetiva dos serviços. Esta evolução possibilita uma transição de um modelo de regulação baseado em informação limitada para um modelo suportado em dados, mais robusto, dinâmico e preditivo.

Ao nível do planeamento, a disponibilidade de informação detalhada permite uma melhor adequação entre oferta e procura, suportando a definição de políticas públicas mais ajustadas às especificidades territoriais, em linha com o reforço do papel das autoridades de transporte na organização do serviço. Permite igualmente avaliar de forma contínua indicadores de desempenho, como disponibilidade do serviço, tempos de espera ou cobertura territorial, contribuindo para uma gestão mais eficiente.

Acresce que a interoperabilidade facilita a integração com sistemas fiscais, administrativos e de segurança, promovendo maior eficiência no cumprimento das obrigações legais, reduzindo custos de contexto e reforçando a transparência do setor.

Neste contexto, podem identificar-se benefícios concretos, a título exemplificativo:

- Para a AMT, a plataforma potencia uma supervisão mais eficaz do cumprimento das regras tarifárias e das condições de funcionamento do mercado, reforçando a sua capacidade de regulação económica e de promoção da concorrência;
- Para o IMT, facilita a gestão do licenciamento e acompanhamento da atividade dos operadores, através da integração de informação administrativa e operacional;
- Para a Autoridade da Concorrência, permite uma análise mais rigorosa das dinâmicas de mercado e a deteção de potenciais distorções concorrenciais;
- Para a Autoridade Tributária, possibilita uma melhor integração com sistemas de faturação eletrónica e controlo fiscal das operações;
- Para as forças de segurança, constitui um instrumento adicional para reforço da segurança;
- Para as autoridades de transporte, permite um conhecimento mais aprofundado dos padrões de mobilidade, apoiando decisões sobre contingentes, tarifários e integração modal.

A existência de uma plataforma nacional de natureza pública reforça, assim, a coerência e a eficácia da intervenção pública, assegurando uma base comum de informação e funcionamento.

Vantagens para operadores privados e plataformas

Para os operadores de táxi, centrais rádio, cooperativas e plataformas digitais, a interoperabilidade constitui um fator determinante de modernização, eficiência e competitividade.

A integração numa infraestrutura comum permite superar limitações tecnológicas e reduzir custos de desenvolvimento de soluções próprias, facilitando o acesso a um ecossistema digital mais amplo e a múltiplos canais de procura. Esta evolução responde diretamente às necessidades identificadas nos relatórios da AMT, nomeadamente a importância da reserva via aplicação, da definição prévia do preço e do pagamento digital como fatores de competitividade do setor.

Simultaneamente, cria condições para o desenvolvimento de novos modelos de serviço e tarifários, em linha com a flexibilização e simplificação do sistema tarifário preconizada no projeto de regulamento.

Do ponto de vista operacional, a interoperabilidade permite uma gestão mais eficiente da frota, contribuindo para a redução de tempos em vazio, otimização de rotas e melhor utilização dos recursos disponíveis — aspetos críticos num contexto em que a rentabilidade e atratividade do setor têm vindo a ser identificadas como desafios relevantes.

Podem destacar-se benefícios concretos:

- Para operadores tradicionais, permite acesso a ferramentas digitais avançadas sem necessidade de investimento significativo;
- Para centrais e cooperativas, facilita a modernização dos sistemas de despacho e gestão;
- Para plataformas digitais, reduz custos de integração e permite maior escala;

- Para operadores empresariais, facilita soluções de faturação e gestão de clientes;
- Para novos entrantes, reduz barreiras tecnológicas e promove a inovação.

Adicionalmente, a interoperabilidade contribui para um ambiente concorrencial mais equilibrado, evitando assimetrias no acesso à tecnologia e promovendo maior transparência.

Vantagens para os utilizadores

Para os utilizadores, a interoperabilidade permite uma melhoria substancial da experiência de mobilidade, respondendo diretamente a fragilidades identificadas no sistema atual.

A disponibilização de informação clara e antecipada sobre preços e tempos de viagem reduz a incerteza associada ao modelo tarifário, uma das principais limitações identificadas no diagnóstico. Paralelamente, a integração de funcionalidades digitais permite simplificar o acesso ao serviço e melhorar a experiência global.

A interoperabilidade contribui ainda para:

- Maior transparência e confiança no serviço;
- Processos simplificados de reserva e pagamento;
- Integração com outros modos de transporte;
- Melhor adaptação às necessidades de diferentes perfis de utilizadores.

Os benefícios são particularmente relevantes para turistas, utilizadores frequentes, populações em territórios de baixa densidade e pessoas com necessidades específicas de mobilidade, contribuindo para a inclusão e acessibilidade.

Evidência internacional

A relevância da interoperabilidade e da criação de plataformas digitais integradas no setor da mobilidade encontra-se amplamente sustentada na evidência internacional e em orientações de entidades como a OCDE e o *International Transport Forum (ITF)*.

Recomendações

- Considera-se ser de recomendar ao Governo a criação de uma plataforma nacional de interoperabilidade digital, de natureza pública, à qual todos os operadores de transporte em táxi possam aderir em condições de igualdade.
- Esta plataforma deveria assegurar a integração do setor do táxi nos ecossistemas de mobilidade digital e intermodal, permitindo a utilização de aplicações digitais de contratação e a adoção de modelos tarifários digitais, incluindo tarifários dinâmicos ou georreferenciados, em conformidade com o quadro legal e regulamentar aplicável.



- A plataforma deveria garantir a transparência e publicitação dos tarifários praticados, bem como possibilitar a supervisão regulatória pela AMT, evitando a fragmentação do mercado e promovendo a neutralidade, a concorrência e a equidade no acesso às soluções digitais.

Anexo I

Tarifas de referência

Tipologia de Tarifa	Tipologia de dias	Períodos	Bandeirada	Preço/Km	Preço/min	F _{ajuste}
Tarifa 1	Dias Úteis	Período Diurno	2,00 €	0,73 €	0,34 €	1,00
Tarifa 2		Período Noturno				1,25
Tarifa 3	Fins de semanas e feriados	Período Diurno				1,50
Tarifa 4		Período Noturno				1,75
Tarifa C (tarifa a contrato)						
Tarifa D (tarifa digital)						
Tarifa E (tarifa específica)						

Suplemento de reserva ou chamada - 0,80€

⁽¹⁾ De acordo com o artigo 12.º do Regulamento

⁽²⁾ De acordo com o artigo 11.º do Regulamento

⁽³⁾ De acordo com o artigo 10.º do Regulamento

Tipo de veículos	Tipologia de Tarifa	Bandeirada	Preço/Km	Preço/min
			Regra geral	
Táxis até 4 passageiros	Dias Úteis - Período Diurno	2,00 €	0,73 €	0,34
	Dias Úteis - Período Noturno			0,42
	Fins de semana e Feriados - Período Diurno			0,50
	Fins de semana e Feriados - Período Noturno			0,59

Táxis com capacidade para + de 4 passageiros	Dias Úteis - Período Diurno	4,00 €	1,46 €	0,34
	Dias Úteis - Período Noturno			0,42
	Fins de semana e Feriados - Período Diurno			0,50
	Fins de semana e Feriados - Período Noturno			0,59

Tipo de veículos	Tipologia de Tarifa	Frações de distância		Frações de tempo	
		Frações (metro)	Frações de €	Frações (segundo) - Regra geral	Frações de €
Táxis até 4 passageiros	Dias Úteis - Período Diurno	136,79	0,10 €	17,84	0,10 €
	Dias Úteis - Período Noturno	136,79	0,10 €	14,27	0,10 €
	Fins de semana e Feriados - Período Diurno	136,79	0,10 €	11,89	0,10 €
	Fins de semana e Feriados - Período Noturno	136,79	0,10 €	10,20	0,10 €

Táxis com capacidade para + de 4 passageiros	Dias Úteis - Período Diurno	68,39	0,10 €	17,84	0,10 €
	Dias Úteis - Período Noturno	68,39	0,10 €	14,27	0,10 €
	Fins de semana e Feriados - Período Diurno	68,39	0,10 €	11,89	0,10 €
	Fins de semana e Feriados - Período Noturno	68,39	0,10 €	10,20	0,10 €

Anexo II

Elementos, por viagem a reportar pelas Autoridades de Transporte e/ou Associações

Dados Operacionais	Unidade
Município em que a viatura está licenciada	N/A
Código Identificação viatura	N/A
Reserva (situações específicas)	N/A
Central/Rua	N/A
Tarifa aplicada	N/A
Valor final do taxímetro	Euros
Valor dos suplementos registados	Euros
Valor das gratificações	Euros
Valor das portagens	Euros
Distância do serviço	Km
Duração do Serviço	hh:mm:ss
Mês em que se realizou o serviço	N/A
Lotação da Viatura (P = 4 passageiros; G = mais de 4 passageiros)	N/A
Valor do serviço por km percorrido	Euros/Km
Data de Início do Serviço	dd:mm:aaaa
Tipo de dia (Util/FDS)	N/A
Data de Fim do Serviço	dd:mm:aaaa
Tipo de dia (Util/FDS)	N/A
Registo hora de início	hh:mm:ss
Registo hora fim	hh:mm:ss
Duração do Serviço	hh:mm:ss
Dia/Noite	N/A
Dia/Noite	N/A
Cálculo tempo dia	N/A
Cálculo tempo noite	N/A

Dados Económico-Financeiros	Unidade
Custos com veículo	
Aquisição ou leasing (aumentámos valor)	Euros
Amortizações ⁽³⁾	Euros
Custos associados ao cumprimento das obrigações legais	
Capacitação profissional do taxista	Euros
Custos de formação	Euros
Carta profissional	Euros
Alvará de motorista	Euros
Licenciamento do veículo	Euros
Aquisição do taxímetro (inclusão IVA)	Euros
Calibração anual	Euros
Seguro automóvel e Seguro de risco profissional (inclui seg ac. Trabalho)	Euros
Inspeção anual obrigatória	Euros
Sistema de faturação eletrónica	Euros
Higiene e segurança no trabalho	Euros
Contabilista	Euros
Custos variáveis	
Combustível e/ou energia ⁽¹⁾	Euros
Manutenção e revisões da oficina, incluindo pneus e substituição de óleos e peças ⁽¹⁾	Euros
Lavagens da viatura	Euros
Custos com Recursos Humanos ⁽²⁾	Euros
N.º de horas trabalhadas	Euros

⁽¹⁾ De acordo com a alínea b) do artigo 5.º do Regulamento

⁽²⁾ De acordo com a alínea c) do artigo 5.º do Regulamento

⁽³⁾ De acordo com a alínea d) do artigo 5.º do Regulamento



Anexo III

Relatório de Consulta Pública



Anexo IV

Estudo técnico de Fundamentação



Anexo V

Regulamento