

Pronúncia da DECO	Apreciação da AMT
A DECO congratula-se com a presente iniciativa legislativa que, de um modo geral, vem ao encontro dos direitos e interesses dos consumidores que a DECO entende deverem estar salvaguardados no âmbito do Regulamento Tarifário a aprovar.	Registado
O Projeto vem ao encontro do oportunamente defendido pela DECO, relativamente ao novo Regulamento Tarifário a aprovar, nomeadamente a realização de um estudo económico-financeiro, por uma entidade independente, que permitisse especificar e aferir os reais custos afetos à prestação do serviço de táxi, nomeadamente combustível, mão de obra, reparação e manutenção, entre outros, para dessa forma se poder analisar com rigor os elementos que estão na base da fixação do preço do serviço de táxi. Neste âmbito, a DECO considera muito positivo que a AMT tenha promovido um estudo de apoio à elaboração do Projeto de regulamento de regras e princípios gerais tarifários para os serviços de táxi e tornado público o relatório desse estudo, agora submetido a audição do CNC e a consulta pública. Conhecer a fundamentação que está na base do Projeto de regulamento da AMT é essencial para nos podermos pronunciar de forma mais objetiva sobre o mesmo.	Registado. Em cumprimento, designadamente do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a saber "Os regulamentos da AMT devem observar os princípios da legalidade, da necessidade e da clareza, devendo ainda os regulamentos com eficácia externa respeitar os princípios da participação e da publicidade."
O Projeto promove a simplificação tarifária que sempre reivindicámos, contribuindo para um aumento da transparência ao nível dos valores cobrados e também para a redução da conflitualidade entre utentes e prestadores de serviço. Tendo em consideração o quadro atual, a proposta de modelo tarifário constante do Projeto de regulamento da AMT, de um modo geral, cumpre o objetivo declarado de simplificação das regras tarifárias, tornando mais fácil a sua compreensão por parte dos intervenientes, em particular pelos passageiros e profissionais do setor. Saliente-se, a este propósito, que o atual modelo tarifário é de difícil entendimento até por parte de alguns taxistas, conforme resulta do Relatório do Estudo que acompanha o Projeto ora em apreciação.	Registado. Nos termos do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço, devem ter 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 Projeto promove 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 de volta.	Nos termos do n.º 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, as tarifas de retorno em vazio devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas, cujos princípios gerais são estabelecidos em regulamentação relativa aos serviços de transporte de passageiros em táxi.
O Projeto assegura que os valores propostos para cada uma das componentes do sistema tarifário são valores de referencial máximo, o que significa que as autoridades de transportes não poderão adotar tarifas específicas de valores superiores ao referencial máximo fixado no regulamento.	De facto, o projeto de regulamento previa tarifas máximas. Contudo, considera-se que as tarifas deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade prevista legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes. Estando os valores de referência fixados em função da adequada remuneração dos profissionais, a fixação de tarifas máximas apenas permitiria tarifas abaixo desse valor, podendo colocar em causa a referida remuneração, a não ser que os profissionais entendam aplicar descontos ou promoções no âmbito da respetiva política comercial.
Tal reveste-se de especial importância para os consumidores, na medida em que a Lei introduziu a possibilidade de existência de tarifas sazonais, o que significa que o referencial da época alta (mais cara) terá de cumprir os limites máximos fixados no regulamento. A DECO já oportunamente se manifestou contra a existência de tarifários específicos, nomeadamente sazonais, pois entende que a determinação do preço do serviço de táxi, dada a sua própria natureza, não se coaduna com a fixação de tarifários discriminatórios e sazonais, devendo sustentar-se em critérios de universalidade, generalidade, igualdade e intemporalidade	A previsão de tarifas sazonais é uma possibilidade legalmente prevista, não podendo ser eliminada (artigo 20.º do diploma). Seja qual for a tarifa a fixar, deverá cumprir o regulamento e a legislação, ou seja, deve ser fundada em princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores.
O Projeto assegura a possibilidade de o passageiro optar pelo pagamento por taxímetro com aplicação do tarifário normal, sempre que existam tarifas a percurso (com um preço fixo para determinados itinerários). A DECO sempre se manifestou contra a existência de 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 cruzeiro. A DECO continua a ser contra a existência desse tipo de tarifas, na medida em que impliquem um preço mais caro para qualquer dos componentes que as constituam (bandeirada, preço por hora e preço por km). Admitimos, contudo, a existência de tarifas a percurso (com um preço fixo para determinados itinerários, por exemplo, entre o aeroporto e o centro da cidade), na medida em que exista a possibilidade de o passageiro optar pelo pagamento por taxímetro com aplicação do tarifário normal, tendo em conta o dia e a hora da viagem. É de salientar que as viagens com início nos aeroportos, em particular no aeroporto de Lisboa, são muitas vezes geradoras de conflitualidade entre motoristas e passageiros, sobretudo quando estão em causa viagens curtas, sendo que também há notícias pontuais de práticas irregulares ou mesmo ilegais por parte de motoristas menos honestos. A existência de percursos com preço fixo, com início nos aeroportos, pode contribuir para a redução da conflitualidade e da ocorrência de práticas desonestas que visem aumentar o preço das viagens. No entanto, o pagamento do preço fixo deverá ser sempre uma opção que o passageiro pode tomar no início da viagem.	O racional subjacente à existência de 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 cruzeiro é o de proporcionar segurança a pessoas que desconhecem as regras locais, mitigando o risco de fraude. Contudo, como tal pode representar uma injustiça para as pessoas para curtas viagens ou com conhecimento das cidades, prevê-se a opção de escolha. A existência de 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 cruzeiro é uma possibilidade legalmente prevista não podendo ser eliminada. As tarifas a fixar em concreto em tais percursos ou zonas ficará a cargo das entidades locais competentes.
Do Projeto não consta uma tarifa específica, mais cara, para veículos com lotação superior a 4 lugares, ao contrário do que existe atualmente. Congratulamo-nos que o modelo tarifário proposto pela AMT não contemple nenhum tipo de majoração de preços em função da dimensão do veículo	Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação desta tarifa terá impactos negativos, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter tal tarifa neste tipo de veículos, podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.

Destacamos positivamente o dever de informação e comunicação das autoridades de transportes, dos operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi e das plataformas de reserva, em relação à AMT, bem como a consagração de avaliações periódicas do Regulamento.	Uma adequada supervisão e avaliação da aplicação do diploma, bem como da adesão à realidade dos pressupostos do regime tarifário dependem, em absoluto, da transmissão de informação operacional por parte daquelas entidades. Reforce-se ainda que o presente regulamento será avaliado de dois em dois anos, por forma a que os seus impactos possam ser avaliados e, desta forma, sejam feitos os ajustamentos tidos por convenientes.
Por razões de segurança e certeza jurídicas, dever-se-á também consagrar a definição de «Bandeirada».	Acomodado.
Deverá ser expressamente consagrado o Princípio da acessibilidade económica dos utilizadores, aliás, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro	Acomodado.
Relativamente ao princípio consagrado na alínea d), nomeadamente "garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica, ambiental e social", desconhecemos a existência de quaisquer parâmetros de qualidade de serviço ou que tenham sido definidos quaisquer parâmetros para o serviço de transporte de passageiros em táxi.	Acomodado.
A falta de uma definição clara dos parâmetros de qualidade de serviço torna impossível aferir objetivamente o nível de qualidade de serviço atingido num dado momento.	Acomodado.
Como tal, consideramos fundamental a definição dos parâmetros de qualidade de serviço, assim como das regras para a medição dos níveis de qualidade verificados.	
Consideramos positivo que fique estabelecido que 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 4.º. Por sua vez, é importante que fiquem definidos os elementos mínimos a demonstrar no referido estudo.	Registado.
É positivo para os consumidores que o regulamento estabeleça que as autoridades de transportes e os operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi assegurem a divulgação clara, compreensível e facilmente acessível e através de meios adequados, incluindo no interior dos veículos bem como) plataformas e aplicações digitais, de informação sobre: as tarifas adotadas; os direitos e os deveres dos passageiros, designadamente em matéria tarifária e de bilhética; os meios de reclamação e os contactos das autoridades de transportes e da AMT; e as entidades de resolução alternativa de litígios.	Registado.
Em ordem a assegurar a efetiva informação dos utilizadores, prevenir a conflitualidade e, até, evitar custos de contexto aos operadores, a nosso ver, seria avisado a AMT definir os exatos termos a observar pelos Operadores na prestação desta informação aos utilizadores (por exemplo, no caso da informação a prestar nos veículos, definindo o exato local onde deverá ser afixada a informação, e aprovando modelos de informação normalizada a prestar, à semelhança, aliás, do que até agora vinha sendo feito, mas através de Convenção (em que se definia, por exemplo, que a informação ao utente, no interior do veículo, era afixada no vidro traseiro lateral esquerdo, através de autocolante cujo modelo era aprovado em anexo). No caso do sistema tarifário a aprovar, o Anexo I seria um bom exemplo de modelo de informação normalizada, no que respeita à informação sobre as tarifas	Acomodado.
Entendemos que a AMT deverá aprovar um único modelo normalizado, do qual é essencial que conste o direito de o utilizador optar pelo pagamento por taxímetro com aplicação do tarifário normal, quando existam tarifários específicos com preço fixo por percurso.	Acomodado.
As regras tarifárias de referência fixadas no artigo 7.º do Projeto de Regulamento da AMT cumprem o objetivo de simplificação do modelo tarifário e facilitam a compreensão do preço a pagar pelos serviços de táxi. Contudo, conforme demonstra o estudo técnico apresentado pela AMT, o novo tarifário, em comparação com as atuais tarifas urbanas, introduz aumentos muito significativos nos custos estimados para as viagens até 10 km, o que levou a AMT a considerar um fator de ajuste (Transição) do preço por hora nas viagens realizadas em meio urbano (onde atualmente é aplicada a tarifa urbana) nos escalões até 10 km, nos dias úteis, de modo a atenuar os impactos diretos da nova proposta de tarifário. Dada a escassez de informação relativamente às zonas onde atualmente se aplica a tarifa urbana e a tarifa ao quilómetro, não conseguimos estimar a área do território nacional efetivamente impactada pelo aumento de preços das viagens inerente à aplicação das novas regras.	Inicialmente, foi equacionado um fator de transição cuja aplicação era efetuada exclusivamente às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros em que, nos termos da Convenção, se aplicava em exclusivo a tarifa urbana. Contudo, ponderada aplicabilidade prática do referido fator e discutindo-se a mesma com os diferentes stakeholders, concluiu-se pela impossibilidade da sua implementação realçando-se, contudo, a faculdade de as Autoridades de Transportes determinarem a fixação de tarifas específicas para os seus territórios que, em última análise, permitirão mitigar eventuais impactos da implementação do presente regulamento.
A AMT propõe que o modo de cálculo do preço a pagar pelo serviço de táxi tenha em consideração o «Modo de cálculo normal D (aplicação dupla da tarifa)». Trata-se do cálculo da importância a pagar com base na aplicação simultânea da tarifa por tempo e da tarifa por distância em toda a corrida. Esta é uma alteração importante face à situação atual, em que o modo de cálculo do preço a pagar pelo serviço tem em que a importância a pagar é calculada com base na aplicação da tarifa por tempo abaixo da velocidade de comutação e na aplicação da tarifa por distância acima da velocidade de comutação. O regime tarifário em vigor considera o modo de cálculo normal S, metodologia de determinação do preço que introduz grande incerteza na estimativa do preço que é cobrado em cada viagem, sobretudo em contexto urbano, dado que numa mesma viagem, em função das condições de tráfego e da velocidade instantânea de circulação, pode ser aplicada a tarifa ao quilómetro, a tarifa por tempo ou uma mistura das duas. A velocidade de comutação é dada pela divisão do valor da tarifa por tempo pelo valor da tarifa por distância. A aplicação do modo de cálculo normal D diminui a incerteza na estimativa da importância a pagar pelas viagens, o que é positivo para os utilizadores do serviço e favorece o desenvolvimento de soluções tecnológicas de estimativa de preço e/ou reserva de táxi, a nível nacional.	Registado.
A fórmula de cálculo é transversal a todo o território nacional, sendo a tarifa calculada da mesma forma, independentemente do local onde a viagem tem início ou fim. Ao contrário da situação atual, o preço da viagem deixa de ser influenciado pela extensão de percurso realizado em tarifa urbana ou tarifa ao quilómetro. Para o passageiro não existe agravamento do preço da viagem, independentemente do número de municípios que sejam "atravessados". A AMT promove uma maior justiça tarifária nas viagens interconcelhias, ao remover penalizações tarifárias associadas à realização de percursos com diferentes tarifas que originavam assimetrias de preço entre viagens de ida e volta. É eliminada a tarifa em vazio quando se ultrapassam fronteiras municipais, deixando a eliminação desta tarifa de ficar dependente da existência de acordos entre autoridades de transportes.	De acordo com o n.º 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro "As tarifas de retorno em vazio, no âmbito do território objeto do acordo, devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas, cujos princípios gerais são estabelecidos em regulamentação relativa aos serviços de transporte de passageiros em táxi." O presente regulamento introduz tal eliminação, tornando-a neutra relativamente a opções que possam vir a ser tomadas pelas autoridades locais.

A proposta de modelo tarifário apresentada pela AMT considera três componentes: bandeirada, que reflete o custo de oportunidade associado à utilização do serviço de táxi e não tem associada a realização de uma distância ou tempo de viagem mínimo; preço por quilômetro, que considera apenas a componente do preço associada à utilização do veículo e é sempre igual; preço por hora, que considera a duração da viagem e a necessidade de remunerar o tempo do motorista de táxi e é contabilizada desde o início até ao final da viagem. Nesta proposta, o preço desta última componente é afetado por um fator de ajuste, variável consoante o período do dia (período diurno ou noturno) e o dia do ano (dia útil, sábado ou domingo ou feriado). Este fator permite introduzir a correção associada à maior remuneração salarial estabelecida pelo Código do Trabalho. Esta proposta, ao ajustar o preço da hora nos diferentes dias e períodos horários, conforme estabelece o Código do Trabalho, valoriza de modo mais significativo o trabalho nos fins de semana e nos dias feriadados, o que consideramos justo. Contudo, em consonância, consideramos que não faz sentido que as autoridades de transportes possam vir a estabelecer tarifas específicas (mais caras) tendo em conta datas festivas, como o Natal, o Ano Novo ou o feriado municipal.	A previsão de tarifas específicas é uma possibilidade legalmente prevista, não podendo ser eliminada (artigo 20.º, n.º 2 do Decreto-Lei 101/2023 de 31 de outubro). Seja qual for a tarifa a fixar, deverá cumprir o regulamento e a legislação, ou seja, deve ser fundada em princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores. Por outro lado, deve garantir-se a sustentabilidade económica do setor. Será ainda incluída a necessidade de auscultação das associações profissionais e de consumidores, bem como dos profissionais no contingente local, municipal ou intermunicipal, por via de consulta, antes da fixação e atualização de tarifas específicas.
Concordamos com a fórmula proposta para o cálculo do preço a pagar pelas viagens de táxi, em particular pela simplificação e transparência que introduz. Também concordamos com uma tipologia de tarifa de dias e de períodos horários, com a aplicação de uma "bandeirada líquida" e de valor único e de um preço por quilómetro único e de um preço por hora único, este afetado por um fator de ajuste variável em função do período do dia e o dia do ano.	Registado.
Contudo, como a AMT refere, a análise de sensibilidade do modelo permite verificar um forte acréscimo de preço nas viagens em que hoje é aplicada a tarifa urbana (sobretudo no período diurno), nos escalões de distância até aos 10 quilómetros. Daí que, nas referidas viagens, proponha a adoção de um fator de ajuste ao preço da hora por um período de transição máximo de 3 anos, o qual se deve procurar a convergência gradual para um preço universal. Na comparação com as tarifas ao quilómetro, verifica-se que o nível de aderência é mais elevado, considerando a AMT que não se justifica nenhuma correção Acontece que a AMT propõe que o fator de ajuste (Transição) apenas seja aplicado à tarifa 1 (dias úteis / período diurno) e à tarifa 2 (dias úteis / período noturno), não se aplicando à tarifa 3 (fins de semana e feriados / período diurno) e à tarifa 4 (fins de semana e feriados / período noturno), não havendo uma justificação fundamentada para esta discriminação. De facto, em relação aos impactos da proposta tarifária nas tarifas praticadas nos dias de fim de semana e feriados a AMT refere que se para os escalões de menor distância (até 10 km) se verifica que a mesma se traduz num aumento das tarifas praticadas. No entanto, refere a AMT "neste caso em particular considera-se que não se justifica a introdução de fatores de ajuste ao preço por tempo de viagem, porque se entende que as viagens ao fim de semana e feriados devem assumir um preço mais elevado do que aqueles que são praticados em dias úteis". Consideramos que o facto de se entender que as viagens ao fim de semana e feriados devem ser mais caras do que as viagens realizadas nos dias úteis não serve para justificar a não aplicação do fator de transição para suavizar no tempo o impacto da aplicação do novo sistema tarifário no preço das viagens. De facto, a fórmula de cálculo proposta já considera que o preço por hora é afetado por um fator de ajuste variável consoante o período do dia ou o dia do ano, que faz com que o preço da hora seja 50% na tarifa 3 e 75% mais caro na tarifa 4, face à tarifa 1.	Inicialmente, o fator de transição era aplicado exclusivamente às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros em que, nos termos da Convenção, se aplicava em exclusivo a tarifa urbana. Contudo, depois de analisados novos dados enviados pelas associações do setor e de aferidos esses impactos, tanto nos profissionais, como nos passageiros, bem como ponderada a possibilidade de aplicabilidade prática do referido fator, concluiu-se pela inviabilidade da sua aplicação.
Os valores propostos para cada uma das componentes do sistema tarifário são valores de referencial máximo, o que significa que as autoridades de transportes não poderão adotar valores superiores ao referencial máximo fixado no regulamento. Concordamos com esta regra que fixa limites máximos de preços.	De facto, o projeto de regulamento previa tarifas máximas. Contudo, considera-se que as tarifas deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade prevista legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes. Estando os valores de referência fixados em função da adequada remuneração dos profissionais, a fixação de tarifas máximas apenas permitiria tarifas abaixo desse valor, podendo colocar em causa a referida remuneração, a não ser que os profissionais entendam aplicar descontos ou promoções no âmbito da respetiva política comercial. Reforça-se que o Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro, determina que compete à AMT estabelecer regras gerais de formação dos preços.
Concordamos com a eliminação dos atuais suplementos de bagagem e de animais de companhia, que são aplicados de forma discricionária pelos motoristas de táxi. Além disso, estes suplementos não existem na maior parte dos exemplos internacionais analisados pela AMT A nosso ver, não deverá ser qualquer variação na oferta e na procura que deverá justificar uma atualização tarifária extraordinária, pelo que se propõe que a expressão "designadamente por variações na oferta e na procura" seja substituída pela seguinte: "designadamente por variações extraordinárias na oferta e na procura". Entendemos, ainda, que a presente disposição deverá ser alterada no sentido de assegurar que as atualizações tarifárias extraordinárias devem: •Respeitar os Princípios consagrados no artigo 4.º; •Em caso de atualização tarifária extraordinária, deve ser ouvido o Conselho Nacional do Consumo.	Registado. A atualização extraordinária de tarifas tem o seu fundamento em causas imprevisíveis, tais como variações anormais ou substanciais das componentes integrantes dos custos de exploração. A possibilidade desta atualização pode ser proposta à AMT pelas autoridades de transportes ou pelas associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi.
Somos de opinião que também deverá ser prevista a possibilidade de as associações de consumidores de âmbito nacional e de interesse genérico, solicitarem à AMT pareceres interpretativos sobre a aplicação do regulamento. Com efeito, estas associações, no exercício da sua atividade, informam os consumidores acerca dos seus direitos e deveres, recebem as suas reclamações e contribuem, através da mediação, para a resolução extrajudicial dos conflitos que os opõem aos profissionais, no caso, aos prestadores do serviço de táxi. Neste contexto, a possibilidade de poderem solicitar estes Pareceres, muito poderá contribuir para a prevenção e resolução de conflitos entre os utilizadores e prestadores dos serviços de táxi.	Acomodado.

Pronúncia Bolt	Apreciação AMT
Artigo 11.º - Apesar de assumir expressamente o objetivo de reforçar a autonomia das autoridades de transportes “na decisão sobre as tarifas e a aplicação das diferentes tipologias tarifárias previstas pela presente regulamentação”, o Projeto de Regulamento estabelece um conjunto de fatores de fixação tarifária (cfr. artigo 11.º, n.º 3 do Regulamento) que restringe, na verdade, as tarifas específicas por território, criando sobreposições entre diferentes tipologias de tarifas. No nosso entendimento, os fatores de fixação de tarifas deveriam ser definidos por tipologia de tarifas, mas sem limitar de forma rígida o recurso às tarifas específicas nos regulamentos tarifários das autoridades de transportes.	No âmbito do presente regulamento, são estabelecidas as regras de cálculo para fixação das tarifas. A fixação de tarifas específicas é uma competência das Autoridades de Transportes, constituindo o n.º 3 do artigo 11.º um breve elenco a observar aquando da sua fixação, por forma a assegurar as regras da transparência e da concorrência, que devem presidir a qualquer sistema tarifário. O regulamento não procede à sobreposição entre diferentes tipologias de tarifas, nem estabelece rigidez no âmbito de atuação das Autoridades de Transportes. Procedeu-se, contudo, a um ajustamento no referido n.º 3
Artigo 3.º - Entendemos que o Projeto de Regulamento deveria ser mais claro no sentido de reconhecer a prestação de serviços e-hailing no táxi por plataformas que prestam vários serviços de mobilidade, numa ótica de serviço ou multimodalidade. A este propósito, sugere-se a utilização de terminologia semelhante à referida no artigo 22.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 101/2023 (“plataformas de serviços de mobilidade e transporte”)	Acomodado. Uniformizada a terminologia recorrendo ao conceito “plataformas de serviço dedicadas ou que agregam ou intermedeiam serviços de mobilidade e transporte”, nos termos do n.º 1, do artigo 22.º do Decreto-Lei 101/2021, de 31 de outubro.
Artigo 5.º e 7.º - é nosso entendimento que a aplicação de um período de transição (de 3 anos) se encontra apenas expressamente previsto para a Tarifa Urbana (artigo 7.º). Por esse motivo, subsistem dúvidas sobre a existência desse período nas demais modalidades. Por isso, é importante esclarecer qual o fator de transição naqueles cenários e as suas implicações para os operadores, assim como, as etapas concretas previstas para a sua implementação. Nesse sentido, solicita-se à AMT que disponibilize orientações técnicas detalhadas sobre a aplicação dos artigos 5.º e 7.º, incluindo exemplos práticos e a metodologia de cálculo do fator de transição.	Inicialmente, o fator de transição era aplicado exclusivamente às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros em que, nos termos da Convenção, se aplicava em exclusivo a tarifa urbana. Contudo, depois de analisados novos dados enviados pelas associações do setor e de aferidos esses impactos, tanto nos profissionais, como nos passageiros, bem como ponderada a possibilidade de aplicabilidade prática do referido fator, verificou-se a inviabilidade da sua implementação.
Artigo 10.º - O Projeto de Regulamento restringe de forma inadequada atualizações tarifárias extraordinárias, em contraste com a Portaria n.º 298/2018. Recomenda-se a revisão do artigo 10.º, admitindo-se expressamente a verificação de atualizações extraordinárias das tarifas perante situações de necessidades de reestruturação, simplificação, transparência, harmonização e convergência tarifárias, em conformidade com o artigo 8.º da Portaria.	As formas de atualização tarifária foram revistas (tanto a atualização regular, como a atualização extraordinária), devendo dar-se nota artigo 9.º do regulamento na sua redação atual, não prevê um elenco taxativo.
Artigo 13.º - deverá ser salvaguardada expressamente: (i) a possibilidade de as autoridades de transportes fixarem com autonomia tarifas específicas para estes polos de geração de viagens, de forma a promover a intermodalidade e integração tarifária em locais que funcionam como grandes polos de geração de viagens (v.g. aeroportos, hospitais, centros comerciais, hipermercados, estações de comboio, terminais, escolas, etc.).	A determinação e atualização de tarifas específicas é uma competência das autoridades de transportes, estando a mesma claramente definida no Regulamento e no Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro.
Artigo 12.º - A expressão “valor fixo a pagar pela viagem” prevista no Artigo 12.º do Projeto de Regulamento da AMT revela-se ambígua e pode divergir do conceito de “tarifa a percurso”, espelhado no artigo 18.º do Decreto-lei n.º 101/2023. O Projeto de Regulamento deverá ser alinhado com o disposto no Decreto-Lei n.º 101/2023, garantindo clareza terminológica. Artigo 13.º n.º 1 - A indicação do “prazo de duração do contrato” nas tarifas a contrato encontrará problemas em certos contextos, como viagens de passageiros pagas por clientes empresariais; nos casos em que companhias de seguros contratem transporte para clientes que sofreram acidentes; ou nos casos de licitações públicas. A natureza destas contratações pode envolver acordos de duração continuada ou renovável, assim como contratos que variam conforme as necessidades específicas de cada situação. Assim, propõe-se a implementação de mecanismos mais flexíveis que permitam a adaptação do prazo de duração do contrato às particularidades de cada contratação.	A expressão “valor fixo a pagar pela viagem” foi substituída por “valor fixo definido para o percurso”. Pretende-se que o serviço a contrato não seja suscetível de subverter a lógica subjacente à fixação de uma tarifa única. Nestes termos, é pretendido que o serviço a contrato respeite efetivamente a serviços especiais.
Artigo 13.º, n.º 2 - A restrição da Tarifa a Contrato a “serviços excecionais” prevista no artigo 13.º n.º 2 não tem fundamento legal e deverá ser, em nosso entender, eliminada. Entendemos que a solução adotada é contra legem restringindo o âmbito de utilização deste tipo de serviço por contrato.	Pretende-se que o serviço a contrato não seja suscetível de subverter a lógica subjacente à fixação de uma tarifa única. Nestes termos, é pretendido que o serviço a contrato respeite efetivamente a serviços especiais.
Artigo 14.º, n.º 2 - Não é clara a necessidade, e em que termos, de considerar as recomendações estratégicas da AMT. De forma a assegurar a segurança jurídica e transparência, deverá ser esclarecido se essa necessidade de consideração implica somente, para os operadores, um dever de ponderação ou se, por outro lado, obriga à sua execução obrigatória.	Remete-se para o n.º 1 da referida disposição, que clarifica o caráter obrigatório da obrigação estabelecida, definindo o n.º 2 o prazo de cumprimento da mesma.
Pronúncia Município de Vila Franca de Xira	Apreciação da AMT
Deve ser garantida a tarifa de retorno ou regresso no âmbito do serviço de transporte público individual de passageiros em táxi, em ordem a garantir a sustentabilidade económica e financeira da prestação do serviço em causa e a sua própria existência e disponibilidade aos utentes. Importa mencionar que, no Concelho de Vila Franca de Xira, qualquer pessoa que utilize um serviço de táxi e que se desloque até 2,6 Km paga sempre uma quantia correspondente a 3,25€, a qual contempla e assegura a mencionada tarifa única com retorno ou regresso, sendo que em caso da pessoa se deslocar para uma distância superior a 2,6 Km paga, por cada 900 metros ou fração, o montante de 0,55 €. Deste modo, o valor do retorno que o cliente tem de pagar se a deslocação implicar um pagamento superior a 3,25 €, ou seja, se tal deslocação superar a distância de 2,6 Km, equivale a 30% do montante a pagar. Importa, em prol e em ordem à sustentabilidade, existência e disponibilidade aos utentes do transporte público em táxi, assegurar a manutenção da sobreditada tarifa de retorno ou regresso, sob pena do setor local concelhio do táxi ficar sem margem de exploração e rentabilidade comercial que lhe permita continuar a garantir a prestação efetiva deste relevante serviço aos utentes, estando mesmo posta em causa a sua existência, com evidente e inegável prejuízo para o serviço e interesse público e para as necessidades e expectativas dos respetivos utentes.	Nos termos do n.º 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, as tarifas de retorno em vazio devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas, cujos princípios gerais são estabelecidos em regulamentação relativa aos serviços de transporte de passageiros em táxi. Nesta medida, as particularidades de cada região devem ser tidas em conta pela Autoridade de Transportes competente, que poderá determinar a fixação de 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. O presente regulamento introduz a eliminação das tarifas de retorno em vazio, tornando-a neutra relativamente a opções que possam a vir a ser tomadas pelas autoridades locais.

Pronúncia Geolink	Apreciação da AMT
Não faz sentido a atual diferença entre frotas de táxis de diferentes municípios onde uns têm tarifa urbana (tarifa 1) com o valor por quilómetro a 0,53 €, e outros apenas tarifa 3 (excetuando a tarifa 5 de viagens com retorno), onde o quilómetro tem um custo de 1,06 €. Em muitas situações falamos de municípios que são adjacentes, como por exemplo o município do Porto (que tem tarifa 1) e o município de Matosinhos (que não tem tarifa 1), com fronteiras ténues entre os mesmos, tornando incompreensível para os passageiros tais diferenças de tarifário.	Registado. Considerado na revisão dos pressupostos base, com eliminação das tarifas referidas.
A competitividade do táxi perante a concorrência do TVDE não permite grandes desvios em termos de preço final de uma viagem em relação ao que hoje se pratica em tarifa urbana, nomeadamente nos dias úteis e em horário diurno. Assim, a nossa preocupação ao receber este projeto de regulamento sobre um novo tarifário foi comparar o valor final das viagens inferiores a 10 quilómetros, que atualmente se fazem em tarifa 1, num dia útil e em horário diurno, com o valor final aplicando-se o novo tarifário. Analisando mais de 1000 viagens reais nesta situação, com informação de suplementos recolhida já pelos novos taxímetros com conexões Bluetooth, a diferença final foi absolutamente irrisória, traduzindo-se em -0.05% no novo tarifário em relação ao tarifário que agora vigora. Note-se que este cálculo foi feito aplicando-se o fator de transição de 0,6, tal como previsto no projeto de regulamento. Ou seja, mesmo com a eliminação de suplementos de bagagem e transporte de animais, e mesmo com o fator de transição previsto para o primeiro ano (0,6), a tarifa urbana em viagens de 10 quilómetros ou menos, em dias úteis e horário diurno, não sofrerá qualquer alteração. Consideramos esta coincidência um excelente resultado, que denota o profundo cuidado e análise postos pela AMT na presente proposta de regulamento tarifário.	Registado. Inicialmente, foi equacionado um fator de transição cuja aplicação era efetuada exclusivamente às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros em que, nos termos da Convenção, se aplicava em exclusivo a tarifa urbana. Contudo, ponderada a possibilidade de aplicabilidade prática do referido fator, optou-se pela sua não implementação.
Sobre o fator de transição de 0,6 para o primeiro ano, achamos que seria interessante ter já prevista qual a atualização anual do fator até atingir o valor 1,0 ao fim de 3 anos.	Remete-se para a apreciação supra.
Concordamos com a estratégia, que é clara na proposta de regulamento tarifário, de aumentar o fator de transição e o fator de ajuste nos horários e nos dias em que passou a existir uma grande falta de táxis. De facto, e como resultado da pandemia, os táxis passaram a ser explorados por menos motoristas (muitos carros que tinham dois motoristas antes da pandemia passaram a ser explorados por um único motorista durante a pandemia e nos anos imediatamente após a mesma). A falta de mão-de-obra, que é transversal a várias atividades económicas, associada à perda de receita do táxi e à concorrência com os TVDE, tem tornado impossível a recuperação do número de motoristas de táxi para os valores que existiam antes da pandemia. Quando um grande número de táxis passa a ser explorado por um único motorista, a falta de capacidade de resposta deste meio de transporte sente-se principalmente no período noturno e aos fins-de-semana. Concordamos com a estratégia, que é clara na proposta de regulamento tarifário, de aumentar o fator de transição e o fator de ajuste nos horários e nos dias em que passou a existir uma grande falta de táxis. De facto, e como resultado da pandemia, os táxis passaram a ser explorados por menos motoristas (muitos carros que tinham dois motoristas antes da pandemia passaram a ser explorados por um único motorista durante a pandemia e nos anos imediatamente após a mesma). A falta de mão-de-obra, que é transversal a várias atividades económicas, associada à perda de receita do táxi e à concorrência com os TVDE, tem tornado impossível a recuperação do número de motoristas de táxi para os valores que existiam antes da pandemia. Quando um grande número de táxis passa a ser explorado por um único motorista, a falta de capacidade de resposta deste meio de transporte sente-se principalmente no período noturno e aos fins-de-semana. É, portanto, totalmente acertada, na nossa opinião, a proposta patente no novo regulamento de ter um fator de ajuste de 1,25, 1,50 e 1,75 para os períodos em que há maior falta de táxis, associada a um aumento do fator de transição de 0,6 para 0,9 e 1,0 (idêntico ao que vigorará a três anos), visando tornar mais atrativa para o táxi a sua operação nestes períodos que ficaram seriamente deficitários em termos de cobertura.	No que concerne ao fator de transição remete-se, uma vez mais, para a exposição já efetuada. Já no que respeita ao fator de ajuste, regista-se a pronúncia, aproveitando para esclarecer que o racional subjacente à majoração efetuada foi determinado com base no Código do Trabalho.
A nossa análise comparativa usando viagens reais com o tarifário atual, mais uma vez com os detalhes que os taxímetros com Bluetooth nos permitem recolher, nomeadamente sobre os suplementos, e com o novo tarifário, traduziu-se num aumento de 8,5% na nova tarifa 2 (Dias Úteis, Período Noturno). Esta comparação foi mais uma vez feita usando dados de frotas com tarifa 1 e em viagens de extensão igual ou inferior a 10 quilómetros. Em relação às tarifas 3 e 4, para as quais não há fator de transição, os nossos cálculos comparando o tarifário atual dos táxis com tarifa 1, usando um número significativo de viagens reais, tanto em horário diurno como noturno, obtiveram um aumento médio de 28% com o novo tarifário, mesmo com a redução nos suplementos. Este incremento será relevante para combater a grande carência de oferta nestes dias.	Registado.
A nossa análise passou ainda por analisar as implicações do novo tarifário em frotas que não têm tarifa 1. A Taxi-Link opera diversas frotas importantes que trabalham apenas com as atuais tarifas 3 e 5, como sejam a frota de táxis da central Taxintra, no concelho de Sintra, da Matocooper, no concelho de Matosinhos, ou da Central Rádio Táxis de Aveiro, no concelho de Aveiro. Como esperado, e analisando um número significativo de viagens reais com informação recolhida de taxímetros com conexão Bluetooth, incluindo portanto informação dos suplementos, a redução é significativa em qualquer das tarifas do novo tarifário proposto. Assim, para as novas tarifas 1, 2, 3, e 4, constantes do Anexo I, a redução do valor médio cobrado por estas frotas é, respetivamente, de 20%, 19%, 9% e 14%. Uma redução com este significado irá naturalmente criar alguma resistência a esta proposta por parte dos táxis destes municípios que trabalham apenas com as atuais tarifas 3 e 5. Note-se que nos casos dos municípios sem a atual tarifa 1, a motivação do fator de transição descrita no regulamento como "no sentido de atenuar a diferença de tarifas face à situação atual" não se verifica pois, pelo contrário, a introdução do fator de transição nas frotas sem tarifa urbana vai de facto exacerbar "a diferença de tarifas face à situação atual". Apesar de não ser uma situação ideal, poderia equacionar-se a não aplicação do fator de transição nas frotas que atualmente não têm tarifa urbana. Retirando o fator de transição ficaria 7%, 16%, 9% e 14%, ou seja, minimizando significativamente o impacto na tarifa 1 (Dia Útil Diurna) em relação à situação atual. Mas compreendemos que existem desvantagens nesta solução, como sejam a não existência de homogeneidade nas tarifas de táxi a nível nacional, e mesmo questões ligadas à implementação e à nomenclatura de tarifas, caso haja diferenças entre táxis de uns municípios em relação a outros.	Registado. Reiterando o que se vem afirmando relativamente à eliminação do fator de transição, realce-se a faculdade de as Autoridades de Transportes determinarem a fixação de tarifas específicas para os seus territórios que, em última análise, permitirão mitigar eventuais impactos da implementação do presente regulamento. Reforce-se, ainda, que o presente regulamento pretende estabelecer regras gerais de formação dos preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi, sendo que as tarifas dele constantes constituem meras tarifas de referência.
Sobre o fator de transição é dito no ponto 10 do artigo 7º que "O fator de transição (Ftransição) aplica-se, apenas, às viagens até 10 quilómetros em que hoje é considerada exclusivamente a tarifa urbana, conforme Anexo I." Note-se que num serviço de taxímetro o valor a pagar vai evoluindo no mostrador de tal equipamento de forma contínua. Ou seja, provavelmente o sentido deste ponto é referir que tal fator de transição se aplicará aos primeiros 10 quilómetros de cada viagem, deixando de existir acima dessa extensão, pois em muitos casos não se sabe à partida se uma viagem terá uma extensão superior a 10 quilómetros. Alguma preocupação deverá existir em relação à possibilidade de todos os taxímetros conseguirem implementar este funcionamento, pois na prática trata-se de uma mudança automática de tarifa, assim que se ultrapassarem os 10 quilómetros. Esta questão com os taxímetros e a respetiva compatibilidade com o novo modelo tarifário é particularmente pertinente, pois foi definida a data de 31 de outubro de 2024 para a mudança para taxímetros que permitam a conexão com o programa de faturação. Havendo incapacidade de implementação de tal tarifário em taxímetros que foram recentemente adquiridos, será natural a insatisfação com tal situação, pelo que achamos relevante fazermos tal alerta. Note-se ainda que este critério de menos de 10 quilómetros de extensão para aplicação do fator de transição é um critério que usa a variável Distância, sendo que o fator de transição se aplica apenas à componente de Duração, não sendo portanto clara a razão para a variável do critério ser distinta da variável sobre a qual se aplica o fator.	A questão da implementação do fator de transição foi amplamente ponderada, tendo a sua aplicabilidade prática revelado diversos constrangimentos. Na incerteza de que fosse possível ultrapassar estes constrangimentos, nomeadamente sem que tal implicasse que a entrada em vigor do Regulamento se protelasse ainda mais no tempo, ao que acresceu uma análise mais fina dos impactos a nível tarifário, optou-se pela sua não implementação.

Ainda sobre a questão dos taxímetros e a evolução do mostrador do mesmo com o valor atual da viagem, notamos que nada é dito nesta proposta de regulamento sobre como tal evolução deverá ser feita. Note-se que na convenção atual estão definidos os impulsos (incrementos de 0,10 €) e a periodicidade dos mesmos (em segundos ou em metros, conforme o que ocorre primeiro no modelo dual do atual tarifário). Na nossa opinião, isto deveria estar descrito no regulamento, de forma a ser implementado de forma idêntica por todos os diferentes taxímetros. Note-se ainda, que a ausência desta informação e a redação da atual proposta de regulamento tarifário resulta em valores finais de viagens com variação ao nível de 1 cêntimo, tendo já sido discutido a nível europeu o fim das moedas de 1 e 2 cêntimos, sendo que o pagamento a dinheiro no táxi tem ainda um peso muito significativo. Sobre a questão do pagamento a dinheiro ter ainda um peso muito significativo no táxi, seria benéfico para o setor, na nossa opinião, a obrigatoriedade de aceitação de pagamentos por Terminal de Pagamento Automático.	Foi incluída no Regulamento a definição de Fração, constando do seu Anexo II os valores correspondentes às Frações de Distância e às Frações de Tempo. Considerando que o presente Regulamento se destina a definir as regras gerais de formação dos preços no setor dos táxis, o mesmo não define obrigações adicionais que não se prendam diretamente com esta matéria e que não estejam previstas no Decreto-Lei 101/2023 de 31 de outubro.
Concordamos que a abolição do suplemento de bagagem e de transporte de animais, tal como está refletido no documento que nos enviaram, faz sentido para tornar o táxi mais competitivo em termos de tarifário, pois tal suplemento não existe nos veículos TVDE. Não tem igualmente uma tradução direta no aumento do custo associado ao transporte em táxi, uma vez que a bagageira do táxi estar vazia ou ocupada terá impacto idêntico ao de um táxi viajar com um ou com mais passageiros, não existindo qualquer suplemento associado ao número de passageiros. O aumento da competitividade de preço com a abolição de tais suplementos é de tal forma compreensível que algumas centrais de táxi, como a Polítaxis de Coimbra, que agrega a totalidade dos táxis deste importante concelho, já decidiu há bastante tempo pela não cobrança de tais suplementos.	Registado.
Já sobre o suplemento de chamada, a nossa opinião é de que o mesmo deveria ter uma atualização dos atuais 0,80 € para 1,00€. Notem que no vosso relatório que suporta a proposta de novo tarifário referem que: "já o suplemento de chamada corresponde a uma taxa pelo serviço da central de táxi e, serve para suportar os custos com meios humanos e materiais empregados neste serviço complementar ao transporte em táxi propriamente dito." Ora é absolutamente incontornável que "os custos com meios humanos" das centrais de táxi sofreram grandes aumentos nos últimos anos, nomeadamente com a evolução do salário mínimo nacional, aumento esse que ultrapassa largamente o aumento percentual de 25% da passagem do suplemento de chamada de 0,80€ para 1,00€. Este aumento dos "custos com meios humanos" das centrais de táxi levou a que nos últimos anos todas estas centrais tenham aumentado as quotas dos seus associados. Como resultado, o pressuposto que era amplamente usado de que os 0,80€ cobrados nestes suplementos de chamada deveriam permitir ao sócio o suporte integral da quota da central deixou de ser verdadeiro. O aumento deste suplemento de 0,80€ para 1,00€ permitiria repor parcialmente este pressuposto. Mais ainda, permitiria ajudar a suportar melhor os custos crescentes não só com as centrais de táxi, mas também com as plataformas digitais que cada vez são mais significativas na angariação de serviços para o táxi. Em contrapelo com a redução de suplementos que é apresentada nesta proposta de regulamento tarifário, este aumento de 25% no suplemento de chamada parece-nos justo, estratégico e coletor de ampla aprovação no setor do táxi. Note-se que os custos por quilómetro e por unidade de tempo têm sido sistematicamente atualizados nas diversas revisões tarifárias dos últimos anos, ao contrário do que tem acontecido com o custo com o suplemento de chamada. E este é exatamente o custo que mais tem subido, ao mesmo tempo que a chamada de táxis vem igualmente ganhando amplo terreno comparativamente com a tomada de táxis na rua ou em praças de táxi.	Em sede de consulta pública, os profissionais do setor não foram unânimes ou perentórios quanto à necessidade de aumento do valor do suplemento de chamada. Contudo, foi introduzida no Regulamento a possibilidade de alteração do referido suplemento, caso a sua viabilidade seja verificada em sede de estudo económico levado a cabo para o efeito.
Sobre a não diferenciação de tarifas em carros com lotação superior a 4 lugares, concordamos igualmente com a mesma. De notar que em regiões como a Região Autónoma da Madeira ou a Região Autónoma dos Açores, a tarifa é selecionada pelo motorista consoante o número de passageiros é superior a 4 ou não. No entanto, este funcionamento permite que de forma incorreta um motorista possa selecionar a tarifa de mais de 4 lugares quando tem menos de 4 passageiros. Compreendemos a motivação para não permitir que isto seja possível. No entanto, realçamos que seria possível no tarifário de uma plataforma digital de táxis, como a Taxi-Link, aplicar um preço fixo diferenciado consoante o número de passageiros indicado pelo cliente, tal como já fazem as plataformas de TVDE. Pensamos que a redação atual da proposta de regulamento tarifário já inclui esta possibilidade, mas achamos útil clarificar aqui tal possibilidade	Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.
Sobre a tarifa homogênea a nível nacional, surge uma questão que pode ter grandes implicações na distribuição dos táxis a nível nacional. Por exemplo, hoje em dia é possível um passageiro que esteja no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no concelho da Maia, ligar para uma central de táxis da cidade do Porto, pedindo um táxi dessa central e portanto do município do Porto (os clientes que fazem isso viajam tipicamente para o Porto). Ora atualmente esse táxi vai em tarifa 5, ligada à saída do concelho do Porto, apanha o cliente e regressa ao Porto com o cliente, sendo toda a viagem feita na atual tarifa 5. O que acontecerá com as novas tarifas se o táxi estiver no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, por exemplo a deixar um cliente? Ligará a tarifa 1 (se for dia útil, durante o dia), regressando ao Porto exatamente ao mesmo preço de um táxi do município da Maia (onde fica o Aeroporto Francisco Sá Carneiro)? Parece-nos que a resposta é sim. Note-se que o atual sistema tarifário apenas permite que um táxi ative a atual tarifa 5 estando no seu concelho (liga primeiro a tarifa 1 e depois a 5, sendo incorreto ligar a tarifa 1 fora do seu concelho). Neste exemplo referimos a situação em que um cliente liga para um número de telefone de uma central de táxis do Porto. E o que deverá acontecer se o pedido for feito por uma APP? Deverão as APPs assumir por defeito que os pedidos devem ser adjudicados a táxis do concelho onde fica o ponto de recolha? A Taxi-Link, por exemplo, para tornar o funcionamento da APP semelhante ao que acontece por telefone, seleciona por defeito a frota do concelho do ponto de recolha, mas permite ao cliente indicar expressamente que pretende um táxi de outra frota/município, tal como acontece quando o cliente liga para uma determinada central de táxis. Pensamos que as regras de funcionamento das APPs nestas situações devem estar claras, pois dada a homogeneidade do novo tarifário, independentemente "do ponto de início e fim de viagem", isto poderá levar a uma desvirtuação dos contingentes municipais, ditada pelo volume significativo de pedidos de táxi através de tais APPs, que pode mesmo ultrapassar o volume de viagens geradas em praças de táxi onde só podem estacionar táxis dos respetivos municípios. Este ponto parece de grande importância, devendo ser clarificado neste regulamento.	As regras de funcionamento das plataformas de serviços de táxi encontram-se estabelecidas no artigo 22.º do Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro, estando também previstas no referido diploma as disposições relativas à definição de contingentes (artigo 15.º). Nestes termos, a questão suscitada não pode ser objeto de tratamento no âmbito do presente Regulamento, que estabelece, nos termos do referido diploma, a fixação de regras gerais de formação de preços, não tendo como objetivo o tratamento/ clarificação de questões que extravasem o âmbito tarifário.
Gostaríamos novamente de congratular a AMT por uma proposta que nos parece bastante bem pensada e que contribuirá seguramente para um aumento da competitividade do táxi.	Registado.
Pronúncia Táxis RAM	Apreciação da AMT
Salvaguardar, numa fase posterior ao período transitório, a possibilidade de adaptação à RAM dos critérios de fixação de novas tarifas, de modo a que estas tenham em linha de conta especificidades regionais, nomeadamente as decorrentes da insularidade e da orografia.	Será incluída no Regulamento uma norma que prevê a sua aplicação nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, por decisão e adaptação dos respetivos Governos Regionais, atentas as respetivas atribuições e competências legais.
É essencial que o Regulamento preveja, de forma explícita, que a sua aplicação nas Regiões Autónomas será feita com respeito das competências dos respetivos órgãos de Governo próprio. Propõe-se a inserção de um novo artigo autónomo com a seguinte redação: "Artigo 19.º-A Aplicação nas Regiões Autónomas O presente regulamento aplica-se nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo da sua adaptação pelos respetivos Governos Regionais, atentas as respetivas atribuições e competências legais."	Remete-se para apreciação efetuada supra.

Pronúncia da União Geral de Consumidores	Apreciação da AMT
Destacar, como positivos, nomeadamente os seguintes aspetos: • Consideração do princípio de que o transporte de passageiros em táxi é um serviço público, caracterizado pela sua universalidade e acessibilidade económica dos utilizadores; • 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; • Consideração da possibilidade de novos modelos de prestação de serviços de transporte em táxi através de reserva (tarifários digitais e tarifas a contrato); • Eliminação das tarifas aplicadas a táxis com capacidade para mais de 4 passageiros, mesmo nas situações em que transporta um número de passageiros igual ou inferior a 4 e a eliminação das tarifas de retorno em vazio; • Eliminação dos vários suplementos com exceção do suplemento de reserva ou chamada. • Nas Tarifas sazonais em regiões com forte atração turística, considera-se positivo o estabelecimento de limiares máximos para as componentes do preço, existindo a liberdade para que as AT considerem a existência de preços de época alta e baixa, sendo que o referencial da época alta terá de cumprir os limiares máximos definidos no regulamento.	Registado. Contudo, cumpre clarificar duas questões: Nos termos já referidos, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição, como os custos de manutenção dos veículos são mais elevados. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais altos neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central. Quanto à fixação de limiares máximos, de facto, o projeto de regulamento previa tarifas máximas. Porém, considera-se que as tarifas deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade previstas legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes. Estando os valores de referência fixados em função da adequada remuneração dos profissionais, a fixação de tarifas máximas apenas permitiria tarifas abaixo desse valor, podendo colocar em causa a referida remuneração, a não ser que os profissionais entendam aplicar descontos ou promoções no âmbito da respetiva política comercial.
A previsão da possibilidade das autoridades de transportes, designadamente os municípios, passarem a ter competência para fixar tarifas específicas aplicáveis no seu território é suscetível de gerar desequilíbrios e desigualdades de tarifários entre várias regiões do território nacional, comprometendo a certeza e a segurança jurídicas e, em última análise, até a acessibilidade dos utilizadores a um serviço que é serviço público.	A determinação de tarifas específicas é uma possibilidade prevista nos termos do artigo 20.º do Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro, pelo que não pode ser eliminada. Contudo, sempre que as Autoridades de Transportes pretendam proceder à fixação (ou atualização) de tarifas específicas, deverão respeitar o disposto no n.º 1 do citado artigo, tendo sido incluída no Regulamento a necessidade de auscultação de associações representativas do setor, dos profissionais do contingente local, bem como das associações de consumidores. De referir, ainda, que todas as tarifas têm de ser notificadas à AMT, cabendo a esta Autoridade salvaguardar o cumprimento das disposições legais e regulamentares.
O regime tarifário ao invés da desejável clareza e enunciada simplificação, afigura-se complexo e até um pouco vago, pois que os valores propostos para cada uma das componentes de preço são adotados como valores de referencial máximo, admitindo-se que estas podem ser ajustadas pela(s) Autoridade(s) de Transportes, em articulação com as Associações Profissionais de Táxis e, tendo por base um estudo económico que fundamente a razoabilidade das alterações preconizadas.	De facto, o projeto de regulamento previa tarifas máximas. Contudo, considera-se que as tarifas deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade prevista legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes, o que se revela da maior importância, atendendo às diferentes realidades presentes no território nacional. Estando os valores de referência fixados em função da adequada remuneração dos profissionais, a fixação de tarifas máximas apenas permitiria tarifas abaixo desse valor, podendo colocar em causa a referida remuneração, a não ser que os profissionais entendessem aplicar descontos ou promoções no âmbito da respetiva política comercial. Desta forma, as tarifas de referência foram definidas com base em estudo elaborado para o efeito, cabendo às Autoridades de Transportes, salvaguardando o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares, estabelecer as tarifas específicas que entenda adequadas ao seu território. Seja como for, todas as tarifas têm de ser notificadas à AMT, cabendo a esta Autoridade salvaguardar o cumprimento das disposições legais e regulamentares.

Quanto às tarifas relativas à prestação de serviços de transporte em táxi a partir de grandes polos de geração de viagens como aeroportos ou terminais marítimos de cruzeiros, alertamos para o facto de as mesmas terem subjacente um aumento do respetivo valor, tratando-se, assim, de uma proposta potencialmente lesiva dos direitos dos consumidores. A verdade é que não se vislumbra qualquer razão para uma diferença de tratamento entre passageiros, determinada apenas pelos simples facto de se tratar de um aeroporto ou de um terminal de cruzeiro. É entendimento da UGC que todos os passageiros devem ter tratamento igual, designadamente em termos tarifários.	O racional subjacente à existência de 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 cruzeiro é o de proporcionar segurança a pessoas que desconhecem as regras locais, mitigando o risco de fraude. Assim, estas tarifas serão objeto de tratamento pelas Autoridades de Transporte competentes em sede de fixação de tarifas específicas (previsão legal constante do Decreto-Lei 101/2023 de 31 de outubro que, como já referido, não poderá ser eliminada). Contudo, por forma a salvaguardar os direitos dos passageiros (nomeadamente os de pessoas que conhecem a cidade e/ou que pretendem efetuar percursos mais curtos), o regulamento prevê que, nestas situações, em que tendencialmente serão determinadas tarifas fixas, seja possível ao passageiro optar pelo pagamento por taxímetro.
No que diz respeito às tarifas específicas tendo em conta datas festivas como o Natal, o Ano Novo, feriado municipal e fins-de-semana, constata-se um agravamento de +50% do valor a pagar pelo consumidor no período diurno e 75% no período noturno, o mesmo se verificando nas tarifas em função dos períodos horários, diurno e noturno sofrendo este um agravamento de 25% nos dias úteis, o que se afigura excessivo e contraditório com o princípio da acessibilidade económica dos utilizadores que deve estar subjacente à fixação de tarifas num serviço que se anuncia e se pretende público.	Desde logo, cumpre clarificar que a terminologia "tarifa específica" utilizada no Relatório para abordar a matéria em apreço, não corresponde às tarifas específicas cuja fixação é da competência das Autoridades de Transportes. A questão abordada prende-se, assim, com o fator de ajuste, que traduz um agravamento do preço por tempo de viagem, em função da tipologia dos dias e dos períodos horários, tendo em consideração as regras de remuneração dos motoristas, fundamentada no Código do Trabalho.
A proposta considera a modalidade de aplicação dupla da tarifa, na qual o cálculo da importância a pagar implica a aplicação simultânea da tarifa por tempo e da tarifa por distância em toda a corrida baseando-se em três componentes a saber, bandeirada, preço por quilómetro e preço por hora. Após análise da fórmula de cálculo proposta constata-se um acréscimo significativo quando são aplicadas as tarifas urbanas nas viagens até 10 Km o que, não obstante a adoção de fatores de ajuste ao preço por hora nestas viagens, ainda assim se mantém excessivo para os utilizadores, não se vislumbrando uma clara atenuação dos impactos da adoção deste tarifário	Dos contributos recebidos em sede de consulta pública e dos vários estudos e análises de sensibilidade efetuados, o acréscimo significativo mencionado não é consensual. Os dados do setor são escassos e representativos de uma pequena amostra dos seus profissionais o que, inevitavelmente, limita o espectro de conclusões que pode ser retirado da sua análise. Desta forma, procurou definir-se uma regra geral de formação de preços, criando-se ainda uma tarifa de referência e conferindo a necessária e legalmente prevista autonomia às Autoridades de Transportes para que possam adaptar o presente regulamento às necessidades dos seus territórios. O presente regulamento será avaliado de dois em dois anos, por forma a que os seus impactos possam ser avaliados e, desta forma, sejam feitos os ajustamentos tidos por convenientes.
A equação para o cálculo do preço dos serviços de táxi consagrada no n.º 3 do Arto. 7º n.º 3 da Proposta de Regulamento se afigura complexa e confusa sendo de destacar que as componentes de "Preço por Quilómetro" e "Distância" parecem constituir uma duplicação de um mesmo conceito, o mesmo se dizendo das componentes de "Preço por tempo de viagem" e "duração	A fórmula de cálculo sofreu um ligeiro ajustamento, considerando a não aplicação do fator de transição. Não obstante, a fórmula constante do atual artigo 6.º, n.º 3 (anterior 7.º, n.º 3) não contém qualquer duplicação de valores ou conceitos, na medida em que o preço da viagem corresponde à soma da bandeirada, com o produto do preço por quilómetro pela distância percorrida e com o produto do preço pelo tempo da viagem pela respetiva duração. Ao preço pelo tempo da viagem é aplicado um fator de ajuste, que depende do dia (dia útil, sábado, domingo e feriado) e do período horário correspondente (período diurno e noturno) em que é realizada a viagem, e que permite introduzir a correção associada à maior remuneração salarial estabelecida pelo Código de Trabalho.
O regulamento tarifário está longe de promover a desejada e anunciada simplificação das regras tarifárias "de modo a garantir a sua fácil compreensão por parte de todos os intervenientes".	O presente Regulamento estabelece as regras gerais de formação de preços no setor dos táxis, dentro das suas atribuições e limites legais, tendo sido definida uma tarifa única e de referência, com base em critérios que ponderam e procuram manter em equilíbrio as necessidades de sustentabilidade da operação e as necessidades dos passageiros, conforme resulta do atual artigo 4.º, que dispõe sobre os critérios de formação de tarifas. Está também previsto um período de avaliação do regulamento de dois em dois anos, por forma a que os seus impactos possam ser avaliados e, desta forma, sejam feitos os ajustamentos tidos por convenientes.
Tendo em conta o agravamento dos preços do serviço de táxi que resulta da Proposta de Regulamento e atendendo ainda a que a pequena redução do preço da bandeirada não é suficiente para diminuir o impacto tarifário, não se vislumbra como pode o Regulamento agora proposto "contribuir para aumentar substancialmente a atratividade do serviço de táxi por parte dos passageiros".	Remete-se para a apreciação efetuada supra.

Pronúncia da Autoridade da Concorrência	Apreciação da AMT
Sinaliza-se positivamente o contributo de maior simplificação do modelo tarifário, tendo por base uma avaliação económica e financeira dos custos dos serviços públicos de transporte de passageiros em táxi.	Registado.
O modelo tarifário proposto reflete uma manutenção de um regime de fixação de preços, mantendo reduzido o incentivo para a concorrência e restringindo a capacidade de os prestadores de serviços de táxi definirem livremente o seu preço.	De facto, o projeto de regulamento previa tarifas máximas. Contudo, considera-se que as tarifas deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade prevista legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes. Estando os valores de referência fixados em função da adequada remuneração dos profissionais, a fixação de tarifas máximas apenas permitiria tarifas abaixo desse valor, podendo colocar em causa a referida remuneração, a não ser que os profissionais entendam aplicar descontos ou promoções no âmbito da respetiva política comercial.
Recomenda-se a ponderação de mecanismos de regulação de preços menos restritivos, e.g., preços máximos, na medida do permitido pelo Decreto-Lei n.º 101/2023. Estas considerações são transversais às várias componentes da fórmula de cálculo de tarifas em taxímetro e tipologias de viagens, e particularmente relevantes a respeito do suplemento de reserva ou chamada e dos serviços pré-contratados, onde os consumidores terão mais oportunidades para comparar diferentes prestadores.	Acerca dos preços máximos, remete-se para o supra exposto sobre a atual previsão de uma tarifa de referência. Por forma a fixar essa tarifa, será necessária a definição da respetiva fórmula de cálculo, nos termos constantes do presente regulamento. Considerando que o serviço de transporte em táxi é um serviço público, que não funciona em mercado liberalizado, procurou-se que outros tipos de serviço, como os serviços a contrato, não fossem suscetíveis de desvirtuar o disposto no Regulamento, pelo que a sua previsão é limitada a um conjunto determinado de situações. Relativamente aos suplementos, manteve-se apenas o suplemento de chamada, que não viu o seu valor alterado, considerando que em sede de consulta pública, os profissionais do setor não foram unânimes ou perentórios quanto à necessidade de aumento do valor do suplemento de chamada. Contudo, foi introduzida no Regulamento a possibilidade de alteração do referido suplemento, caso a sua viabilidade seja verificada em sede de estudo económico levado a cabo para o efeito.
Destaca-se positivamente a possibilidade de as autoridades de transporte ajustarem os tarifários de referência à sua realidade local. Para o efeito, o Projeto de Regulamento prevê o desenvolvimento de um estudo demonstrativo e de elementos mínimos que esse estudo deve incluir.	Registado.
No sentido de assegurar que a necessidade de realização desse estudo não obste, desnecessariamente, a uma eventual redução tarifária, a nível local, recomenda-se uma avaliação de proporcionalidade e necessidade de cada um dos elementos mínimos e da informação sobre custos requeridos para o estudo.	A expressão "estudo demonstrativo" foi retirada da atual redação do Regulamento, por forma a não transmitir uma ideia de complexidade que não é, de facto, a que se pretende aplicar ao caso em apreço. De facto, os elementos constantes do artigo 4.º a 6.º devem ser enviados nas situações em que são solicitados no âmbito do presente Regulamento, sendo que o envio desta informação deve ser rigoroso, não necessitando, contudo, de ser vertido num estudo ou documento de idêntica complexidade. Pretende-se, no fundo, o envio de informação específica e clara, que sustente de forma cabal a opção tomada.
Com vista à realização de uma escolha informada entre a opção de pagamento por taxímetro e de tarifa específica, recomenda-se a definição de critérios de transparência e acesso de informação a disponibilizar aos consumidores	Registado. A fixação de tarifas específicas é competência das Autoridades de Transportes, que devem regulamentar a sua aplicação. Não obstante, foi introduzida no Regulamento a obrigação genérica de tornar visível a opção entre tarifa específica e pagamento por taxímetro.
Recomenda-se a ponderação de, em vez de um preço único a definir para um dado percurso, as autoridades de transporte possam definir tarifários distintos para o mesmo percurso, e.g. para o período diurno, de fim-de-semana e/ou feriados.	Registado. As Autoridades de Transportes têm autonomia na fixação de tarifas específicas, dentro dos limites legais e regulamentares. A título de exemplo, o próprio regulamento prevê uma remuneração pelo tempo distinta em função da tipologia dos dias e dos períodos horários.
Recomenda-se a reponderação da proposta relativa à criação de uma plataforma digital nacional de reservas e, no caso da sua manutenção, a não inclusão de qualquer obrigatoriedade de os prestadores de serviços de táxi estarem presentes na plataforma, e/ou restrições à sua presença em mais do que uma plataforma.	Registado. No âmbito do presente regulamento, bem como no relatório final que o acompanha, a referida proposta não é alvo de abordagem.
Pronúncia da Comunidade Intermunicipal do Algarve	Apreciação da AMT
Foi apresentado um documento denominado "Proposta de Alteração do Modelo de Organização, de Preços e de Soluções de Mobilidade Digital". Nas suas conclusões, é referido que: "Foi apresentado um conjunto de soluções e um plano de ação de mobilidade sustentável para o Algarve no transporte em táxi. O caminho para o Algarve ser uma "região carbono zero" passa por pensar, planejar, articular e implementar medidas de como é que nos vamos destacar de táxi no futuro, de forma mais eficiente e amiga do ambiente. Um sistema de mobilidade de transporte em táxi com base numa única plataforma organizacional com recurso à tecnologia e inovação, prepara as cidades e a região para um futuro mais "inteligente". O objetivo passa por organizar o transporte em táxi para que seja mais competitivo, equilibrado e inovador, aumentando a eficiência energética e ambiental, contribuindo para uma melhor qualidade de vida dos cidadãos. Durante a execução do plano há que monitorizar processos, identificar desvios e corrigir trajetórias de forma a ir ao encontro dos objetivos propostos. As oportunidades competitivas do mercado de hoje, são as que vão configurar a dinâmica do mercado no futuro. O vasto conjunto de informação recolhida e o caminho proposto não se esgota neste documento, mas as exigências da vida social moderna e os desafios futuros, demonstram que a mudança no táxi não é uma opção ou necessidade, é uma obrigatoriedade."	Registado.

Pronúncia da TaxiMaia	Apreciação da AMT
O estudo tem, notoriamente, por base a análise dos grandes aglomerados populacionais, isto é, Lisboa e Porto. Olvidando por completo a tremenda diversidade e heterogeneidade existente em todo o país. Por conseguinte, não será muito fácil a aplicação homogênea a uma realidade heterogênea. Neste contexto, será necessário analisar periferias, pois que, notoriamente, o presente estudo não traz atratividade para o setor, nomeadamente, para os conselhos desertificados. A atual proposta, motivará poucos a laborar nos grandes aglomerados e não trará ninguém a laborar nesses conselhos, tampouco, motivara o transporte de alguém a esses conselhos. E não será necessário pensar em grandes distâncias, basta pensar nas freguesias recônditas de aglomerados. Tem-se que o equilíbrio ora existente se perca, não motivando os atuais operadores. A componente preço é sem dúvida um fator decisivo no momento de escolha do meio de transporte a utilizar para efetuar a necessária viagem de que carecemos. Contudo, existem diversas variáveis a ter em conta, nomeadamente, a distância e tempo de viagem. Seguramente, a presente abordagem tem em mente a recente concorrência ao setor perpetrada pelos apelidados Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica (TVDE), quando se propõe a irradicação de diferenciação de tarifário consoante a lotação do veículo utilizado, isto é, até quatro passageiros ou mais de quatro passageiros.	As particularidades de cada região devem ser tidas em conta pela Autoridade de Transportes competente, que poderá determinar a fixação de tarifas específicas aplicáveis ao seu território, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro e no artigo 10.º do presente Regulamento. Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.
Por outro lado, os serviços prestados por estes prestadores de serviço carecem de especial atenção, em especial, fiscalização par parte de vossas excelências enquanto entidade reguladora do setor dos transportes atento que provocam inúmeros problemas legais (...) Destarte, muito poderá ser desenvolvido nesta dialética, porem o tempo urge, ficando por agora a necessidade de solicitar fiscalização para cumprimento dos normativos vigentes. Porque já é notório que existe muita gente a trabalhar sem cumprimento das regras. Inclusive já há muita gente a trabalhar sem cumprimento de qualquer regra (com carros particulares), aos quais s.m.o. há necessidade de expurgar, visto que essa atividade descontextualiza o setor e s.m.o. claudica a credibilidade do país, destruindo o reconhecido trabalho dos operadores que cumprem quotidianamente as regras.	Pese embora a AMT desenvolva uma intensa atividade ao nível da supervisão ao setor TVDE, importa esclarecer que, na presente sede, está em apreço a elaboração de um Regulamento com vista a definir as regras gerais de formação dos preços no setor dos táxis, pelo que não será abordada qualquer matéria que extravase a habilitação legal conferida a esta Autoridade pelo Decreto-Lei 101/2023 de 31 de outubro.
Há múltiplas formas de promover a atratividade para o setor, nomeadamente, a acessibilidade aos cursos, veja-se que, hodiernamente o curso de motorista de táxi, para obtenção do certificado de motorista de táxi (CMT) e dispendioso o que afasta os candidatos à frequência do curso. Por outro lado, a rentabilidade e um factor muito relevante na escolha de uma profissão, sendo o elemento salário preponderante para a motivação e fidelização dos profissionais. Neste sentido, para além da promoção de competências pessoais, isto é, a comunicação em outros idiomas, bem como, o conhecimento profundo da região no sentido de conhecimento do comercio, industria e polos turísticos poderá ser um caminho para maior atratividade. A atual proposta, s.m.o., induz a unicidade de serviço sem elementos diferenciadores, o que gerara hegemonia pela mediocridade, isto é, não existira interesse em despendar uma soma pecuniária avultada para aquisição de um veículo melhor quando um veículo de gama baixa serve, e mais em conta e muitas das vezes consome menos. Atente-se que o veículo, elemento essencial a persecução do trabalho, terá de ser substituído, pelo menos, todas as décadas.	Remete-se para a consideração antecedente no que concerne à referência à elaboração de um Regulamento com vista a definir as regras gerais de formação dos preços no setor dos táxis, nos termos da habilitação legal conferida a esta Autoridade pelo Decreto-Lei 101/2023 de 31 de outubro.
No aludido estudo, referem os excelsos executores que tiveram dificuldade em escutar o setor. Porem, como auxilio poderiam recorrer aos sítios da internet de cada municipio, pois amiudadamente têm a sua central de táxis, vulgarmente designada de central de táxis. Dessa forma poderiam comunicar com profissionais entranhados no setor com todas as suas diferenças culturais. Certo é que, uma central única para todo o território é uma ideia interessante. No entanto, e uma ideia já em implementação, veja-se o exemplo da "Izzi Move"	Remete-se para a consideração anterior.
A fórmula de implementação de preços não é tao facilitadora quanta apelidada no estudo. Carece de maior explicitação junto dos operadores, sem olvidar todas as preocupações supra expostas, nomeadamente, diferenciação de serviços e território. Por outro lado, não será pela precariedade na execução dos preços, isto é, em baixar os preços, nomeadamente, por suprimimento da tarifa de retorno que se conseguira gerar mais atratividade para o setor. Poderá até ser um motivo para equacionar a solicitação, mas seguramente, com operadores obterem prejuizo ou lucro residual, rapidamente não haverá operadores a executar tais solicitações.	As características e particularidades regionais, poderão ser tidas em conta e acauteladas pelas Autoridades de Transporte territorialmente competentes que, nos termos do presente Regulamento e do Decreto-Leo 101/2023, de 31 de outubro, podem fixar tarifas específicas. Para o efeito, as referidas Autoridades de Transportes deverão proceder à auscultação de associações representativas do setor, dos profissionais do contingente local, bem como das associações de consumidores. Recorde-se que os valores fixados no Anexo I ao presente Regulamento consubstanciam, apenas, valores de referência.
A fórmula de implementação de preços não é tao facilitadora quanta apelidada no estudo. Carece de maior explicitação junto dos operadores, sem olvidar todas as preocupações supra expostas, nomeadamente, diferenciação de serviços e território. Por outro lado, não será pela precariedade na execução dos preços, isto é, em baixar os preços, nomeadamente, por suprimimento da tarifa de retorno que se conseguira gerar mais atratividade para o setor. Poderá até ser um motivo para equacionar a solicitação, mas seguramente, com operadores obterem prejuizo ou lucro residual, rapidamente não haverá operadores a executar tais solicitações.	Nos termos do n.º 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, as tarifas de retorno em vazio devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas, cujos princípios gerais são estabelecidos em regulamentação relativa aos serviços de transporte de passageiros em táxi.
Pronúncia da Cooperativa dos Industriais e Táxis do Aeroporto da Maia	Apreciação da AMT
Redução da Bandeirada: A diminuição do valor da bandeirada é um passo positivo, pois torna o serviço de táxi mais acessível e atrativo para os clientes, incentivando o seu uso. Contudo, é fundamental que essa redução não comprometa a sustentabilidade do rendimento dos motoristas, uma vez que muitos dependem deste setor para sustentar as suas famílias.	A redução do valor da bandeirada implica que a mesma deixe de contemplar qualquer distância percorrida, à semelhança do que acontece à luz da atual Convenção (990m no período diurno e 792 no período noturno). Desta forma, a bandeirada passará a ser apenas o valor de ativação do serviço, iniciando-se de imediato a tarifação por distância e tempo. Esta medida visa tornar o serviço mais atrativo, prevendo-se a recuperação dos custos referidos por meio da tarifa garantindo-se, assim, o equilíbrio económico do setor.
Simplificação das Tarifas: A padronização das tarifas é uma medida importante para tornar o processo de formação de preços mais transparente e compreensível. No entanto, é inaceitável que essa simplificação resulte em perdas de rendimento para os profissionais do setor. O táxi é um negócio familiar e de pequena dimensão, e qualquer redução significativa nos ganhos pode comprometer a subsistência das famílias envolvidas.	Verifica-se a inexistência de dados históricos, atualizados, desagregados e suficientemente representativos de todas as realidades territoriais nacionais, sendo a informação disponibilizada pelas Associações limitada e com reduzida robustez estatística, o que inviabiliza a construção de modelos tarifários finos e sensíveis às especificidades locais sem riscos significativos de erro. Neste contexto, o regulamento deve ser entendido como um referencial geral de formação de preços a nível nacional, competindo às Autoridades de Transportes, em articulação com as Associações, nos termos do Decreto-Lei n.º 101/2023 e do presente Regulamento, a definição de tarifas específicas ajustadas às realidades territoriais concretas.
Eliminação dos Suplementos: A decisão de eliminar suplementos, como o de bagagem e transporte de animais, promove uma maior transparência e previsibilidade nas tarifas. No entanto, para evitar a perda de rendimento dos motoristas, é necessário compensar essa eliminação com um ajuste no preço por quilómetro.	A eliminação destes suplementos foi efetuada no pressuposto da sua recuperação por via tarifária, tendo sido amplamente bem recebida por parte dos passageiros.

Nova Formula de Calculo de Preços: A aplicação da nova formula de calculo dos preços, especialmente no contexto dos táxis com postura fixa no Aeroporto do Porto, tem gerado perdas significativas, superiores a 30% do rendimento. Essa redução é insustentável e precisa de ser revista para garantir a viabilidade económica dos motoristas desta praça.	O racional subjacente à existência de tarifas específicas é também o de solucionar questões como as que estão subjacentes aos serviços de transporte em táxi a partir de aeroportos, terminais de cruzeiro ou outros grandes polos geradores de viagens. Desta forma, nos termos do Regulamento, as tarifas a fixar em concreto em tais percursos ou zonas ficará a cargo das entidades locais competentes.
Comparação com o Metro: É essencial que o serviço de táxi mantenha uma competitividade equilibrada em relação ao transporte público. Não faz sentido que uma viagem de táxi seja mais barata que uma de metro, pois isso desincentiva o uso do transporte público e contribui para um aumento do tráfego automóvel, com impactos negativos na mobilidade urbana e na pegada ecológica.	O presente Regulamento visa estabelecer as regras gerais de formação dos preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi, não se debruçando sobre outros modos de transporte. Não podemos, contudo, deixar de referir que o metropolitano é um modo de transporte ferroviário pesado, que não tem uma realidade comparável com o serviço público de transporte em táxi.
Equivalência entre Cursos de Táxi e TVDE: A duração e o custo dos cursos para motoristas de táxi e TVDE devem ser equivalentes, considerando que as exigências e responsabilidades são semelhantes. Issa garantira uma concorrência justa e equilibrada entre as duas modalidades.	Na presente sede, está em apreço a elaboração de um Regulamento com vista a definir as regras gerais de formação dos preços no setor dos táxis, pelo que não será abordada qualquer matéria que extravase a habilitação legal conferida a esta Autoridade pelo Decreto-Lei 101/2023 de 31 de outubro.
Margem para Ajuste dos Preços: De acordo com o estudo de paridade do poder de compra, os táxis em Portugal são dos mais baratos da Europa. Assim, há margem para ajustar os preços das viagens, o que contribuiria para aumentar a rentabilidade do setor, tornando-o mais atrativo para novos profissionais e melhorando a qualidade do serviço.	O presente Regulamento e a determinação da tarifa de referência foram efetuados com base num estudo técnico das condições económico-financeiras do setor, que foi objeto de reformulação após análise dos contributos recebidos em sede de consulta pública. Esta reformulação conduziu a ajustamentos, consubstanciados num aumento do valor da tarifa de referência.
Melhoria da Organização na Área Metropolitana do Porto: A proposta da CITAM apresenta um modelo de gestão mais eficiente para os táxis na Área Metropolitana do Porto, conciliando os interesses dos motoristas e dos passageiros. A implementação de um sistema digital de táxi voucher e a reorganização dos parques de taxis visam garantir um serviço de qualidade e uma operação mais sustentável.	Na presente sede, está em apreço a elaboração de um Regulamento com vista a definir as regras gerais de formação dos preços no setor dos táxis, pelo que não será abordada qualquer matéria que extravase a habilitação legal conferida a esta Autoridade pelo Decreto-Lei 101/2023 de 31 de outubro.
Recomendações para a Nova Tarifa: Concordamos com a fixação da bandeirada em 2 euros e com um preço por hora de 16,50 euros. No entanto, acreditamos que o preço por quilómetro deve ser ajustado para 1 euro. Este valor promoveria uma maior rentabilidade do setor, aproximaria os preços dos padrões europeus, incentivaria o uso do metro em vez do táxi para certas deslocações, e contribuiria para uma melhor organização da mobilidade na cidade.	Os pressupostos subjacentes à fixação da tarifa têm subjacente um racional, constante dos artigos 4.º a 6.º do presente Regulamento. Nesta medida, da análise aos diversos dados recolhidos em sede de elaboração do estudo de apoio e que nos foram enviados posteriormente em resposta à consulta pública, não foram reunidos pressupostos que permitissem alcançar esse valor por quilómetro.
Pronúncia da Transportes Metropolitanos de Lisboa	Apreciação da AMT
No artigo 7.º é referido que "os valores considerados no presente regulamento correspondem ao valor referencial máximo que pode ser adotado", ficando a dúvida de, tratando-se de um "referencial máximo", se deve haver obrigatoriamente algum ato administrativo das Autoridades de Transporte para que as "novas" tarifas entrem em vigor, ou apenas e só se, as Autoridades de Transporte pretenderem fixar tarifas mais reduzidas ou específicas para o seu território (ao abrigo do artigo 11.º).	De facto, o projeto de regulamento previa tarifas máximas. Contudo, considera-se que as tarifas deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade prevista legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes. Estando os valores de referência fixados em função da adequada remuneração dos profissionais, a fixação de tarifas máximas apenas permitiria tarifas abaixo desse valor, podendo colocar em causa a referida remuneração, a não ser que os profissionais entendam aplicar descontos ou promoções no âmbito da respetiva política comercial.
Havendo uma alteração estrutural dos tarifários atualmente em vigor, e dado o prazo de 3 meses para adaptação dos taxímetros (artigo 21.º), deve ser previsto algum mecanismo transitório de informação ao passageiro, além do de publicitação de tarifas (alínea a) do número 3, do artigo 5.º), indicando se o taxímetro se encontra atualizado à luz do novo regulamento?	Procedeu-se a uma reformulação das regras relativas à publicidade, constando as mesmas do atual artigo 13.º do Regulamento, nos termos do qual está prevista a obrigação de exibir informação ao utente impressa em suporte autocolante não transparente, afixada no vidro traseiro lateral esquerdo, virada para o respetivo interior que contenha as informações necessárias ao esclarecimento do sistema tarifário em vigor estando, desta forma, o passageiro permanentemente informado acerca do tarifário que está a ser aplicado (seja durante o período transitório seja, por exemplo, ao abrigo de uma tarifa específica).
Importaria clarificar se a redução de tarifas prevista no número 4, do artigo 11.º implica a realização de estudo nos termos do artigo 5.º.	A determinação de tarifas específicas deve ter em conta o disposto nos artigos 4.º a 6.º do Regulamento. Contudo, a expressão "estudo demonstrativo" foi retirada da atual redação do Regulamento, por forma a não transmitir uma ideia de complexidade que não é, de facto, a que se pretende aplicar ao caso em apreço. De facto, os elementos constantes do artigo 4.º a 6.º devem ser enviados nas situações em que são solicitados no âmbito do presente Regulamento, sendo que o envio desta informação deve ser rigoroso, não necessitando, contudo, de ser vertido num estudo ou documento de idêntica complexidade. Pretende-se, no fundo, o envio de informação específica e clara, que sustente de forma cabal a opção tomada.
Entende-se não ser do domínio comum que a bandeirada atualmente existente permite percorrer uma dada distância, antes de iniciar a contagem do preço ao quilómetro, pelo que se entende que deve ser claro que a proposta de redução do valor da bandeirada elimina esse parâmetro.	Essa menção foi efetuada no estudo de apoio ao projeto de regulamento e será reiterada no relatório final.

Tal como diagnosticado, a bandeirada pode ser entendida como uma barreira à entrada no serviço de táxi, razão pela qual outros serviços de transporte ocasional de passageiros (ex: TVDE) implementaram um valor mínimo de serviço ao invés de uma bandeirada, o que parece permitir salvaguardar o interesse do operador e minimizar a percepção de barreira à entrada, pelo que se sugere que este modelo possa ser avaliado e colocado em comparação com o modelo ora proposto.	A pertinência da existência da bandeirada enquanto componente da tarifa foi amplamente ponderada, quer no momento de elaboração do estudo de apoio ao projeto de regulamento, em que foram auscultados diversos stakeholders, quer no decurso da consulta pública, tendo-se concluído existir unanimidade quanto à sua manutenção.
Atendendo a que os passageiros dos serviços de táxi se habituaram a pagar um suplemento de bagagem e de transporte de animais, que se propõe agora que seja eliminado, sugere-se que, por forma a minimizar eventuais riscos de tentativa de fraude, que a divulgação da informação tarifária explicita a não aplicação destes suplementos e não o faça apenas por omissão.	O Regulamento dispõe sobre o suplemento previsto no seu artigo 7.º, no caso, o suplemento de chamada, estabelecendo também obrigações claras sobre a publicação das tarifas existentes, não dispondo sobre tarifas ou suplementos que deixaram de estar em vigor.
Nas regras tarifárias de referência foi proposto a contagem do tempo e da distância, desde o início da viagem por forma a melhor refletir as diversas componentes que contribuem para a estrutura de custos (designadamente quanto aos custos associados aos veículos e com pessoal. No entanto, no que respeita às regras de atualização tarifária, é prevista a atualização com recurso a um valor único de TAT (artigo 9.º), pelo que, a prazo, se a estrutura de custos relativamente a cada um daqueles fatores evoluir de forma diversa (ex: combustíveis vs salários), sendo certo que a relação tempo/distância não é homogênea em todos os serviços, o preço dos serviços de táxi poderá deixar de refletir de forma de forma adequada a estrutura de custos da indústria de táxis.	A atualização da tarifa quanto ao preço por quilómetro e bandeirada é feita com base no Índice de Preços do Consumidor e quanto ao Preço por tempo de Viagem é feita com base na Remuneração Mínima Mensal Garantida.
Nos slides de apresentação da proposta de modelo tarifário, é referido que “os valores propostos para cada uma das componentes de preço são adotados como valores de referencial máximo, admitindo-se que estas podem ser ajustadas, designadamente pela(s) Autoridade(s) de Transportes, em articulação com as Associações Profissionais de Táxis”. Não obstante, essa referência não é feita, nos mesmos termos, no Projeto de Regulamento, que apenas refere, no número 4 do artigo 11.º, a necessidade de ser promovida uma consulta pública. É apenas nessa consulta que a articulação deve ocorrer, sem prejuízo de articulação prévia informal?	Nos termos já referidos, o projeto de regulamento previa tarifas máximas. Contudo, considera-se que as tarifas deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade prevista legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes. Não obstante a redação do n.º 4 do artigo 10.º (anterior artigo 11.º), o n.º 1 da referida disposição prevê, também, a necessidade de auscultação das associações representativas do setor, dos profissionais no do contingente local e das associações de consumidores.
No número 2 do artigo 10.º, é estabelecido que “as atualizações extraordinárias podem ser propostas por associações representativa do setor”. Em que termos tal deve suceder? Por manifestação das referidas associações às autoridades de transporte que devem promover a atualização, caso com ela concordem? Ou, nesse caso, a manifestação pelas associações deve ser dirigida à AMT, que daria sequência?	A referida disposição legal, que consubstancia o n.º 2 do artigo 9.º do regulamento, na sua redação atual, foi reformulada, por forma a clarificar a questão reportada. Desta forma, a possibilidade de atualização tarifária extraordinária das tarifas de referência pode ser proposta à AMT pelas autoridades de transportes ou pelas associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi.
No número 10 do artigo 7.º, é estabelecido que “O fator de transição (????????????cã?) aplica-se, apenas, às viagens até 10 quilómetros em que hoje é considerada exclusivamente a tarifa urbana, conforme Anexo I”. No entanto, com base no estudo parece ficar a ideia de que esse fator de transição é aplicável sempre, para os primeiros 10km de todas as viagens, em que hoje é considerada exclusivamente a tarifa urbana. Qual é a formulação que é aplicável?	Inicialmente, foi equacionado um fator de transição cuja aplicação era efetuada exclusivamente às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros em que, nos termos da Convenção, se aplicava em exclusivo a tarifa urbana. Contudo, ponderada a possibilidade de aplicabilidade prática do referido fator, optou-se pela sua não implementação.
No artigo 12.º é referido que o valor de serviço resultante da utilização de plataformas de reserva, pode estar associado a serviço a contrato e, no âmbito do artigo 13.º, é estabelecido que deste contrato deve constar “obrigatoriamente, o prazo de duração do contrato, o preço, a origem e destino da viagem e a identificação da plataforma de reserva, se aplicável”. A dúvida que suscita é se, no âmbito do serviço a contrato ou de outra hipótese, pode o preço do serviço resultar de uma contabilização do tempo e distância percorrida, tal como medida por sistema eletrónico disponível na viatura (no fundo, um taxímetro emulado na plataforma), desde que respeitando as regras estabelecidas no artigo 7.º. Neste contexto, importaria também refletir sobre a possibilidade de a plataforma se ligar ao taxímetro (via bluetooth ou outra) para leitura remota dos dados de uma determinada viagem, tal como constantes do taxímetro.	Relativamente às plataformas de serviço dedicadas ou que agregam ou intermedeiam serviços de mobilidade e transporte, foram densificadas as regras a observar relativamente aos serviços disponibilizados. No que concerne especificamente aos serviços a contrato, deve ter-se em conta que o mesmo não deve ser suscetível de subverter a lógica subjacente à fixação de uma tarifa única, pelo que se pretende que respeite efetivamente a serviços especiais, ou seja, todos aqueles que não consubstanciem um serviço normal/regular, requisitado pelo público em geral, sem qualquer característica específica. Esta característica observar-se-à independentemente de o serviço a contrato ser prestado mediante a utilização de uma plataforma de reserva.
Na alínea c) do número 3 do artigo 11.º, é estabelecida a obrigatoriedade de o passageiro poder “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”. No caso dos grandes pólos geradores de viagem, designadamente aeroportos, importaria clarificar se tal obrigatoriedade se encontra verificada caso haja 2 locais distintos para a tomada de passageiros, um para as tarifas previstas na alínea c), do número 3 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, e outro, distinto, na envolvente próxima, para os serviços a taxímetro.	A fixação de tarifas específicas é competência das Autoridades de Transportes, que devem regulamentar a sua aplicação. Não obstante, foi introduzida no Regulamento a obrigação genérica de tornar visível a opção entre tarifa específica e pagamento por taxímetro. Desta forma, caberá às Autoridades de Transportes, definir qual a forma de operacionalizar a melhor forma de publicitar esta faculdade que assiste ao passageiro.
As comparações realizadas no âmbito do estudo apresentado parecem partir de pressupostos de tempos de viagem particularmente otimistas para a realidade atual das áreas urbanas consolidadas das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto. Caso fosse feita uma análise de sensibilidade a este parâmetro, e face ao nível de congestionamento atualmente existente naqueles territórios, rapidamente se concluirá que a diferença entre os preços máximos propostos e os preços atualmente em vigor poderá ser significativamente mais gravosa para o passageiro, que o apresentado nas tabelas do estudo. Desde logo importa realçar o facto de ser ter assumido a mesma relação tempo/distância para os períodos diurnos e noturnos.	Nos termos referidos no estudo de apoio ao projeto de Regulamento, uma das dificuldades sentidas, não obstante a colaboração dos profissionais do setor, foi a escassez de dados que permitissem trabalhar a informação de forma mais “fina”, com a consideração de um maior número de variáveis do que as utilizadas (como é o caso dos tempos de viagem). Nessa medida, encontra-se previsto um período de avaliação do regulamento de dois em dois anos, em que será reportada informação que permita avaliar os respetivos impactos e, consequentemente, efetuar os ajustamentos tidos por convenientes.

Por outro lado, as tabelas comparativas de preços apresentadas no estudo, parece não avaliarem o impacto da supressão de suplementos ou das deslocações intermunicipais realizadas com a atual tarifa 3 ou 5, que acontecem para uma parte significativa de viagens superiores a 10-15 km.	A supressão de suplementos foi avaliada, sendo a mesma compensada por via tarifária.												
Necessidade de comparação da tarifa final. Incluindo eliminação de suplementos. Qual a % de distância a que é estimado a contagem de tempo no tarifário existente? E nº de passageiros >4?	O tempo e a distância iniciarão a ser contabilizados logo que o taxista inicia o percurso (mesmo que seja acionado o suplemento de chamada). Relativamente às viaturas com capacidade para transportar mais de 4 passageiros, tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.												
Fator de transição tempo não corrige divergências o suficiente até aos 7km. Exceto se o objetivo for corrigir este parâmetro a ajustá-lo à realidade atual. Em situações de congestionamento (que são recorrentes), o fator tempo agrava e faz divergir mais a diferença de preços para a situação atual (a simulação para viagens de 20km não estima mais que 20min o que é irrealista nas áreas metropolitanas). O tempo diurno e noturno não pode ser o mesmo nas simulações. O fator tempo deveria agravar para grandes distâncias para compensar o não retorno em vazio (porque dificilmente uma viagem municipal tem mais do que 15 km)	Dos contributos recebidos em sede de consulta pública e dos vários estudos e análises de sensibilidade efetuados, o acréscimo significativo mencionado não é consensual. Os dados do setor são escassos e representativos de uma pequena amostra dos seus profissionais o que, inevitavelmente, limita o espectro de conclusões que pode ser retirado da sua análise. Desta forma, procurou definir-se uma regra geral de formação de preços, criando-se ainda uma tarifa de referencia e conferindo a necessária e legalmente prevista autonomia às Autoridades de Transportes para que possam adaptar o presente regulamento às necessidades dos seus territórios. O presente regulamento será avaliado de dois em dois anos, por forma a que os seus impactos possam ser avaliados e, desta forma, sejam feitos os ajustamentos tidos por convenientes.												
Comparação com atual tarifa 3. A comparação do relatório pode ser “bondosa”, ainda que represente preços máximos	Nos termos já referidos, considera-se que as tarifas previstas no presente regulamento deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade prevista legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes.												
Pronuncia apresentada por particular O contributo apresentado desenvolve uma reflexão alargada sobre a organização, regulação e evolução do setor do táxi em Portugal. Refere, entre outros, que a eliminação da tarifa de retorno em vazio é inviável sem a obrigatoriedade da intermunicipalidade, só assim é que permite aos táxis realizar viagens entre municípios de forma mais eficiente, para garantir a viabilidade económica e operacional do setor. Utilizando como exemplo o caso do Aeroporto Internacional Gago Coutinho, localizado no concelho de Faro. O aeroporto está localizado em Faro, mas atende turistas e residentes de toda a região do Algarve. Com a proposta e aplicação do novo tarifário com a eliminação do retorno em vazio, viagens acima de 11 km sofrerão reduções tarifárias significativas, tornando essas viagens financeiramente inviáveis para os operadores de táxi. Tomando como exemplo concelhos no Algarve como Albufeira, Lagoa, Silves, Portimão, Lagos, Vila do Bispo, Aljezur, Monchique, Tavira, Castro Marim, Alcoutim e Vila Real de Santo António, todos eles não podem fazer acordos intermunicipais com o concelho de Faro, devido à sua não continuidade territorial e urbana, ficando todos eles a longas distâncias do Aeroporto de Faro. A eliminação do retorno em vazio, sem uma solução como a intermunicipalidade, desestimula investimentos no setor, incluindo a digitalização e a transição para frotas de táxi mais sustentáveis. Analisando a nova proposta tarifária em termos percentuais ao KM, verifica-se que no período diurno, para viagens curtas (de 1 a 5 km), a tarifa ao KM na proposta é superior à atual até 6%, compensando custos fixos como a bandeirada. A partir de 6 km, a tarifa proposta apresenta uma redução progressiva que chega a -8% para distâncias acima de 10 km, prejudicando trajetos longos. No período noturno, as viagens curtas mantêm aumentos moderados de 2% a 5% devido à maior incidência do custo por tempo de espera. Em viagens acima de 8 km, observa-se uma redução geral de 7% a 8%, afetando significativamente as viagens intermunicipais. O preço por KM na proposta é mais elevado em viagens curtas, mas reduz significativamente em trajetos acima de 10 km. No período diurno, o preço por km reduz de €1,16 (atual) para €1,13 em distâncias acima de 10 km, indicando desvantagem financeira em concelhos onde predominam trajetos longos. Aos fins de semana e feriados, existem variações mais acentuadas, com aumentos até 50% em viagens curtas e reduções acima de -20% em trajetos longos. Esta nova proposta pretende no ponto A um aumento da bandeirada em trajetos curtos, no ponto B uma uniformização da bandeirada e no ponto C de forma geral a redução do preço por Km.	Apreciação da AMT A contribuição apresentada foi objeto de análise no âmbito da consulta pública. Os elementos e preocupações nela expressos foram ponderados na medida da sua pertinência para o objeto do regulamento, o qual se circunscreve à definição de regras gerais de formação de preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi. Relativamente à eliminação da tarifa de retorno em vazio, cumpre esclarecer que, nos termos do n.º 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, as tarifas de retorno em vazio devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas, cujos princípios gerais são estabelecidos em regulamentação relativa aos serviços de transporte de passageiros em táxi. Desta forma, a remuneração respeita a todos os quilómetros (em cheio e em vazio), sendo que os pressupostos que estão na base do cálculo da tarifa de referência visam, com base na informação disponibilizada, obstar aos problemas reportados. Contudo, as Autoridades de Transportes poderão definir tarifas específicas, que permitirão mitigar eventuais impactos da implementação do presente regulamento nos seus territórios.												
<table><tr><td>Distância (km)</td><td>Variação Diurna (%)</td><td>Variação Noturna (%)</td></tr><tr><td>A - 1-5 km</td><td>+4% a +6%</td><td>+2% a +5%</td></tr><tr><td>B - 6-10 km</td><td>-3% a -6%</td><td>-5% a -7%</td></tr><tr><td>C - >10 km</td><td>-8%</td><td>-8% a -10%</td></tr></table> Esta nova proposta beneficia trajetos curtos em áreas urbanas, mas penaliza viagens longas (atual tarifa 3 ao KM) e intermunicipais. A uniformização tarifária, embora simplifique a estrutura de preços, apresenta desafios económicos para os táxis em regiões periféricas ou dependentes de serviços intermunicipais. A ausência de mecanismos que compensem o retorno em vazio agrava essa situação, especialmente em trajetos de bastante procura como são os concelhos turísticos acima mencionados.	Distância (km)	Variação Diurna (%)	Variação Noturna (%)	A - 1-5 km	+4% a +6%	+2% a +5%	B - 6-10 km	-3% a -6%	-5% a -7%	C - >10 km	-8%	-8% a -10%	
Distância (km)	Variação Diurna (%)	Variação Noturna (%)											
A - 1-5 km	+4% a +6%	+2% a +5%											
B - 6-10 km	-3% a -6%	-5% a -7%											
C - >10 km	-8%	-8% a -10%											

Pronúncia ANTUP 15 de outubro de 2025	Apreciação da AMT
O regulamento permite que, em aeroportos, o cliente possa escolher entre a tarifa fixa (pré-acordada, definida pelas autoridades de transporte) e o valor que resultar do taxímetro. Prejuízo (A Falha de Lógica): A coexistência destas duas opções é estruturalmente desfavorável para o taxista e anula a previsibilidade da receita: Cliente em Vantagem: O passageiro escolherá sempre a opção mais barata. Absorção de Risco pelo Taxista: Se houver trânsito intenso ou desvios, o valor do taxímetro será mais alto, e o cliente escolherá a tarifa fixa (a mais baixa). Se o trânsito for fluido, o valor do taxímetro será mais baixo, e o cliente escolherá o taxímetro. Isto significa que o taxista assume o prejuízo e a incerteza de todos os picos de custo/tempo (congestionamento, atrasos), enquanto a receita é limitada pela tarifa fixa. Alteração Sugerida: Se for implementada uma tarifa fixa para serviços em terminais (aeroportos/portos), esta deve ser exclusiva para a prestação do serviço nesse contexto, ou deve ser implementado um suplemento que remunere a disponibilidade e o risco inerente aos serviços de aeroporto.	O racional subjacente à existência de 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 cruzeiro é o de proporcionar segurança a pessoas que desconhecem as regras locais, mitigando o risco de fraude. Contudo, como tal pode representar uma injustiça para as pessoas para curtas viagens ou com conhecimento das cidades, prevê-se a opção de escolha. A existência de 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 cruzeiro é uma possibilidade legalmente prevista não podendo ser eliminada. As tarifas a fixar em concreto em tais percursos ou zonas ficará a cargo das entidades locais competentes. Acrece que o regulamento prevê que a opção entre a tarifa fixa ou o pagamento através de taxímetro (quando existam tarifas fixas) deve ser comunicada pelo passageiro ao motorista antes do início da viagem.
Desvalorização Excessiva da Bandeirada e Penalização do Serviço Curto A proposta da AMT fixa a Bandeirada em 2,00€, sem inclusão de qualquer distância ou tempo. Prejuízo: A bandeirada anterior na tarifa urbana diurna era de 3,25€ (incluindo 990m). A redução para 2,00€ (uma quebra de cerca de 38,5%) penaliza severamente os serviços urbanos de curta distância. A bandeirada é essencial para cobrir os custos fixos operacionais de arranque, espera e disponibilidade do serviço. Alteração Sugerida: Rever o valor da Bandeirada para um patamar que garanta a rentabilidade do serviço curto, como o valor de 2,50 €, que a própria AMT ponderou como alternativa	Acréscetada a possibilidade de serviços a contrato celebrados com entidades públicas. Pretende-se que os serviços a contrato não possam consubstanciar uma possibilidade de fuga à aplicação regime tarifário estabelecido. Estes serviços poderão ser prestad
Eliminação dos Suplementos de Bagagem e Animais de Companhia O projeto propõe manter apenas o suplemento de chamada, eliminando os de bagagem e animais de companhia. Prejuízo: Estes suplementos representavam uma perda efetiva de receita para o setor, estimada em média de 3,2% da receita total. A eliminação traduz-se numa perda de rendimento sem compensação transparente para o esforço adicional (carga/descarga de bagagem, necessidade de limpeza ou cuidados especiais). Alteração Sugerida: Reintegrar o suplemento de bagagem (a partir de um volume ou peso definidos) e o suplemento para animais de companhia.	Estes suplementos foram, de facto, eliminados, efetuando-se a compensação da perda de receita por via tarifária, comprovado pela análise às bases de dados (AML, Lisboa, Algarve e Guimarães). Deste modo, a perda da receita associada a estes suplementos (que é muito diferente consoante a região do País) é recuperada por via dos aumentos que a nova formula prevê.
Subavaliação do Custo por Quilómetro (Pkm) A AMT ajustou o valor/km para 0,69€, baseando-se numa quilometragem média anual de 57.307km. Prejuízo: Os dados mais atualizados do setor (Associações) apontam para uma quilometragem média inferior, de 52.992 km/ano). O uso de uma quilometragem mais alta dilui os custos fixos, resultando num Pkm de 0,69€, quando os dados das Associações (com a quilometragem mais baixa) justificariam um valor de 0,72€/km(líquido). O taxista é, assim, remunerado abaixo do custo justificado pela sua realidade operacional. Alteração Sugerida: Adotar o Pkm de 0,72€/km (líquido) ou 0,76€/km (com IVA) para refletir de forma mais precisa os custos de exploração reportados pelo setor.	Registado. Considerado na revisão dos pressupostos base.
Diferenciação Insuficiente para Viaturas com +4 Lugares O fator de ajustamento para viaturas +4L aplica-se apenas quando transportam mais de 4 passageiros e a partir dos 20 km. Prejuízo: Viaturas de maior lotação têm custos de aquisição, consumo e manutenção estruturalmente superiores. A limitação da majoração a partir dos 20 km penaliza a rentabilidade destes veículos em serviços curtos e médios, onde a majoração deveria ser aplicada desde o início da corrida (se com 5 ou mais passageiros).	Acomodado. Relativamente às viaturas com capacidade para transportar mais de 4 passageiros, tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.
Pronúncia da ANTUP - 30 de setembro de 2024	Apreciação da AMT
Na sequência da consulta pública sobre o projeto de regulamento das regras gerais tarifárias, um dos pontos que consideramos importante ser levado em linha de conta é o facto de que esta situação vai implicar custos. E passamos a explicar o porquê desta nossa preocupação, como é do conhecimento geral com entrada do novo Decreto-Lei nº 101/2023 de 31 de outubro, que estabelece o novo Regime Jurídico do serviço publico do transporte de passageiros em veículos ligeiros para o setor táxi, no ponto nº 1, alínea b) do artigo 11.º Táximetro e sistema de faturação 1 - Os veículos afetos ao transporte em táxi devem: a) b) Dispor de faturação eletrónica, de acordo com programa certificado pela AT e conectado ao taxímetro. Esta disposição obrigou e ainda está a decorrer a que mais de 80% dos empresários do setor se vissem obrigados a adquirir um táximetro novo para fazer cumprir o atrás disposto, pois os táxímetros que detinham são absoletos e não comportam o sistema de faturação atual, apesar de algumas marcas terem feito a adaptação de bluetooth ou interface para alguns desses equipamentos, vimos a concluir que com as novas regras do sistema tarifário vai ser necessário novas intervenções, ora os empresários acabaram de investir em novos equipamentos, cujos os valores são elevados em relação à rentabilidade atual, e uma vez que vai haver a necessidade de os táxímetros precisarem de adaptar o novo sistema tarifário, o que mais uma vez vai acarretar despesas. Entendemos neste contexto solicitar mediante a vossa concordância a alteração do ponto 2 do artigo nº 21, de um prazo mais alargado de forma a que seja possível a adaptação tanto em número de táxímetros, como de despesas, assim como pensamos que o prazo de 3 meses seja difícil de cumprir por parte de todos os implicados, que são as marcas, os instaladores/reparedores e por fim os empresários do setor. Deve também ter-se em consideração se ainda existem verbas disponíveis no Fundo de Transporte do IMT para a subsidiação desses equipamentos.	Relativamente à subsidiação de equipamentos, o presente Regulamento estabelece as regras gerais de formação de preços no setor dos táxis, não estando habilitado para dispôr sobre a matéria em apreço. Relativamente ao prazo para adaptação dos taxímetros, realçamos que a entrada em vigor do Regulamento tarifário bem como a respetiva produção de efeitos, revestem o maior interesse para os profissionais do setor, pelo que não se toma por adequado o proteger dos prazos previstos em Regulamento, a não ser que em sede de consulta pública se receba um forte número de contributos nesse sentido o que, no caso concreto, não se verifica.

Pronúncia Associação de Táxis e outros Transportes Terrestres da Madeira	Apreciação da AMT
Reconhecemos e louvamos o trabalho por vós desenvolvido e o intuito de simplificar o atual método de cálculo de viagem em táxi, tendo em consideração a estrutura de custo do serviço e demais variáveis inerentes á atividade económica	Registado.
Discorda da Redução do valor da Bandeirada, o qual se traduz numa regressão no preço mínimo de viagem, há de ter em consideração que antes do arranque de serviço, existem custos associados ao transporte de passageiros, tal como o tempo de espera ou o consumo de combustível na ignição da viatura.	A redução do valor da bandeirada implica que a mesma deixe de contemplar qualquer distância percorrida, à semelhança do que acontece à luz da atual Convenção (990m no período diurno e 792 no período noturno). Desta forma, a bandeirada passará a ser apenas o valor de ativação do serviço, iniciando-se de imediato a tarifação por distância e tempo. Esta medida visa tornar o serviço mais atrativo, prevendo-se a recuperação dos custos referidos por meio da tarifa garantindo-se, assim, o equilíbrio económico do setor.
Discorda da exclusão de Suplementos de Tarifa, o transporte de passageiros em táxi é um serviço personalizado, adequado as necessidades do utilizador, pelo que cada viagem é diferente e está sujeita a inúmeras variáveis; entre elas a demanda do passageiro levar bagagem ou viajar com animais de estimação, nestas situações o motorista deve dispor e arrumar os itens em segurança para o conforto do usuário. Nesse sentido, é justificável o acréscimo do suplemento, tendo em conta a tarefa e o tempo extra.	A eliminação dos suplementos visa reduzir a complexidade do tarifário e imprevisibilidade do preço a pagar pelo utilizador obviando, ainda, à sua aplicação de forma discricionária. À semelhança do referido anteriormente, a eventual perda de receita associada à não aplicação destes suplementos é recuperada por via tarifária.
Pronúncia Autocoope	Apreciação da AMT
Em primeiro lugar não queremos deixar de manifestar a nossa concordância com alguns aspetos que reputamos de essenciais no projeto, designadamente: •A simplificação do processo de cálculo do preço dos serviços, melhorando quer a transparência do processo, quer a relação de confiança entre os passageiros e os prestadores dos serviços. •A previsibilidade das atualizações periódicas do preço, quer em termos de calendário, quer nos fatores determinantes da sua evolução. •Relação direta entre o preço do serviço e o custo dos fatores envolvidos na sua prestação, designadamente mão-de-obra. •Automatização do cálculo do preço pelo taxímetro, com redução muito significativa das operações manuais.	Registado.
Noutros aspetos partilhamos as posições expressas pelas Associações representativas do sector (ANTRAL e FPT) , em 27-11-2024, nomeadamente no que respeita às alterações propostas à fórmula de cálculo, às ressalvas expressas sobre os serviços a con trato, à preocupação com o enquadramento das viaturas com lotação superior a 4 passageiros	Remete-se para a apreciação supra, efetuada em resposta aos comentários efetuados pela ANTRAL/FPT.
Também se considera correto o cálculo dos valores quilómetro (€0,76) e hora (€19,28), referentes a 2024, avançados pelas Associações no Anexo Técnico ao Parecer, pelo que não concordamos com os valores constantes do Anexo 1 ao Projeto de Regulamento Tarifário.	Os cálculos foram objeto de reajustamentos tendo ficado muito próximos dos valores referidos. Contudo, cumpre reforçar que os valores constantes do Regulamento são valores de referência.
No entanto, a estrutura de cálculo e preços resultante do Projeto de Regulamento Tarifário resulta em penalização de algumas situações concretas, que não podemos deixar de assinalar e que deverão ser objeto de correção. Assim: Serviços em horário noturno, em dias úteis O modelo de cálculo penaliza os serviços efetuados em horário noturno, em dias úteis, conforme se constata dos quadros das "Tabelas de Avaliação do Impacto do Novo Modelo Tarifário e Valores Propostos", nas páginas 11, 27, 43, 48, 53, 58 e 61, todas relativas a serviços efetuados no período referido, utilizando atualmente tarifa 3, que neste caso apresentam variações globais negativas em relação à situação atual, com variações negativas em muitos dos escalões de distância. Num contexto em que já é difícil ao sector proceder à contratação de motoristas, a evolução negativa do preço por serviço, ao inviabilizar uma melhor remuneração dos motoristas neste período, impossibilita a contratação com esse objetivo. Assim propomos a correção desta situação, por via do alargamento do horário noturno, passando a ser considerado como tal o período das 20h00 às 08h00	Os períodos diurno e noturno foram definidos com base no disposto no Código do Trabalho.
Serviços de maiores distâncias A determinação de um preço quilómetro e um preço hora únicos em todo o território nacional implica particular atenção a situações que resultam em diferenças significativas de preço para serviços similares (em tempo e distância), bem como variações desequilibradas ao longo da curva de serviços. Em geral constatamos que os serviços de maior dimensão apresentam variações negativas de valor, quando se comparam os valores atuais com os valores propostos. Tal situação está presente sempre que parte do serviço ocorre atualmente em tarifa 32 e atinge diferenças negativas muito significativas no caso dos serviços na região do Algarve3. Essa situação, ocorrendo nos municípios exclusivamente tarifa 3 para que foi disponibilizada\ informação sistemática, alerta para a realidade dos municípios de territórios de baixa densidade, onde atualmente predomina o regime de estacionamento fixo e a tarifa 3 (exclusiva). Note-se que, embora com características diferentes, também as viaturas sediadas em Guimarães apresentam uma degradação de preço por serviço, nos escalões de serviço de maior distância, que combinam tarifa 1 e tarifa 34. Este comportamento do preço por serviço resulta, provavelmente, da redução do peso do fator tempo na construção do preço do serviço, à medida que a distância percorrida ocorre em zonas de reduzida densidade de transito e/ou vias que permitam maiores velocidades. Trata-se de situação comum em diversos países, ultrapassada com a adoção de valores mais elevados por quilómetro à medida que aumenta a distância percorrida (casos por exemplo de Londres, Roma e outros, referidos no Relatório da Proposta de Regulamento-3.Benchmarking Internacional, pág. 38).	O Regulamento estabelece as regras gerais de cálculo da tarifa. Os valores nele constantes são valores de referência, sendo que as particularidades presentes nas várias regiões do país podem ser mitigadas mediante a fixação de tarifas específicas, a competência das Autoridades de Transportes.
Assim propomos a adoção de uma de duas soluções: •a majoração do preço por quilómetro em 10%, para €0,84, a partir do 5º quilómetro, permitindo uma melhoria expressiva do preço do conjunto dos serviços quer no Algarve, quer em Guimarães, sem agravar significativamente o preço em Lisboa e Área Metropolitana. •a majoração em 20%, para €0,91 mas apenas a partir do 9º quilómetro, permitindo que os; •impactos em Lisboa e Área Metropolitana se mantenham reduzidos, mas com melhorias mais acentuadas quer na região Algarve (alcançando-se a neutralidade no caso dos serviços prestados com viaturas de lotação até 4 passageiros), quer em Guimarães.	Remete-se para a consideração antecedente.
Serviços com mais de 4 passageiros No projeto de regulamento não se prevê qualquer diferenciação no preço do serviço em função da lotação das viaturas. Essa situação penaliza as viaturas atualmente presentes no mercado, quer porque reduz significativamente a receita por viatura, quer porque o preço por quilómetro não permite compensar os custos de exploração da mesma. Por outro lado, quando transportam mais de 4 passageiros (situação que se admite ser muito minoritária), estas viaturas prestam um serviço que seria normalmente prestado por dois táxis, com vantagens muito significativas para os passageiros (que pagam metade do preço, pelo mesmo serviço). No modelo tarifário agora proposto (preço hora cobrindo os custos com pessoal e preço quilómetro cobrindo os restantes custos de exploração), não se encontra justificação para agravar o preço por hora, na medida em que o custo suportado é idêntico, independentemente da tipologia de viaturas e do número de passageiros transportados. Já no que respeita ao custo por quilómetro o agravamento de custos, quer fixos, quer variáveis, é bem real, em todos os serviços, independentemente do número de passageiros transportados, pelo que se justifica um agravamento deste componente que tenha em conta, por um lado o agravamento dos custos de exploração e, por outro lado, o benefício concedido ao passageiro. Propõe-se, assim, um agravamento do custo por quilómetro em 80%, para €1,19, exclusivamente quando sejam transportados mais de 4 passageiros. Note-se que o custo por hora se mantém idêntico e que o número de situações está longe de abarcar a totalidade dos serviços efetuados, pelo que não só se mantem um benefício para os passageiros como ainda só em casos excecionais se verificará a cobertura dos custos de exploração suportados.	Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.

ANTRAL/FPT	
Pronúncia ANTRAL/FPT - 25 de novembro de 2024	Apreciação da AMT
Desagrado por não terem sido consultadas previamente sobre várias disposições do mesmo, particularmente as que introduzem alterações substanciais no processo de formação do preço dos serviços de táxi, bem como as que alteram o posicionamento do serviço de táxi nas suas relações com o passageiro	Todas as associações do setor foram ouvidas e auscultadas em fase de elaboração do estudo, foram solicitados elementos (que apenas após o decorrer da consulta nos foram disponibilizados) e foi remetida a versão sujeita a consulta pública antes mesmo de ser publicada. Foram posteriormente, e por diversas vezes ouvidas, no contexto da consulta pública. Desta forma, foi dado cumprimento ao disposto no Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro.
Globalmente a avaliação pelas Associações do Projeto de Regulamento é positiva: •Orientação da determinação do preço dos serviços nos custos de exploração, em condições de eficiência, por forma assegurar a sustentabilidade da atividade. •Ancoragem dos componentes das tarifas em indicadores objetivos e mensuráveis. •Anualidade da revisão tarifária, em função da evolução dos indicadores, assim se afastando a prática corrente de revisões pontuais, que conduziram em anos recentes ao atual desfasamento tarifário. •Definição de custos base (bandeirada, distância, tempo) comuns a todo o território nacional e cálculo da tarifa com recurso a uma fórmula comum. •Opção por um modelo de cálculo taximétrico mais compreensível, nos seus resultados, pelo passageiro e de mais fácil comparação com meios alternativos de transporte. •Regulação estrita das situações em que o serviço a taxímetro pode ser substituído por outros processos de determinação dos preços	Registado.
Enquadramento Pode considerar-se que a proposta ultrapassa o âmbito das competências da AMT na publicação da tabela anexa (Anexo I) que traduz os valores calculados em tarifa (note-se que os valores constantes da tabela anexa são diretamente dedutíveis da fórmula, por aplicação da mesma aos valores de referência hora e km constantes do estudo de fundamentação).	De facto, o projeto de regulamento previa tarifas máximas. Contudo, considera-se que as tarifas deverão ser de referência, pois, caso contrário, estar-se-ia a condicionar a possibilidade prevista legalmente de fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes. Estando os valores de referência fixados em função da adequada remuneração dos profissionais, a fixação de tarifas máximas apenas permitiria tarifas abaixo desse valor, podendo colocar em causa a referida remuneração, a não ser que os profissionais entendam aplicar descontos ou promoções no âmbito da respetiva política comercial. As Autoridades de Transportes poderão definir tarifas específicas, que permitirão mitigar eventuais impactos da implementação do presente regulamento nos seus territórios.
Enquadramento Em vários artigos do projeto de regulamento são referenciados diferentes tipos de participantes nos vários processos, nomeadamente "operadores do serviço público de transporte de passageiros em táxi", "plataformas de serviços", "operadores de serviços de táxi", "associações representativas de empresas do serviço público de transporte de passageiros em táxi", "associações representativas de profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi", "plataforma de reserva", "associações representativas dos interesses dos operadores do serviço público de transporte de passageiros em táxi", sem que seja claro a que realidades e/ou instituições os autores se referem. Seria conveniente, em sede de sistematização final, unificar os conceitos e, sendo caso disso, densificar a sua definição.	Acomodado. Procedeu-se à uniformização de conceitos
Enquadramento A adoção de preços base únicos e de uma fórmula de cálculo única, aplicável a todo o território nacional e a todas as tipologias de viaturas tem como resultado, na definição atual da fórmula e face às situações presentes, a inviabilização do serviço de táxi em parcelas significativas do território nacional, nomeadamente no caso dos municípios onde atualmente são utilizadas apenas as tarifas 3 e 5 (tarifas com retorno em vazio e ocupado), em que a título de exemplo, num levantamento que abrangeu 107 viaturas e 183.090 serviços nestas condições ¹ , a quebra total de receita resultante da aplicação da tarifa proposta é de 21,8%, com 99 dessas viaturas registando quebra de receita.	A remuneração respeita a todos os quilómetros (em cheio e em vazio), sendo que os pressupostos que estão na base do cálculo da tarifa de referência visam, com base na informação disponibilizada, obstar aos problemas reportados. Contudo, as Autoridades de Transportes poderão definir tarifas específicas, que permitirão mitigar eventuais impactos da implementação do presente regulamento nos seus territórios.
Enquadramento Também a situação das viaturas de lotação superior a 4 passageiros não está acautelada face aos impactos resultantes da aplicação do regulamento. A título de exemplo, num conjunto de 134 destas viaturas com um total de 209.168 serviços, 75 viaturas registam perdas de receita, verificando-se uma quebra de receita de 16% no total dos serviços.	Acomodado. Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.

Enquadramento Na própria situação da atual tarifa urbana verifica-se a penalização dos serviços de menor dimensão e maior impacto positivo nos serviços de maior distância, o que poderá acarretar distorções de mercado, por dificuldades na oferta nalguns segmentos e redução da procura noutros.	Inicialmente, foi equacionado um fator de transição cuja aplicação era efetuada exclusivamente às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros em que, nos termos da Convenção, se aplicava em exclusivo a tarifa urbana. Contudo, ponderada a possibilidade de aplicabilidade prática do referido fator, verificou-se a inviabilidade da sua implementação. Dos contributos recebidos em sede de consulta pública e dos vários estudos e análises de sensibilidade efetuados, o acréscimo significativo mencionado não é consensual. Os dados do setor são escassos e representativos de uma pequena amostra dos seus profissionais o que, inevitavelmente, limita o espectro de conclusões que pode ser retirado da sua análise. Desta forma, procurou definir-se uma regra geral de formação de preços, criando-se ainda uma tarifa de referencia e conferindo a necessária e legalmente prevista autonomia às Autoridades de Transportes para que possam adaptar o presente regulamento às necessidades dos seus territórios. O presente regulamento será avaliado de dois em dois anos, por forma a que os seus impactos possam ser monitorizados e, desta forma, sejam feitos os ajustamentos tidos por convenientes.
Enquadramento Não está acautelada, quer no regulamento, quer na fórmula de cálculo, quer ainda na tabela constante do anexo I a consideração da compensação dos suplementos de bagagem e animal de companhia, cuja eliminação, com os dados recolhidos ao dia de hoje, relativos a 1.018.000 serviços, representa uma quebra de receita de 3,2%.	Estes suplementos foram, de facto, eliminados, mediante auscultação aos stakeholders e com base em estudo de benchmarking, efetuando-se a compensação da perda de receita por via tarifária. Deste modo, a perda da receita associada a estes suplementos é recuperada por via dos aumentos que a nova formula prevê.
Enquadramento Resulta incompreensível a restrição introduzida à celebração de acordos para serviços “a contrato” com pessoas singulares, inviabilizando situações típicas de contratos para serviços regulares, estabelecidos com pessoas individuais, de que são exemplo contratos estabelecidos com encarregados de educação para transporte de crianças para atividades escolares e extra-escolares, contratos estabelecidos com particulares em quadros de mobilidade reduzida (ainda que sem necessidade de viaturas especiais), contratos para deslocações regulares de idosos, etc.	Pretende-se que o serviço a contrato não seja suscetível de subverter a lógica subjacente à fixação de uma tarifa única. Nestes termos, é pretendido que o serviço a contrato respeite efetivamente a serviços especiais, ou seja, todos aqueles que não consubstanciem um serviço normal/regular, requisitado pelo público em geral, sem qualquer característica específica. A possibilidade da celebração de contratos com pessoas singulares permitiria, em última análise, que fossem efetuados serviços sem observância das regras fixadas ou pelo Regulamento ou pelas AT.
Artigo 1.º Conforme referido na Apreciação Geral – Enquadramento Legal, importa acautelar o enquadramento legal da definição da tabela constante do Anexo I, que em nossa opinião não é claro. Poderá estar-se perante um vazio legal, no que respeita à determinação dos valores concretos.	Acomodado. Foi clarificado que a tabela constante do Anexo 1 apresenta valores de referência.
Artigo 2.º Em princípio deveriam também ser incluídas aqui as definições de bandeirada e de fração, explicitando num e noutro caso as unidades de contabilização (necessariamente Euro) e respetivas casas decimais. Na definição de bandeirada deve-se decidir entre duas opções: •trata-se de uma tarifa de arranque, que não inclui qualquer distância ou tempo, implicando que o débito das frações se passará a efetuar logo que decorrido o tempo/distância equivalente a cada fração. •pelo contrário, inclui-se na bandeirada o tempo/distância correspondente a uma fração, caso em que o débito das frações seguintes se efetivará como atualmente, por antecipação. O resultado económico é tendencialmente idêntico, pelo que os impactos são de natureza eminentemente comercial. No que respeita à distância, a situação é clara, especificando o arredondamento aos metros (contra a atual prática de arredondar às centésimas de metro). Já no que respeita ao tempo importaria clarificar a unidade de contagem mínima. Atualmente a contagem é efetuada ao segundo, com duas casas decimais. A contagem em minutos não parece muito prática, obrigando a saltos de valor demasiado bruscos (várias frações a serem debitadas em simultâneo). Parece aceitável efetuar a contagem ao segundo, podendo ser abandonadas as atuais duas casas decimais. No que respeita à fração deverá esclarecer-se que a fração é única, tendo em conta as condicionantes técnicas (para além das vantagens comerciais) que implicam uma única contagem de frações por tarifa. Assim, as contagens de distância percorrida e de tempo contribuem, a exemplo do que ocorre hoje, para a determinação do momento em que se adiciona uma fração adicional. A diferença face à situação atual consiste em que a contagem da distância e do tempo são simultâneas e não alternativas.	Acomodado. Este artigo foi eliminado, constando as definições do artigo 6.º; Foram acomodadas as sugestões efetuadas nas referidas definições que constam do artigo 6.º. Foi introduzida a definição de fração, assim como os arredondamentos. Por forma a não gerar grandes alterações face ao que se aplica atualmente considerou-se uma fração única de 0,10 €, variando as distâncias e o tempo percorridos (ver tabela). A unidade de contagem proposta é de metros para a distância e segundos para o tempo, com arredondamentos aos cêntimos (utilizando duas casas decimais)
Artigo 5.º Importa estabelecer normas relativas à afixação das tarifas e disponibilização (divulgação) de outra informação obrigatória, na medida em que dada a multiplicidade de atores que aqui são responsabilizados por essa afixação/divulgação é imprescindível normalizar esse procedimento (forma, conteúdo, local de afixação ou disponibilização).	Acomodado. Estabelecida a forma de afixação a informação nos veículos, de forma semelhante ao que se faz na atual convenção (informação ao utente impressa em suporte autocolante não transparente, afixada no vidro traseiro lateral esquerdo, virada para o respetivo interior que contenha as informações necessárias ao esclarecimento do sistema tarifário em vigor. Os autocolantes são emitidos pelas Associações, tendo no verso a entidade emissora.)
Artigo 6.º Sem preocupação de ser exaustivo seria conveniente incluir na descrição os gastos inerentes ao cumprimento de obrigações legais, nomeadamente os relativos às obrigações fiscais e para-fiscais (custos com TOC), com atualização tarifária, aferição de taxímetros, licenças e inspeções, deveres de informação (tal como previstos no Artº 15º da presente Proposta de Regulamento), que, segundo o Relatório que fundamenta a proposta, podem alcançar cerca de €1.700 anuais.	Acomodado. Entende-se que a referência a estas matérias está contemplada na alínea f) do artigo. Em todo o caso, foi acrescentado à redação o cumprimento de obrigações legais, por forma a incluir o reportado, sem necessidade de elaboração de um elenco exaustivo (que poderia, no limite, obviar a que fossem contemplados outros custos não previstos).

Artigo 7.º Bandeirada - A manter-se este método (débito antecipado), num quadro de bandeirada sem distância, nem tempo, o cliente não vê sequer afixado o valor da bandeirada, na medida em que a fração tempo é acionada no momento de ativação do serviço (por ex. para €2,10 ou para €2,28?) seguindo-se a ativação da primeira fração da distância (por ex. para €2,20) logo que se inicie o movimento. Os “logos” aqui, têm o entendimento de simultaneidade (a contagem ocorreria no início do 1º minuto – simultâneo ao acionamento do taxímetro, e no início do 1º metro). Por razões comerciais não será de alterar este procedimento (computando as suas consequências no cálculo da tarifa, se relevante)?: •Incluindo na bandeirada a distância e o tempo equivalentes a uma primeira fração ou •Alterando o procedimento de contagem, por forma a efetuar a mesma após cumpridas a distância/tempo relevantes.	A alteração do procedimento de contagem (débito antecipado) não permite ao passageiro ir acompanhando a evolução do preço da viagem, com a possibilidade de terminar o percurso logo que perceba que foi atingido o preço que esperava para a viagem. Será necessário aferir da viabilidade da parametrização do taxímetro (o que parece possível, considerando o modo atual de exibição dos suplementos), por forma a que o mesmo exiba o valor da bandeirada e o valor da tarifa separadamente (à semelhança do que acontece hoje com os suplementos).
Artigo 7.º PKm (Preço por distância) - Afirma-se difícil assegurar a equidade do serviço, em todo o território nacional com um único preço por Km, na medida em que o conjunto de situações a que se pretende atender são de natureza muito diversa: (...) Pretendendo-se um sistema tarifário único (objetivo com que se concorda) a solução passa necessariamente pela introdução de um Factor de Adaptação (Fadapt), no preço por distância, possibilitando preços por km diferenciados por escala de distância. Num quadro em que tendencialmente as Autoridades de Transporte virão a fixar tarifas ajustadas às características do seu território a existência de um Fadapt permitirá um ajustamento efetivo, sem necessidade de sair fora do quadro regulamentar, o que contribuirá para uma maior flexibilidade de aplicação.	O presente regulamento procurou definir uma regra geral de formação de preços, criando uma tarifa de referencia e conferindo a necessária e legalmente prevista autonomia às Autoridades de Transportes para que possam adaptar o presente regulamento às necessidades dos seus territórios, através da criação de tarifas específicas. O regulamento será avaliado de dois em dois anos, por forma a que os seus impactos possam ser monitorizados e, desta forma, sejam feitos os ajustamentos tidos por convenientes.
Artigo 7.º Distância e à Duração - Com a ressalva já referida em relação à unidade de contagem de tempo, não se levanta qualquer outra observação.	Acomodado. A unidade de contagem foi alterada para segundos.
Artigo 7.º Fator de transição - Considera-se útil, independentemente da determinação de valores concretos, prever a existência de um Fator de Transição, quer no cálculo do valor/tempo, quer no cálculo do valor/distância, por forma a permitir uma transição suave, em período a determinar, para valores de serviço que correspondam efetivamente aos custos de exploração, acrescidos do natural lucro, evitando, assim, riscos de mercado. Já no que respeita à concretização sugerida manifestamos desde já a nossa discordância, na medida em que é discutível no âmbito de aplicação e impraticável no método, já que obrigaria o taxímetro a proceder a uma revalorização retroativa do valor calculado logo que o serviço ultrapassa-se a distância limite (10 km) o que não parece viável quer do ponto de vista técnico, quer do ponto de vista comercial, constituindo, a vir a ser adotado, fonte inesgotável de conflitos de consumo (ver a propósito Anexo que demonstra o efeito do processo proposto).	Remete-se para o supra exposto relativamente ao fator de transição.
Artigo 7.º Sugestão de artigo adicional Sugere-se a adoção de Artigo adicional ao regulamento para definição o processo concreto de tradução dos preços unitários agora definidos, nomeadamente através da definição das frações aplicáveis e do processo da sua afixação no taxímetro, sendo necessário tomar opções sobre: •Qual o valor de cada fração? Atualmente o valor está fixado em €0,10, o que em nossa opinião se poderá manter, por ser um valor já esperado, quer por clientes, quer por motoristas, evitando assim uma transição que afete a totalidade dos elementos integrantes do cálculo. •A tarifa deveria, a exemplo do que ocorre hoje, incluir uma tabela a disponibilizar ao público, com a determinação do número de metros e de segundos incluídos em cada fração. Desta forma a informação ao passageiro seria transparente, evitando a necessidade de utilizar cálculos complexos. •Particularmente relevante é a definição clara dos métodos e níveis de arredondamento a utilizar na programação dos taxímetros, por forma a que a programação dos mesmos resulte em resultados sempre idênticos. Note-se que diferenças de métodos de arredondamento podem resultar, já hoje, em diferenças de 1 fração. Numa contagem simultânea de distância e tempo as diferenças resultantes poderão ser de 2 frações.	Acomodado. Não obstante não ser necessária a introdução de novo artigo para o efeito, foram definidos valores para a fração, bem como o n.º de metros e segundos a que a mesma respeita; Foram definidos os arredondamentos ao cêntimo (2 casas decimais) a observar na programação dos taxímetros.
Artigo 8.º A possível eliminação do suplemento de chamada resultará, na maioria dos casos, em prejuízo do passageiro e, provavelmente, na redução dos serviços de chamada. Note-se que na situação atual o suplemento de chamada apenas é debitado pelos "...veículos com estacionamento livre ou condicionado (...) devendo o motorista só acionar o taxímetro no local de chamada ...". Pelo contrário, nos "...veículos com estacionamento fixo, o motorista poderá acionar o taxímetro a partir do local de estacionamento". De notar que o conceito de serviços de chamada não se resume aos serviços solicitados por "central rádio", antes abrangendo a solicitação do serviço através de "...telefone colocado nas praças (...) telemóvel ..." (In Convenção de 27 de novembro de 2023 e anteriores). É difícil a quantificação exata do custo potencial, para os passageiros, do acionamento do taxímetro no momento da chamada, em substituição do suplemento, na medida em que não estão disponíveis registos desta distância ou tempo, na maior parte das viaturas. Em 68.500 serviços em que foi possível obter este registo, o número de quilómetros percorridos antes de acionar o taxímetro foi de 85.900 km, correspondendo a 1,25 km por serviço (não foi contabilizado o tempo).	A alteração ou eliminação do suplemento só poderá ser efetuada se for constatada a sua viabilidade através de estudo económico.
Artigo 9.º A recuperação dos custos de exploração do sector táxi não é possível com a aplicação da TAT, tal como está definida na Portaria 298/2018, nem na análise do passado recente, nem nas perspetivas de evolução ao longo dos próximos anos (ver Anexo). Como resulta do anexo, por simplificação, poderia prever-se a utilização da TAT como base para a atualização das componentes Bandeirada e Quilómetro (assim alisando o impacto da variação dos preços do combustível). No entanto, tal não parece possível no que respeita aos custos com a mão-de-obra (Valor Hora), que, historicamente e no horizonte previsível tenderam a ultrapassar o IPC, pelo que o Valor Hora terá sempre de ser indexado à RMMG, numa ótica de assegurar a cobertura dos custos de exploração. Um outro problema resultante de basear a atualização das tarifas na atualização da TAT (ainda que modificada para acautelar a evolução da RMMG) resulta de, na data da sua publicação (30 de outubro de cada ano), apenas ser conhecida a evolução do IPC. Um outro elemento essencial (RMMO) apenas é conhecido no final de cada ano. Em outubro, o valor conhecido é o do próprio ano, pelo que ao proceder à atualização tarifária nessa data se verificaria um desfasamento permanente no valor hora, correspondente à taxa de atualização da RMMG.	Acomodado. A atualização da tarifa quanto ao preço por quilómetro e bandeirada é feita com base no Índice de Preços do Consumidor e quanto ao Preço por tempo de Viagem é feita com base na Remuneração Mínima Mensal Garantida.
Artigo 10.º Importa clarificar o processo de propositura de atualizações tarifárias extraordinárias, nomeadamente tendo em conta os poderes conferidos pelo Decreto-Lei n.º 101/2023, às autoridades de transportes e a intervenção nesse processo de associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi. Tendo em conta a potencial multiplicação de tarifas, à medida que se alargue a intervenção das autoridades de transportes, deverá ficar claro, neste regulamento, perante que níveis de decisão poderão ser suscitadas as atualizações tarifárias extraordinárias e que intervenção terão as associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi, nesse processo.	Prevista a possibilidade de atualização tarifária extraordinária pelas autoridades de transportes na sequência de solicitação efetuada pelas autoridades de transportes ou pelas associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi
Artigo 11.º Manifesta-se desde já a discordância com o disposto na alínea b) do nº 3, no que respeita ao "cumprimento dos limiares máximos definidos no presente regulamento", entendendo-se que tal como pode haver justificação para a redução de tarifas (prevista no nº 4) também podem ocorrer razões fundamentadas que impliquem o seu aumento em situações localizadas ou contextos específicos. Nomeadamente, no que respeita à fixação de tarifas sazonais, importa referir que estas podem, em épocas de maior procura, ultrapassar os valores de referência, tal como, nos períodos de menor procura, se deverão provavelmente, fixar abaixo desses valores, sempre com a garantia de prossecução dos princípios estabelecidos nos Artºs 4º a 6º. Finalmente reafirma-se, no contexto deste procedimento, a necessidade de assegurar a participação qualificada no processo das associações representativas dos operadores de transporte em táxi.	Acomodado. Eliminada a referência a limiares máximos, sendo agora de "valores de referência".

Artigo 12.º Considera-se importante esclarecer a diferença entre as modalidades previstas nas alíneas a) e c). Tal como está redigido, parece poder aplicar-se a descrição da alínea a) a situações em que o preço é determinado no momento da reserva, dando assim origem a um contrato para um único serviço, com fixação de preço. Pelo contrário, a disposição da alínea c) poderá referir-se à reserva de um serviço enquadrado por um contrato pré-existente e continuado. Em qualquer quadro importaria densificar as alíneas em causa, para melhor esclarecimento de possíveis dúvidas. Sendo correto o nosso entendimento, os números 2 e 3 deste artigo seriam aplicáveis apenas à alínea a), na medida em que só neste caso estaríamos perante o estabelecimento de um tarifário específico.	Eliminados os n.os 2 e 3.
Artigo 13.º Refira-se, em primeiro lugar, que não se trata de tarifas a contrato, mas antes de serviços a contrato, já que, exceto no caso de serviços ao público contratados com entidades públicas não se estará perante a definição de tarifas.	Alterada a designação para serviços a contrato. Prevista a necessidade de celebração de contrato em momento prévio ao início do serviço.
Artigo 13.º No que se refere ao ponto 1, quando a contratação ocorra na viatura, com condições do serviço acordadas entre o passageiro e o motorista, deverão ser estabelecidas as seguintes normas: - O contrato tem de ser estabelecido antes do início do serviço. - É obrigatória a emissão da fatura no momento inicial do serviço, por forma a assegurar que o mesmo é executado nas condições do contrato. - Na medida em que este quadro de contratação deve ser entendido com excecional deve ser estabelecido um limite mínimo de distância e tempo para que possa ser celebrado. Na contratação dos serviços a percurso definidos no plano tarifário aprovado pela autoridade de transportes relevante aplica-se a mesma metodologia, sempre que o acordo para a utilização deste contrato seja celebrado diretamente entre o motorista e o passageiro, ou seja: A opção pelo serviço a percurso é tomada antes de iniciar o serviço. - É obrigatória a emissão da fatura no momento inicial do serviço, por forma a assegurar que o mesmo é executado nas condições do contrato. - Deverá ser estudada a possibilidade de na fatura (ou em documento anexo) ser identificado o percurso acordado. Já nas situações em que embora seja celebrado na viatura, no início do serviço, o contrato é de facto celebrado com plataforma de reserva, estas disposições não são aplicáveis, sendo aplicado o disposto no Artº 12º.	Acomodado. Prevista a necessidade de celebração de contrato em momento prévio ao início do serviço. Previsto que os serviços a contrato não podem incluir serviços prestados de forma regular, através de chamada ou a pedido, a prestar na generalidade, a publico indeterminado.
Artigo 13.º No que respeita ao nº 2 estabelecem-se restrições significativas aos serviços a contrato, ao designar apenas contratos de serviço público com autoridades de transporte ou com empresas (...) para objetivos específicos e determinados. Excluem-se, assim, situações típicas de contratos para serviços regulares, estabelecidos com pessoas individuais, de que são exemplo contratos estabelecidos com encarregados de educação para transporte de crianças para atividades escolares, contratos estabelecidos com particulares em quadros de mobilidade reduzida (ainda que sem necessidade de viaturas especiais), contratos para deslocações regulares de idosos, etc. Esta restrição é ainda mais incompreensível no quadro de um artigo que dispõe sobre a via digital para celebração do contrato na própria viatura, quadro que se adequa a situações ocasionais e raramente (se é que alguma vez) a contratos de serviço público com autoridades de transporte ou com empresas (...) para objetivos específicos e determinados. Assim propõe-se a retificação desta alínea, com eliminação desta restrição. Na medida em que estes serviços a contrato são normalmente de carácter continuado sugere-se a obrigatoriedade da sua disponibilização na viatura (em papel ou suporte digital) para eventual consulta ou controlo pelas autoridades competentes.	Acréscetada a possibilidade de serviços a contrato celebrados com entidades públicas. Pretende-se que os serviços a contrato não possam consubstanciar uma possibilidade de fuga à aplicação regime tarifário estabelecido. Estes serviços poderão ser prestados a pessoas coletivas públicas e privadas, cumprindo as restrições mediante a celebração de contrato. Será incluída a obrigatoriedade de disponibilização do contrato celebrado na viatura.
Artigo 18.º Não resulta claro deste artigo, nomeadamente no seu nº 3, quais os incumprimentos que são sancionados. Tratando-se, aqui, da determinação de um Regime Sancionatório, deverão ser identificados os tipos de infração, bem como o regime de processamento e sanções aplicáveis.	O elenco exaustivo das infrações tornar-se-ia demasiado extenso, considerando-se suficiente a menção de que os incumprimentos são sancionados nos termos do DL 101/2023, de 31 de outubro e dos Estatutos da AMT, não excluindo o regime sancionatório previsto em CSP e demais legislação em vigor, que deverá ser do conhecimento dos operadores
Anexo I Sem prejuízo dos valores concretos propostos, que não merecem a nossa concordância e sobre os quais oportunamente nos pronunciamos em anexo, não podemos deixar de manifestar a discordância em relação à designação dos valores de referência como máximos.	Acomodado. Eliminada a menção a valores máximos de referência.
Anexo I Tal como resulta do comentário ao Artº 7º, os valores do Pkm e PTempoViagem deverão ser idênticos em todo o território nacional. Já no que respeita ao FadapT agora proposto e aos FTransiçãoD e FTransiçãoT permitirão variações, tendo em conta os contextos locais/regionais (tipologia de serviços, composição das frotas, condições territoriais e socio económicas), aquando da definição das tarifas específicas pelas autoridades de transporte. Nesta fase transitória o valor de Pkm, sendo comum, deverá ser modulado por aplicação do FadapT, por forma a assegurar um valor por quilómetro variável que permita assegurar a viabilidade económica do sector em diferentes contextos regionais, nomeadamente nas situações em que constrangimentos legais ou efetivos obriguem a longos percursos de retorno em vazio (situações atualmente abrangidas pela tarifa 3 – retorno ocupado).	São remunerados os quilómetros em cheio e em vazio, sendo a tarifa de referência única a nível nacional, com a possibilidade da fixação de tarifas específicas pelas Autoridades de Transportes, após auscultação de associações representativas do setor, dos profissionais do contingente local, bem como das associações de consumidores.
Anexo I É neste contexto que deverá também ser considerado, pelas autoridades de transporte, e desde já pela AMT, o enquadramento tarifário das viaturas com lotação superior a 4 passageiros, nomeadamente quando, ao transportarem mais de 4 passageiros, venham a beneficiar de tarifa distinta, nomeadamente a nível do Pkm e FadapT (na medida em que os fatores relacionados com o custo da mão-de-obra não têm variação). Assim deveria constar da tabela anexa ao regulamento a definição de um Pkm e um FadapT específicos, aplicáveis exclusivamente aos veículos com lotação superior a 4 passageiros, nos serviços em que transportem mais de 4 passageiros. O cálculo deste Pkm deverá ter em conta o custo mais elevado das viaturas e custos relacionados, bem como a diferença de consumo energético, devendo ainda ser tidos em conta as vantagens para os passageiros, resultantes do facto de beneficiarem do custo de uma única viagem, em vez da contratação de duas viaturas.	Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.
Pronúncia ANTRAL/FPT - 27 de novembro de 2024	Apreciação da AMT
A avaliação do impacto do novo modelo tarifário encontra-se ainda em curso, disponibilizando-se desde já, junto a este documento um conjunto de tabelas que permite avaliar, no seu conjunto e por escalões de dimensão de serviço agrupando cada um cerca de 10% do total de serviços da região, de cada tipo de viatura (lotação) e de cada horário relevante (dia, noite de dia útil e fim-de-semana).	Registado.
Na construção destas tabelas houve a preocupação de assegurar a maior representatividade regional possível, em função dos dados disponíveis (que, como se calcula são escassos). Foi assim possível assegurar uma elevada representatividade do sector na cidade de Lisboa, bem como uma boa representatividade da Área Metropolitana (nas duas margens). Também no Algarve, região com especificidades resultantes da sua organização espacial e dos condicionamentos colocados pela procura turística foi possível assegurar uma elevada representatividade. Através do tratamento dos dados da cidade de Guimarães é possível ter uma visão do impacto no sector táxi em cidades de media dimensão (em que se aplique atualmente a tarifa urbana). Decorrem atualmente os trabalhos em dados que permitirão alargar esta avaliação a duas capitais de distrito, com certas características semelhantes (do ponto de vista da polarização), mas trabalhando em tarifa 3. Infelizmente não foi ainda possível recolher informação de concelhos do interior, onde se antecipa que a realidade do sector táxi é significativamente distinta.	Registado.
Como referido no Parecer já apresentado, as Associações manifestam uma posição em princípio positiva em relação ao modelo tarifário apresentado, nomeadamente nalgumas características da sua aplicação concreta. Parece-nos positiva a possibilidade de proceder à redução da bandeirada, com esta a assumir, na prática, o papel de tarifa de arranque, sem contabilização de distância nem de tempo.	Registado.

Idêntica posição favorável se exprimiu no que respeita ao novo processo de contagem simultânea de distância e tempo, pela melhor compreensão da formação do preço que tal método possibilita. No entanto colocam-se problemas concretos na aplicação do método, ou seja, nos valores calculados e no seu impacto. A fixação da bandeirada em 2,00€, sem inclusão de qualquer distância ou tempo, representa uma rutura com a função económica tradicional deste componente tarifário, conduzindo à desvalorização dos custos fixos de arranque, espera e disponibilidade do serviço e penalizando de forma significativa as viagens de curta distância. Embora reconheçam a intenção de simplificação e transparência do modelo, defendem que a solução adotada carece de ajustamento ou de mecanismos compensatórios que assegurem a neutralidade económica global da tarifa e a sustentabilidade do serviço de táxi.	Registado.
As Associações consideram que o valor do preço por quilómetro proposto pela AMT se encontra subavaliado, por assentar em pressupostos que não refletem a realidade atual da exploração do serviço de táxi, designadamente uma quilometragem média anual sobrestimada que dilui artificialmente os custos fixos. Com base em dados mais recentes do setor, apontam para uma quilometragem efetiva inferior, o que justificaria um custo por quilómetro mais elevado, compatível com os custos reais de aquisição, manutenção, energia e operação dos veículos. Sustentam que o valor proposto conduz a uma remuneração abaixo do custo economicamente justificado, comprometendo o equilíbrio económico-financeiro da atividade, defendendo, por isso, a revisão do preço por quilómetro para um patamar que reflita de forma mais rigorosa os custos de exploração efetivamente suportados pelos operadores.	Considerado na revisão dos pressupostos base.
As Associações consideram que o preço por tempo proposto não reflete adequadamente os custos reais associados à prestação do serviço de táxi em contexto de circulação lenta, paragens ou espera, por assentar num cálculo do custo da mão-de-obra incompleto e metodologicamente incorreto. Apontam a omissão de elementos essenciais, como o período de férias, o seguro de acidentes de trabalho e a repercussão do IVA, conduzindo a uma subavaliação do preço/hora e, consequentemente, a uma remuneração insuficiente do tempo de trabalho efetivamente prestado. Sustentam que, sendo o custo da mão-de-obra estruturalmente crescente e menos volátil do que os custos energéticos, o preço por tempo deve ser recalculado com base numa estrutura de custos rigorosa e realista, sob pena de comprometer o equilíbrio económico do serviço, em particular nos serviços urbanos e em situações de congestionamento.	Considerado na revisão dos pressupostos base.
Conforme já referido, a eliminação dos suplementos de bagagem e animal de companhia resulta numa perda de receita efetiva com expressão, que devera encontrar tradução no contexto da nova tarifa de serviço táxi.	Estes suplementos foram, de facto, eliminados, mediante auscultação aos stakeholders e com base em estudo de benchmarking, efetuando-se a compensação da perda de receita por via tarifária. Deste modo, a perda da receita associada a estes suplementos é recuperada por via dos aumentos que a nova fórmula prevê.
As Associações consideram que a aplicação do fator de transição introduz complexidade excessiva e falta de previsibilidade na formação do preço final da corrida, criando discontinuidades artificiais na estrutura tarifária, designadamente em função de determinados limiares de distância. Sustentam que este mecanismo dificulta a compreensão do tarifário por parte dos utilizadores e a sua aplicação prática pelos motoristas, podendo gerar conflitos, erros operacionais e perceções de arbitrariedade. Defendem que o fator de transição, tal como concebido, não assegura neutralidade económica nem simplicidade na remuneração do serviço, devendo ser revisto ou eliminado, em favor de uma estrutura tarifária mais simples, transparente e economicamente coerente.	Acomodado.
As Associações consideram que a aplicação da Taxa de Atualização Tarifária (TAT), tal como prevista, não assegura uma atualização adequada e tempestiva das tarifas face à evolução real dos custos de exploração do serviço de táxi, em particular dos custos estruturais e menos voláteis, como a mão-de-obra. Sustentam que a metodologia adotada não reflete a dinâmica efetiva do setor, podendo conduzir a desfazamentos acumulados entre tarifas e custos, com impacto negativo na sustentabilidade económica da atividade. Defendem, por isso, que a TAT deve ser revista, adotando critérios de indexação mais diretamente ligados à evolução dos principais fatores de custo, nomeadamente a Remuneração Mínima Mensal Garantida, de modo a assegurar previsibilidade, equilíbrio económico-financeiro e estabilidade do sistema tarifário.	Acomodado. A atualização da tarifa quanto ao preço por quilómetro e bandeirada é feita com base no Índice de Preços do Consumidor e quanto ao Preço por tempo de Viagem é feita com base na Remuneração Mínima Mensal Garantida.
Pronúncia ANTRAL/FPT - 26 de fevereiro de 2025	Apreciação da AMT
Em 19 do passado mês de setembro a Autoridade da Mobilidade e Transportes apresentou o Projeto de Regulamento Tarifário. Este projeto veio a merecer uma primeira reação por parte das Associações representativas do setor de transporte em táxi, em reunião de 4 de outubro de 2024, em que as Associações tiveram oportunidade de apresentar dúvidas e pontos de divergência, entre outros, nomeadamente em relação a: •Erros no cálculo do custo hora, nomeadamente no que respeita à não contabilização do seguro de acidentes de trabalho, do impacto do período de férias, da não consideração do IVA. •Impossibilidade prática de aplicação do Fator de Transição tal como previsto, por implicar a alteração retroativa do preço do serviço a partir do 10º quilómetro. •Necessidade de compensar, no cálculo da tarifa a implementar, o valor perdido por supressão dos suplementos de bagagem e animal de companhia. •Deficiente explicitação de regras de implementação da tarifa, nomeadamente no que respeita à definição precisa das unidades de contagem (de tempo) e seus arredondamentos, transição da bandeirada para o período de contagem de frações e regras de formação destas. Na mesma oportunidade as Associações disponibilizaram-se para colaborar com a AMT nos estudos ainda a empreender, colocando nomeadamente à disposição os dados disponíveis relativos a viagens de táxi.	Na sequência da consulta pública, foram efetuados ajustamentos, designadamente a consideração do IVA e a eliminação do fator de transição. Foram ainda incluídas em regulamento as definições sugeridas pelas Associações. Contudo, os dados disponibilizados pelas mesmas vieram, mais tarde, a mostrar-se deficitários e com pouca representatividade ao nível da representatividade do contexto nacional, pelo que necessitaram de revisão e correções.
Em 27 de novembro, em reunião na AMT, as Associações expressaram de forma exaustiva a sua posição, através do documento "Projeto de Regulamento que estabelece as Regras Gerais de Formação dos Preços no Serviço Público de Transporte de Passageiros em Táxi – POSIÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES", que aqui se dá como reproduzido. Do conjunto de posições realçadas nesse documento e anexos, realçamos as seguintes, sem prejuízo da reafirmação do conjunto das posições aí expressas: •A concordância geral com a proposta, designadamente no que respeita à determinação do preço dos serviços com base nos custos de exploração, a sua ancoragem em indicadores objetivos e mensuráveis, atualizados anualmente, a aplicação dos elementos base do cálculo de custos e respetiva fórmula, em todo o território nacional, a opção por um modelo de cálculo mais transparente para o passageiro e a regulação estrita das situações de determinação dos preços sem recurso ao taxímetro. •A necessidade de envolver as Associações representativas do sector em todas as alterações estruturais aos processos de formação do preço do serviço. •A necessidade de acautelar a diferenciação do preço dos serviços praticados pelas viaturas com lotação superior a 4 passageiros, sempre que transportem mais de 4 passageiros, tendo em conta não só os custos acrescidos de exploração da viatura (sempre presentes) mas também a poupança para o passageiro, decorrente da contratação de um único serviço, em vez de dois serviços. •A alteração da fórmula de cálculo, pela introdução de Fatores de Transição, incidindo quer no preço tempo (FTransT) quer no preço quilómetro (FTransD), por forma a possibilitar uma maior suavidade na transição do preço final do serviço, ao longo dos anos que se venham a revelar convenientes. •A introdução de um fator de adaptação (Fadpt) incidindo sobre o preço por quilómetro, possibilitando a sua modelação, quer em função do número de passageiros transportados (viaturas com lotação superior a 4 passageiros), quer em função da distância, possibilitando a introdução, já prevista, de modelos de cálculo com progressividade quilométrica, sem desvios em relação à fórmula de cálculo geral adotada. •Concordância com a supressão dos suplementos de bagagem e animal de companhia, desde que objeto de compensação do valor perdido. Discordância quanto à eliminação do suplemento de chamada. •Concordância com a indexação do preço por quilómetro à Taxa de Atualização Tarifária (TAT), mas necessária indexação do valor hora em função da evolução da Remuneração Mínima Mensal Garantida. •Alteração do articulado relativo aos serviços com preço determinado sem utilização de taxímetro, alargando o seu âmbito e explicitando as condições da sua realização. •Recálculo, conforme Anexo Técnico-Económico apresentado na mesma data, do preço por quilómetro, para 2025 (cálculo com base nos preços de 2024) de €0,76 e do preço por hora de €19,28 (cálculo com base na RMMG de 2024, de €820,00).	Em sede de revisão de pressupostos, foi ajustada a situação das viaturas com lotação superior a 4 passageiros, a taxa de atualização tarifária indexada à Remuneração Mínima Mensal Garantida, bem como o recálculo do preço por quilómetro em função da quilometragem média anual por veículo. No entanto, não foram acomodadas as propostas de fatores de adaptação ou compensação, considerando que a atribuição da AMT, nos termos do Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro, é a definição de regras gerais de formação de preços, cabendo às Autoridades de Transportes a definição de tarifas específicas, adequadas à realidade dos seus territórios. Contudo, por forma a mitigar a transição relativa ao preço final do serviço, definiu-se um aumento de 9% para a primeira atualização tarifária, sem prejuízo da atualização tarifária a efetuar nos termos do artigo 16.º do Regulamento.

A continuação dos trabalhos preparatórios pelas Associações permitiu, entretanto, alcançar novas conclusões, que partilhamos: A adoção do modo de cálculo D (contabilização simultânea de tempo e distância) resulta, por si só, numa variação significativa do preço final do serviço, que teria sido de 26,8% em 2013 e de 28,8% em 2024, para viaturas sediadas na cidade de Lisboa. A evolução dos custos de exploração num período alargado (2013-2025) em que na maior parte não ocorreu qualquer atualização tarifária, permite concluir que nesse período o preço por quilómetro e a bandeirada deveriam ter sido atualizados em 18,8% e o preço por hora em 75,1% (em anexo Evolução dos Custos e Preços da bandeirada, quilómetro e hora, 2013-2025). Determinada, entretanto, a atualização da RMMG para €870,00 em 2025, o valor do preço por hora sofre novo agravamento, para €20,35, mantendo-se o valor da bandeirada, em €2,00 e o valor do quilómetro em €0,76 (tendo em conta terem sido já calculados com informação de base referente ao ano de 2024). Em consequência, tendo em conta a necessária bonificação, o preço por quilómetro das viaturas de lotação superior a 4 lugares seria de €1,52, quando transportando mais de 4 passageiros, mantendo-se a bandeirada e o preço hora iguais para todas as viaturas. Comparando, para o período alargado já referido, os preços efetivamente cobrados com os preços que resultam da aplicação do Projeto de Regulamento Tarifário constata-se que a degradação do preço do serviço de táxi, do ponto de vista da cobertura dos custos de exploração, é antiga, tendo-se agravado nos últimos anos, desde os 16,6% que já se verificavam em 2013, até aos 42,7% constatados em 2024 e os 48,5% projetados para 2025, na ausência da aplicação do Regulamento Tarifário e de revisão da Convenção. Estes novos dados acentuam, em nossa opinião, a urgência da entrada em vigor do Regulamento Tarifário, tendo embora em conta que a recuperação da degradação acumulada das condições de exploração não poderá ser suprida num único momento, tal como tinha já sido previsto pelas Associações no parecer de 27 de novembro, impondo-se, assim, a ponderação do período e ritmo de ajustamento. Tendo em consideração as perdas acumuladas pelo sector táxi, mas também as condições de mercado, propomos que, com recurso aos mecanismos previstos na fórmula de cálculo proposta (FtransD e FtransT), o impacto da primeira atualização seja limitado a cerca de 20%, integrando já a compensação dos suplementos de bagagem e animal de companhia (correspondente a 4,5%), a atualização do preço quilómetro e preço hora (impacto calculado em 4,1%), e 10% de componente inicial de recuperação do desfazamento acumulado custos/preços. Ou seja: $19,6\% = [(1+4,1\%) \times (1+4,5\%) \times (1+10\%)] - 1$ O restante desfazamento entre os preços e os custos deverá ser objeto de recuperação ao longo dos próximos anos, em condições a definir no Regulamento Tarifário.	Todas estas análises foram efetuadas com base em dados pouco representativos da realidade ao nível do território nacional (dados relativos a três concelhos da AML, um dos quais Lisboa, região do Algarve e cidade de Guimarães), pelo que a sua utilização para efeitos de modelização poderia colocar em causa a definição de regras gerais de formação de preços (nos termos do decreto-Lei 101/2023 de 31 de outubro). Desta forma, o impacto da primeira atualização tarifária situa-se nos 9%, sem prejuízo da atualização tarifária a efetuar nos termos do artigo 16.º do Regulamento.
Pronúncia ANTRAL/FPT - 20 de maio de 2025 O documento enquadra a proposta das Associações no contexto da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 101/2023 e do subsequente lançamento, pela AMT, do projeto de Regulamento do Regime de Tarifas em setembro de 2024, salientando que o processo decorreu sem consulta prévia às estruturas representativas do setor, apesar de envolver alterações estruturais ao modelo de formação de preços. As Associações identificaram desde o início fragilidades relevantes na proposta, nomeadamente a não consideração do IVA nos cálculos do preço por hora e por quilómetro, a inviabilidade técnica e comercial da aplicação do fator de transição e lacunas na definição das condições de implementação. Apesar disso, manifestaram disponibilidade permanente para colaborar com a AMT, disponibilizando dados e contributos técnicos. O documento regista uma concordância de princípio com a orientação do modelo para os custos, a transparência do cálculo e a adoção de indicadores objetivos, mas sublinha a necessidade de envolvimento efetivo das Associações, de correção dos mecanismos de diferenciação tarifária, de ajustamento dos fatores de transição e adaptação, de adequada compensação pela eliminação de suplementos e de indexação correta das tarifas à evolução dos principais custos, em particular da remuneração mínima. Assinala ainda a demora e bloqueios no processo, com impactos económicos negativos para o setor, bem como a persistência, na proposta revista apresentada pela AMT em abril de 2025, de problemas estruturais já anteriormente identificados, comprometendo os objetivos de equidade, simplicidade e sustentabilidade do sistema tarifário. Em 27 de novembro as Associações apresentaram a sua primeira posição geral sobre o Projeto, de que sublinhamos os principais aspetos: - A concordância geral com a proposta, designadamente no que respeita à determinação do preço dos serviços com base nos custos de exploração, a sua ancoragem em indicadores objetivos e mensuráveis, atualizados anualmente, a aplicação dos elementos base do cálculo de custos e respetiva fórmula, em todo o território nacional, a opção por um modelo de cálculo mais transparente para o passageiro e a regulação estrita das situações de determinação dos preços sem recurso ao taxímetro. - A necessidade de envolver as Associações representativas do setor em todas as alterações estruturais aos processos de formação do preço do serviço. - A necessidade de acautelar a diferenciação do preço dos serviços praticados pelas viaturas com lotação superior a 4 passageiros, sempre que transportem mais de 4 passageiros, tendo em conta não só os custos acrescidos de exploração da viatura (sempre presentes), mas também a poupança para o passageiro, decorrente da contratação de um único serviço, em vez de dois serviços. - A alteração da fórmula de cálculo, pela introdução de Fatores de Transição, incidindo quer no preço tempo (FtransT), quer no preço quilómetro (FtransD), por forma a possibilitar uma maior suavidade na transição do preço final do serviço, ao longo dos anos que se venham a revelar convenientes. - A introdução de um fator de adaptação (Fadpt) incidindo sobre o preço por quilómetro, possibilitando a sua modelação, quer em função do número de passageiros transportados (viaturas com lotação superior a 4 passageiros), quer em função da distância, possibilitando a introdução, já prevista, de modelos de cálculo com progressividade quilométrica, sem desvios em relação à fórmula de cálculo geral adotada. - Concordância com a supressão dos suplementos de bagagem e animal de companhia, desde que objeto de compensação do valor perdido. Discordância quanto à eliminação do suplemento de chamada. - Alteração do articulado relativo aos serviços com preço determinado sem utilização de taxímetro, alargando o seu âmbito e explicitando as condições da sua realização. - Recálculo, conforme Anexo Técnico-Económico apresentado na mesma data, do preço por quilómetro, para 2025 (cálculo com base nos preços de 2024) de €0,76 e do preço por hora de €19,28 (cálculo com base na RMMG de 2024, de €820,00).	Apreciação da AMT À semelhança do anteriormente referido, todas as associações do setor foram ouvidas e auscultadas em fase de elaboração do estudo de apoio, foram solicitados elementos (que apenas após o decorrer da consulta nos foram disponibilizados) e foi remetida a versão sujeita a consulta pública antes mesmo de ser publicada. Foram posteriormente, e por diversas vezes ouvidas, no contexto da consulta pública. Desta forma, foi dado cumprimento ao disposto no Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro.
Relativamente à bandeirada, o documento refere que a AMT fixa o respetivo valor em €2,00. As Associações propõem, por motivos de ordem comercial, que na bandeirada seja integrada uma fração de tempo e de distância, atribuída exclusivamente para efeitos de cálculo, correspondente a 50% da fração, exemplificando, em horário diurno útil, com 65,79 metros e 8,83 segundos. Segundo o documento, esta solução visa assegurar que, tal como atualmente ocorre, o cliente tenha uma visualização clara do valor da bandeirada, permitindo simultaneamente que a progressão do preço se inicie após poucos metros ou segundos.	Nos termos referidos anteriormente, a redução do valor da bandeirada implica que a mesma deixe de contemplar qualquer distância percorrida, à semelhança do que acontece à luz da atual Convenção (990m no período diurno e 792 no período noturno). Desta forma, a bandeirada passará a ser apenas o valor de ativação do serviço, iniciando-se de imediato a tarifação por distância e tempo. Esta medida visa tornar o serviço mais atrativo, prevendo-se a recuperação dos custos referidos por meio da tarifa garantindo-se, assim, o equilíbrio económico do setor.
Relativamente ao preço por hora, o documento refere que a proposta apresentada pela AMT fixa o respetivo valor em €18,05, excluindo IVA à taxa de 6%. É indicado que este valor corresponde, no essencial, ao valor resultante dos cálculos base anteriormente apresentados pelas Associações em novembro de 2024 (€18,19, excluindo IVA), sendo a diferença justificada por divergências no número de horas comerciais consideradas e no número de dias de subsídio de refeição incluídos no cálculo. O documento explicita que a AMT considera 968 horas comerciais anuais, enquanto as Associações consideram 960 horas, bem como dois dias adicionais de subsídio de refeição, resultando num acréscimo de custo anual de €12,00. As Associações referem que consideram o seu valor mais correto, por estar mais próximo da média verificada no período 2013–2024, mas indicam que a diferença não é considerada relevante. É ainda salientado que o valor apresentado exclui IVA, matéria que o documento identifica como divergência significativa face à posição das Associações.	Registado. Foi ponderada a questão do IVA e o mesmo foi incluído, nos termos expostos pelas Associações.
Relativamente ao IVA, o documento identifica como uma das divergências mais significativas o facto de a proposta da AMT não considerar o IVA a liquidar na prestação do serviço de táxi na determinação dos preços por hora e por quilómetro a cobrar aos clientes. As Associações manifestam discordância expressa com esta solução, referindo que, nos cálculos apresentados pela AMT, o IVA não é incorporado em nenhuma das componentes do preço, sendo apenas adicionado no passo final dos seus próprios cálculos. O documento contesta a afirmação constante da análise da AMT de que as componentes do valor por quilómetro já contemplariam IVA e de que o IVA faturado poderia ser deduzido, esclarecendo que, nos termos do Código do IVA, o imposto faturado deve ser entregue à Administração Fiscal. É ainda referido que, na reunião de 2 de abril, a não consideração do IVA foi justificada pela AMT como forma de evitar um aumento acentuado do preço do serviço, posição que as Associações rejeitam, defendendo que esse objetivo deve ser prosseguido através de outros mecanismos previstos no regulamento e nos contributos apresentados.	Nos termos anteriormente referidos, a questão relativa ao IVA foi acolhida pela AMT, nos termos expostos pelas Associações.

Relativamente ao fator de ajuste, o documento refere que a proposta da AMT mantém a variação do preço por hora em função do horário e do calendário, através da aplicação de coeficientes diferenciados: 1 para o horário diurno em dias úteis (07h00–22h00), 1,25 para o horário noturno em dias úteis (22h00–07h00), 1,50 para o horário diurno em fins de semana e feriados nacionais e 1,75 para o horário noturno em fins de semana e feriados nacionais. As Associações declaram não ter qualquer observação a apresentar sobre este aspeto, mantendo o acordo anteriormente manifestado relativamente a esta solução.	Registado.
Relativamente ao fator de transição, o documento refere que a proposta da AMT mantém a sua aplicação, mas apenas para viaturas com lotação de 4 passageiros e exclusivamente nos municípios que atualmente aplicam a tarifa 1 da Convenção de Preços, nas viagens com distância inferior a 10 km. As Associações reiteram que esta solução é impraticável do ponto de vista comercial e incompatível, do ponto de vista técnico, com os taxímetros, posição que afirmam ter sido manifestada desde a reunião de 4 de outubro. Acrescentam que a manutenção desta diferenciação contradiz a lógica de tarifa nacional única, tanto mais que o novo valor por quilómetro já incorpora o retorno em vazio no seu processo de cálculo, permitindo, no seu entendimento, a persistência de desequilíbrios que se pretendiam eliminar, ainda que o fator seja apresentado como transitório.	Nos termos já referidos, inicialmente foi equacionado um fator de transição cuja aplicação era efetuada exclusivamente às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros em que, nos termos da Convenção, se aplicava em exclusivo a tarifa urbana. Contudo, ponderada aplicabilidade prática do referido fator e discutindo-se a mesma com os diferentes stakeholders, concluiu-se pela impossibilidade da sua implementação realçando-se, contudo, a faculdade de as Autoridades de Transportes determinarem a fixação de tarifas específicas para os seus territórios que, em última análise, permitirão mitigar eventuais impactos da implementação do presente regulamento.
Relativamente às viaturas com lotação superior a quatro passageiros, o documento refere que a proposta da AMT prevê uma majoração do valor por quilómetro por aplicação de um fator 2 a partir dos 20 km, independentemente do número de passageiros transportados ou do município de licenciamento, bem como a fixação de uma bandeirada acrescida de €4,00 quando estas viaturas transportem mais de quatro passageiros, mantendo-se o agravamento do valor por quilómetro nas mesmas condições. As Associações reiteram a posição que vêm defendendo há vários anos no sentido de eliminar a diferenciação tarifária em função da lotação das viaturas, admitindo essa diferenciação apenas quando estas transportem efetivamente mais de quatro passageiros, manifestando, por isso, discordância relativamente à aplicação de majorações nas situações em que sejam transportados menos de cinco passageiros.	Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, optou-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos (independentemente do número de quilómetros percorrido) podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.
Pronúncia ANTRAL/FPT - 26 de junho de 2025	Apreciação da AMT
Mecanismo de Reporte, Periodicidade e Dados Para acompanhamento dos impactos do Regulamento e do modelo de determinação de preços que o integra, o acesso a um conjunto alargado de informação é essencial. Em função do objetivo pretendido, a informação necessária e distinta e as possibilidades de obtenção da mesma são, também variáveis. Informação simplificada •Assim, para obter informação genérica sobre total de quilómetros percorridos, e proporção livre/ocupado, e apenas necessário saber, para um período de tempo conhecido (desejavelmente 1 ano), o número total de quilómetros percorridos e a proporção livre/ocupado, por cada viatura. •Naturalmente, pretendendo-se saber a distância média percorrida, por serviço, e necessário conhecer o número de serviços. •Se for ainda importante acompanhar o impacto das alterações de preços seja pelo indicador de preço médio por serviço, seja ainda por quilómetro percorrido é, ainda, necessário obter o valor total cobrado, líquido de suplementos. Toda esta informação existe: Nos taxímetros, que em termos legais, devem: (...) ser equipados com totalizadores não suscetíveis de reposição a zero para todos os seguintes valores: -Distância total percorrida pelo veículo, -Distância total percorrida quando ocupado, -Número total de corridas, -Montante total das importâncias cobradas como suplementos, -Montante total das importâncias cobradas pelas corridas.	Registado.
Quem pode recolher esta informação: A competência para recolha desta informação e, nos termos do artº 17º do Dec-Lei 101/2023, de 31 de outubro, das Autoridades de Transporte (Municípios). Com que periodicidade pode ser obtida: Não há quadro legal que o determine. No entanto, estando os taxímetros sujeitos a aferição anual e, no quadro do Regulamento que se pretende implementar a atualizações anuais de preços, não há obstáculo a que essa recolha de informação tenha periodicidade anual. Na medida em que os municípios (ou seus agrupamentos) passam a ter competências na definição de tarifas específicas, o desenho das mesmas não poderá deixar de se basear na recolha desta informação, em relação a parte significativa (ou totalidade) da frota licenciada no território abrangido. As Associações estarão naturalmente disponíveis para colaborar com os municípios interessados, quer sensibilizando os seus associados para a importância da recolha dessa informação, quer para participar na construção de soluções de sistematização.	O reporte anual de informação não permite uma análise suficientemente rigorosa e detalhada da realidade do setor, nem assegura uma avaliação eficaz do impacto do presente Regulamento, acrescentando que a dimensão dos ficheiros associados a esse reporte inviabiliza, em termos práticos, o seu tratamento. Nestes termos, o Regulamento prevê a adoção de um regime de reporte trimestral relativamente aos elementos constantes do seu Anexo III (dados relativos a viagens).
Informação mais complexa A informação simplificada acima referida não permite, no entanto, análises mais finas, que tenham nomeadamente em consideração a desagregação de serviços, seja por distâncias, sejam por horários. Não permite, ainda, ter conhecimento do número de dias trabalhados, o que é um elemento relevante para aferir quer os custos, quer a rentabilidade da atividade. Esta informação detalhada, serviço a serviço, apenas está disponível em centrais de despacho, ou aplicações de gestão de tempo de trabalho. Como já se constatou, nos trabalhos de desenvolvimento do atual Regulamento, o universo de viaturas para que se dispôs da totalidade da informação é relativamente escasso (cerca de 660, menos de 5% do total) e com lacunas significativas no que respeita à representatividade territorial. A construção de sistemas mais alargados de recolha de informação é mais complexa, na medida em que envolve não só a disponibilidade das entidades proprietárias dos sistemas de tratamento da informação, mas, fundamentalmente, a adesão dos industriais a sistemas que representam custos acrescidos, com benefícios que frequentemente não conseguem rentabilizar. Embora as Associações estejam disponíveis, como já ocorreu no desenvolvimento do presente projeto, para sensibilizar os operadores para a importância do tratamento e disponibilização da informação recolhida, há que reconhecer que a recolha deste tipo de informação nunca será generalizada. Verificando-se a necessidade de obter esta informação em territórios delimitados (representativos de realidades mais vastas), a adesão dos industriais, essencial para a recolha da informação, implicará, necessariamente, intervenção financeira pública.	A implementação do presente Regulamento, designadamente no que respeita às obrigações de reporte e de recolha de informação, implica um processo de adaptação que envolve não apenas os profissionais do setor, mas também as Autoridades de Transporte. Neste contexto, a AMT tem procurado disponibilizar instrumentos que facilitem o cumprimento dessas obrigações, nomeadamente através da criação de um formulário a submeter via balcão único. No que respeita à eventual intervenção financeira pública, esclarece-se que esta matéria não se insere no âmbito das competências da AMT.

Período Transitório. Previsão da Evolução 2025–2029 – Tabelas Previsionais O nível atual das tarifas do serviço de táxi resulta de um processo prolongado de degradação acumulada, verificado entre 2013 e 2024, durante o qual a evolução dos preços ficou significativamente aquém da evolução dos custos de exploração. Tendo em conta a evolução da Remuneração Mínima Mensal Garantida e do Índice de Preços no Consumidor sem habitação, é indicado que, até maio de 2025, os custos de mão-de-obra aumentaram 71,96% e os custos de exploração 20,36%, enquanto a atualização acumulada das tarifas se cifrou, em média, em 11,13%. Faça a esta divergência, considera-se que a recuperação integral dos preços do serviço de táxi não é exequível num curto prazo, atendendo ao enquadramento concorrencial do setor e à necessidade de evitar impactos abruptos para os utilizadores. É ainda referida a existência de incertezas quanto a alguns parâmetros estruturais de exploração, designadamente o total de quilómetros percorridos, o que reforça a necessidade de um percurso de ajustamento progressivo. Neste contexto, propõe-se a adoção de um período transitório, durante o qual se proceda à recolha de informação simplificada, mas territorialmente alargada, prevendo-se que esse processo esteja concluído até setembro de 2027, de modo a permitir a revisão do preço por quilómetro na revisão ordinária de 2028. É defendida a aplicação faseada dos mecanismos de atualização tarifária até 2029, com mitigação dos impactos iniciais através da aplicação de um fator de transição. É indicado que, em 2025, a atualização tarifária deverá ser mitigada pela aplicação de um fator de transição (FTransT) de 0,65, prevendo-se, em 2026, uma atualização baseada exclusivamente na Taxa de Atualização Tarifária e na evolução da RMMG. A partir de 2027, propõe-se a redução anual do fator de transição em 0,05, até atingir o valor de 0,8 em 2029. Admite-se que, em função da evolução do mercado, a progressão do fator de transição possa ser ajustada, quer por aceleração, quer por retardamento, devendo, em qualquer caso, ser assegurada a aplicação da revisão normal como patamar mínimo, de forma a evitar nova degradação das condições económicas de exploração. Por fim, prevê-se que em 2029 seja realizada uma revisão global do modelo tarifário, sustentada em informação mais representativa.	Compreende-se a degradação histórica dos preços do serviço de táxi e a necessidade do seu ajustamento em função da evolução dos custos da mão-de-obra e dos custos de exploração. Contudo, o presente Regulamento deve assegurar um equilíbrio entre a sustentabilidade económica do setor e a perspetiva e proteção do passageiro. Neste contexto, no que respeita à introdução de fatores de transição, de modo a garantir a coerência sistemática do modelo tarifário, atendendo a que outros fatores ponderados não foram introduzidos com o objetivo de evitar a complexificação do referido modelo e da sua operacionalização, não se considera viável a sua implementação. Reforce-se, contudo, que o presente regulamento será avaliado de dois em dois anos, por forma a que os seus impactos possam ser aferidos e, desta forma, sejam feitos os ajustamentos tidos por convenientes.
Tabelas de Simulações em formato excel É apresentada uma previsão da evolução dos preços do serviço de táxi para o período 2025–2029, assente em pressupostos relativos à evolução da Remuneração Mínima Mensal Garantida e do Índice de Preços no Consumidor sem habitação, utilizados para efeitos de determinação da Taxa de Atualização Tarifária. Com base nesses pressupostos, são projetados valores de preço hora e de preço por quilómetro, que servem de base às simulações efetuadas. As simulações têm natureza ilustrativa e destinam-se a apoiar a análise dos impactos económicos do modelo tarifário proposto, permitindo a comparação entre diferentes cenários, regiões e tipos de viatura, com e sem aplicação do fator de transição. Os cálculos reproduzem o funcionamento do taxímetro, através da contabilização conjunta das componentes de tempo e de distância, com base em valores constantes das propostas consideradas. São descritos os dados de base utilizados, bem como a metodologia e as fórmulas de cálculo aplicadas, incluindo a diferenciação por tipo de dia, horário e escalões de distância, e a integração do fator de transição. É ainda referido que os resultados devem ser interpretados à luz das limitações inerentes à informação disponível e que os ficheiros de simulação anexos permitem a análise comparativa dos diferentes cenários considerados.	Registado.
Aplicação nas diferentes regiões (Fadapt;FadaptT) FAdaptT (Adaptação Tempo) Em princípio não se prevê a necessidade de implementar fatores de adaptação tempo (FAdaptT) de base regional, exceto em situações de sazonalidade. Sendo o Preço Hora diretamente indexado ao custo da mão-de-obra, este dependente da evolução da RMMG, deverá ser comum a todo o território nacional. Verificando-se a necessidade de introduzir este fator, tudo depende do critério que o determina. A nosso ver, à partida, poderá haver dois critérios: Um primeiro critério, mais provável, tem a ver com sazonalidade, ou seja, vários períodos do ano com preço superior e outros com preço inferior. Nesta situação a intervenção do fator deverá intervir sobre o Fajust, determinando o desdobramento deste, em função da época do ano, conforme exemplo abaixo: o Tempo Fração = Valor Fração + [Fadapt (época_alta) x Fajust (diurna_FDS) x FTransT (enquanto aplicável) x Preço Hora / 3600] o Tempo Fração = Valor Fração + [Fadapt (época_baixa) x Fajust (diurna_FDS) x FTransT (enquanto aplicável) x Preço Hora / 3600] o Tempo Fração = Valor Fração + [Fadapt (época_normal=1) x Fajust (diurna_FDS) x FTransT (enquanto aplicável) x Preço Hora / 3600] Um segundo processo, desejavelmente excecional, ocorre quando não esteja disponível outro método que permita superar especificidades regionais/locais. Nesse caso, o FAdaptT aplicar-se-á de forma tendencialmente igual sobre os diferentes Fajust, como no exemplo: o Tempo Fração = Valor Fração + [Fadapt x Fajust (todos) x FTransT (enquanto aplicável) x Preço Hora / 3600]	Não obstante o já mencionado acerca da aplicabilidade prática dos fatores de transição, cumpre reforçar que as características e particularidades regionais, poderão ser tidas em conta e acatadas pelas Autoridades de Transporte territorialmente competentes que, nos termos do presente Regulamento e do Decreto-Leo 101/2023, de 31 de outubro, podem fixar tarifas específicas. Para o efeito, as referidas Autoridades de Transportes deverão proceder à auscultação de associações representativas do setor, dos profissionais do contingente local, bem como das associações de consumidores. Recorde-se que os valores fixados no Anexo I ao presente Regulamento consubstanciam, apenas, valores de referência.
Aplicação nas diferentes regiões (Fadapt;FadaptT) FAdaptD (Adaptação Distância) Já no caso da distância, é mais provável a necessidade de introdução de variações, em função das condições concretas locais. De facto os valores de FAdapt introduzidos nas simulações (houve dúvidas sobre como deveriam ser considerados, se transitórios, se de adaptação permanente) são, em princípio, de aplicação geral, condicionados à reavaliação do valor do PKM, prevista para concluir em Setembro 2027, para vigorar na atualização de 2028. O modelo de cálculo comporta a utilização de dois fatores, em função dos escalões de distância, pelo que um segundo fator pode traduzir o impacto de realidades específicas, sem qualquer problema, desde que seja integrado na mesma estrutura de distâncias. Não existe qualquer problema estrutural que impeça a adoção de diferentes estruturas de distâncias. Implica apenas a alteração da fórmula de cálculo, com desdobramento dos escalões. Em geral, no que respeita ao aumento do número de possibilidades de diferentes frações deverá sempre, em cada situação concreta, ser verificada a capacidade dos taxímetros localmente dominantes para comportarem o número de diferentes situações solicitadas.	Remete-se para a pronúncia anterior
Apresentação da fórmula de cálculo de preço final A fórmula de cálculo do preço efetivo (tal como resultará do cálculo do taxímetro), será a seguinte: Preço Final = Bandeirada + Nº Frações Tempo/Distância x Valor por Fração + Suplemento Chamada (quando aplicável) Em que: Bandeirada = Valor Determinado Regulamentarmente (valor proposto de €2,00 no caso geral ou de €4,00 quando viaturas autorizadas para o efeito transportem mais de 4 passageiros) Nº Frações Tempo/Distância = Determinado pelo algoritmo do taxímetro, assegurando que da contabilização simultânea da distância percorrida e do tempo decorrido, resulta a contagem de uma fração, logo que conjuntamente seja cumprido o respetivo valor ou parcela do mesmo. O processo algorítmico de cálculo é, essencialmente idêntico ao atual, variando apenas em que atualmente a contabilização é alternativa (distância ou tempo) e no novo método passará a ser simultânea (distância e tempo). Valor por Fração = Valor Determinado Regulamentarmente (valor proposto de €0,10) Suplemento de Chamada = Valor Determinado Regulamentarmente, a aplicar quando o serviço seja solicitado por “chamada” não presencial, envolvendo deslocação até ao local de recolha do cliente, onde se inicia a contagem taximétrica (valor proposto de €0,80). Deverá ser mantido o quadro de aplicação atualmente convencionado, designadamente a não aplicação no regime de estacionamento fixo, o limite de distância para introdução do suplemento e a impossibilidade de anular o mesmo após introdução.	A fórmula de cálculo encontra-se já definida no Regulamento e foi objeto de consulta pública, não tendo sido apresentados contributos que a rejeitassem. A sua eventual alteração implicaria um retrocesso significativo em todo o processo regulatório, com o consequente adiamento da entrada em vigor do Regulamento, o que seria prejudicial quer para o setor, quer para os consumidores.

Fundamentação escalões quilométricos É considerada a necessidade de adotar escalões de valor crescentes em função da distância do serviço, atendendo a que os serviços de maior distância, por regra realizados em percursos com menor congestionamento, conduzem a uma redução do valor do serviço quando comparados com serviços em meio urbano, como consequência da maior velocidade de circulação. É referido que, com a eliminação do retorno em vazio, que anteriormente compensava esse efeito, se torna necessário encontrar outro mecanismo que permita corrigir essa situação. É indicado que, na definição dos escalões de quilómetros para aplicação de um fator de agravamento em função da distância, se partiu do escalão definido no estudo inicial apresentado pela AMT, que identificava os 10 km como fronteira a partir da qual ocorria variação do preço hora. Refere-se ainda que esta distância se encontra alinhada com práticas adotadas em alguns países europeus que utilizam mecanismos de progressividade, nomeadamente Londres, Roma e Milão, com referências a limiares de distância semelhantes. Independentemente de ser possível proceder a um ajustamento mais preciso, estes escalões apresentam algumas vantagens: • Em primeiro lugar, são distâncias claras, facilmente percebidas por todos os intervenientes (motoristas e clientes). Escalões mais bem afinados poderiam resultar em distâncias difíceis de compreender. • O impacto em Lisboa (onde interessava reduzir ao mínimo) é quase nulo (1 p.p. na distribuição da receita no 1º escalão e 0,5 p.p. no 2º escalão). Esta redução de impacto é relevante porque o serviço de táxi a partir de Lisboa, em geral, enfrenta sempre situações de congestionamento, mesmo até aos 20 km, com reduzido efeito do fator velocidade sobre o preço. • O impacto no Algarve é positivo, na medida em que a solução sem majoração por quilómetro era muito penalizadora, em serviços acima dos 10 km e mais ainda acima dos 20 km, com o efeito velocidade a exercer-se quase integralmente. • A majoração de valor acima dos 20 km, em Guimarães, aproximando o peso da receita do peso dos quilómetros no mesmo escalão, indicia eventuais impactos semelhantes em territórios de baixa densidade (em que o peso deste tipo de serviços pode ser determinante).	Remete-se para as considerações já efetuadas sobre a aplicabilidade dos fatores de transição.
Pronúncia ANTRAL/FPT - 30 de setembro de 2025	Apreciação da AMT
Na Generalidade Em primeiro lugar, quanto ao relatório final sobre o Projeto de Regulamento Tarifário para os serviços de táxi, importa fazer uma precisão quanto à afirmação de que as Associações foram “auscultadas” em sede de elaboração do estudo técnico de fundamentação de uma primeira proposta de regulamento ...” Na verdade, o que existiu foi uma visita da entidade designada para o apoio técnico com pedido de respostas orais a um questionário generalista sobre vários aspetos do setor, inexistindo aliás, qualquer modelo de projeto que pudesse servir de guião. Este só veio a ser dado a conhecer às Associações já em sede de apreciação pública entre a qual as Associações teriam sido inseridas, não fosse a firme posição tomada de que deveriam ser ouvidas de forma especial. Este é para as Associações um erro de partida que dita não só o afastamento de seu envolvimento no processo, como depois se prolonga na retirada do papel das Associações no processo de audição e negociação que desaparece, ao mesmo tempo que são colocadas várias entidades no processo, algumas nada tendo a ver com o setor. Este último a tempo de ser reparado, como pretendem as Associações.	O paradigma subjacente à elaboração do presente Regulamento é distinto daquele que presidiu à lógica da celebração da Convenção de Preços do Serviço de Táxi de 2024. Com efeito, o Regulamento é elaborado ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro. Neste contexto, a AMT procedeu à elaboração do Regulamento enquanto instrumento normativo de natureza geral e abstrata, distinto de um mecanismo de natureza negociada ou convencional, tendo procurado assegurar um equilíbrio adequado entre os diversos interesses em presença. Para o efeito, foram ouvidas as diferentes partes interessadas, incluindo associações representativas do setor, autoridades de transporte e entidades relevantes na defesa dos consumidores, de modo a construir uma regra geral de formação de preços que fosse tecnicamente fundamentada, juridicamente coerente e, tanto quanto possível, equilibrada do ponto de vista económico e social. O modelo adotado visa, assim, conciliar a sustentabilidade económica da atividade, indispensável à continuidade e qualidade do serviço público prestado, com a proteção dos utilizadores e a promoção da acessibilidade económica, reconhecendo-se que o Regulamento não pretende esgotar nem substituir a consideração de especificidades territoriais, mas antes estabelecer um quadro geral comum, suscetível de ser complementado, nos termos legalmente previstos, por soluções ajustadas às realidades locais.
Na Generalidade Em segundo lugar, as Associações prestaram-se a fornecer os dados, para suporte da solução encontrada, de que dispunham, embora, como diz o relatório possam ser dados com expressão menor da que seria desejável. Recorda-se aqui que esta situação encontra paralelo com a criada à partida que as associações sempre denunciaram, da existência e não consideração do mercado relevante de transporte de passageiros. Trata-se de um ambiente imprescindível para não poder ser desconsiderado, no seu todo, à formação de um preço equilibrado e justo. As Associações consideram ser de manter e relevar esta posição que influenciará sempre, se não considerada e tratada, o preço justo no mercado relevante, pois, não terão sido tidos em consideração os demais operadores que no mercado atuam e as condições de que cada um dispõe para efetuar a sua prestação. Como quer que seja, as posições do trabalho até agora desenvolvido estão definidas com uma fórmula cujos fatores e resultados se afastam em alguns pontos. Tudo reapreciado, as Associações vêm agora, numa nova tentativa de aproximação, apresentar nova proposta que esperam seja considerada em nova reunião.	Esclarece-se que, na presente sede, está em apreço a elaboração de um Regulamento com vista a definir as regras gerais de formação dos preços no setor dos táxis, pelo que não será abordada (nem poderá ser) qualquer matéria que extravase a habilitação legal conferida a esta Autoridade pelo Decreto-Lei 101/2023, de 31 de outubro.
Na Generalidade Importa referir, também, que um desejo manifestado pelas Associações, no sentido de que o Projeto de Regulamento viesse a incluir definições para vários conceitos, cuja amplitude pode ser complexa, ficou por concluir. Não obstante e embora o relatório diga que tal foi feito não vemos que o tenha sido, ficando assim, muitos conceitos utilizados e mais alguns, ainda, por alargamento do âmbito do diploma – artigo 3º anterior e 2º atual, completamente à mercê das interpretações futuras, conceitos que nomeadamente respeitam a “plataformas dedicadas ou que agregam ou intermedieiem outros serviços de mobilidade e transporte”. Acréscce que outros conceitos carecem de definição tais como: “percurso” – alínea a), do artigo 11º, “Associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi”, - n.º 2 do artigo 9º e nº 1 do artigo 10º, “plataformas de serviços dedicadas ou que agregam ou intermedieiem outros serviços de mobilidade e transporte e plataformas digitais, artigo 11º e “operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi”. Finalmente, entendem as Associações ser de revisitar o conceito de serviço “a contrato” – artigo 12º.	O conceito “plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem outros serviços de mobilidade e transporte” encontra-se previsto no Decreto-lei 101/2023, de 31 de outubro. Procedeu-se à uniformização de conceitos, tal como constam no referido diploma legal. Relativamente ao serviço a contrato, esclarece-se que o se pretende que o serviço a contrato não seja suscetível de subverter a lógica subjacente à fixação de uma tarifa única. Nestes termos, é pretendido que o serviço a contrato respeite efetivamente a serviços especiais.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 6.º: “Distância, corresponde à extensão percorrida na viagem entre o ponto de origem e o ponto de destino, medida em metros.” Propõe-se alterar a unidade de contagem para metros, por analogia com a unidade de contagem de tempo, adotando sempre a unidade de distância e tempo mais reduzida, efetivamente correspondente à que será considerada pelo taxímetro. O resultado não sofre qualquer alteração.	Acomodado.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 6.º: “Fração, corresponde à unidade mínima de tarifação no serviço de transporte em táxi, refletido no taxímetro, correspondente ao valor a cobrar por cada segmento percorrido de distância e de tempo, nos termos definidos na estrutura tarifária em vigor.” No modo de cálculo adotado, as frações não correspondem a distância ou tempo, mas sim a distância e tempo. Em bom rigor não podemos, neste caso, definir previamente a distância ou o tempo incluídos em cada fração, na medida em que, ao contrário do que agora ocorre, estes são variáveis, ou seja, exceto para velocidade nula (veículo parado) o tempo e a distância incluídos em cada fração são sempre variáveis. Ver nota anexa 1, exemplificando o resultado dos diferentes processos de contagem.	Acomodado.
Na especialidade Introdução de definição no Artigo 6.º: “Ftrans, correspondente a um fator a aplicar apenas em fase transitória, sobre os preços por tempo e/ou por distância, quando da aplicação direta da fórmula prevista em 3 possam resultar impactos significativos na procura ou rentabilidade.” Na medida em que será necessário implementar um período de transição, importa prever a existência deste fator em regulamento, explicitando, de forma clara, as condições em que pode ser prevista a sua aplicação. Ver nota anexa 2, descrevendo as condições que aconselham a sua utilização, bem como limitações e condicionantes do modelo tarifário único.	Remete-se para as considerações efetuadas acerca da implementação de fatores de transição.

Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 6.º: "5 – O preço associado às componentes de distância e tempo é calculado com base no produto do preço por quilómetro, pela distância da viagem e do produto do preço por minuto, pela duração da mesma, devendo o seu cálculo ser refletido e afixado em tempo real, de forma progressiva, em frações únicas, de segundos e metros, no valor constante do Anexo I ao presente regulamento." Clarificar, apenas, que as frações são únicas, ou seja, de tempo e distância, e que o cálculo do valor é refletido e afixado em tempo real. Do articulado proposto pode-se concluir que há a intenção de automatizar a afixação do valor resultante da contabilização das frações. Há dúvidas da possibilidade técnica de implementar essa prática, para além de não se vislumbrar interesse na mesma. Acredita-se que, do ponto de vista comercial o impacto poderá ser negativo, nas situações em que os processos de cálculo determinam a simultaneidade do registo de duas frações. Desta contagem autónoma resulta ainda, em regra, a contagem de uma fração adicional, por serviço.	Acomodado. Foi clarificada a redação da norma referida.
Na especialidade Proposta de introdução de novo n.º no artigo 6.º: "11- Poderá ser definido um valor específico de bandeirada e de preço por quilómetro, a aplicar em condições idênticas às genericamente definidas, aplicáveis às viaturas de lotação superior a 4 passageiros, apenas quando transportem mais de 4 passageiros. Estes valores específicos constarão do Anexo 1 ao presente regulamento." A inclusão desta alínea adicional visa cobrir a situação das viaturas com lotação superior a 4 passageiros, quando efetivamente transportem mais de 4 passageiros. Na determinação destes valores específicos será de ponderar que estas viaturas (quando a sua lotação seja efetivamente superior a 4 passageiros e respetiva bagagem) têm um custo de exploração superior, quer na componente fixa (custo de aquisição da viatura) quer na componente variável (energia), em toda a operação. Por outro lado, quando transportem mais de 4 passageiros, constituem uma oferta concorrencial com a utilização de 2 táxis de lotação normal. Já no que respeita ao valor por tempo, não se justifica variação, na medida em que a estrutura de custos é idêntica.	Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central. A bandeirada e a tarifa definidas para esta tipologia de viaturas encontram-se definidas no Anexo I.
Na especialidade Proposta de introdução de prómio no Artigo 7.º: "A contratação de serviço de transporte em táxi via telefone, telemóvel, central de despacho ou aplicação, processar-se-á nas seguintes condições:"	A disposição legal prevê a aplicação do suplemento em caso de chamada telefónica ou reserva antecipada do serviço através de central ou aplicação, o que se afigura suficientemente esclarecedor para o passageiro.
Na especialidade Proposta de introdução de n.º no Artigo 7.º: "1 – Nos veículos em regime de estacionamento fixo, o motorista poderá acionar o taxímetro a partir do local de estacionamento, sem introdução de qualquer suplemento."	A disposição legal prevê a aplicação do suplemento em caso de chamada telefónica ou reserva antecipada do serviço através de central ou aplicação, o que se afigura suficientemente esclarecedor para o passageiro.
Na especialidade Proposta de introdução de n.º no Artigo 7.º: "2 – Nos veículos com estacionamento livre ou condicionado é cobrado um suplemento no valor de €0,80, a introduzir no taxímetro no momento do seu acionamento no local de chamada."	Considerando que o Regulamento prevê que o suplemento de chamada deve ser o qual deve ser acionado pelo condutor no início do percurso, não se antevê a necessidade de introdução desta previsão legal.
Na especialidade Proposta de introdução de n.º no Artigo 7.º: "3 – Quando o local de chamada seja exterior à zona em que o veículo está autorizado, o taxímetro será acionado, com introdução do suplemento, no limite da sua zona."	Considerando que o Regulamento prevê que o suplemento de chamada deve ser o qual deve ser acionado pelo condutor no início do percurso, não se antevê a necessidade de introdução desta previsão legal.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 7.º: Renumeração - n.º 2 passa a n.º 4	Não acomodado. Remete-se para as considerações anteriores.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 7.º: Renumeração - n.º 3 passa a n.º 5, com a seguinte redação: "O suplemento referido nos n.º 2 e 3 pode ser alterado ou eliminado, se, em sede de estudo económico, se verificar a viabilidade dessa decisão de alteração." O "Draft" do Regulamento, não define as condições em que o suplemento de chamada pode ser acionado. Desta não definição resulta um vazio normativo, na medida em que atualmente a cobrança do suplemento obedece a regras objeto da Convenção. Propõe-se, assim, a recuperação, por via regulamentar, das regras de cobrança atualmente em vigor. Em referência à alínea 3, deve ser considerada a possibilidade da conclusão do referido estudo económico poder resultar quer no aumento do valor do suplemento, quer na alteração das suas condições de utilização, e não só na sua redução ou eliminação.	Acomodado.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 8.º: Alteração da Epígrafe e introdução do n.º 1 com a seguinte redação: "Artigo 8º Base de Cálculo das Tarifas e sua Atualização Regular 1- Os preços a cobrar por distância percorrida (PKm) e por tempo decorrido (PTV) são calculados com recurso à fórmula constante do Anexo II ao presente regulamento." Na medida em que estão estabilizadas as fórmulas que permitem calcular os preços por distância e por tempo, consideramos que as mesmas devem ser transcritas no regulamento." Esta estabilização possibilita a evolução dos preços base, quer em função da evolução dos indexantes, quer dos parâmetros base, sem necessidade de longos processos de avaliação e concertação. Alterações como por exemplo as resultantes da reavaliação já prevista do total de quilómetros percorridos e da Taxa de Km comerciais, ou do peso dos custos fixos e variáveis de exploração (inevitável consequência da generalização da eletrificação das frotas) ou eventuais alterações legais com incidência nos custos da mão-de-obra, tornar-se-ão óbvias e transparentes. Por outro lado, a fixação das fórmulas de cálculo terá um efeito regularizador dos processos de fixação descentralizada de tarifas, por parte das autoridades de transportes, reduzindo o risco de dispersão tarifária extrema, porque definida com critérios exclusivamente "Ad hoc".	O artigo 6.º, relativo às regras tarifárias de referência, já contém a fórmula de cálculo do preço a pagar pelos serviços de táxi, sendo o Anexo II ao presente regulamento relativo ao valor das frações.
Proposta de alteração ao artigo 8.º: Renumeração do n.º 1 com a seguinte redação: "2 - A atualização regular das tarifas é efetuada anualmente, de acordo com o fator de atualização do índice de preços no consumidor (IPC), sem habitação, no que concerne ao preço por quilómetro (Pkm) e bandeirada, e com a evolução da Remuneração Mínima Mensal Garantida (RMMG) e Subsídio de Alimentação na AP (Administração Pública) no que respeita ao preço por tempo de viagem padrão (Ptempoviagem), por recálculo da fórmula referida no número 1" Introduz-se como fator de atualização eventuais flutuações do subsídio e refeição abonado aos trabalhadores da Administração Pública. O recálculo do valor por tempo (€/minuto) por recurso à fórmula, em vez da simples indexação, permite reproduzir o peso da evolução dos diferentes componentes no preço.	O subsídio de alimentação foi utilizado como variável no apuramento do valor/hora, pese embora existam diferentes realidades no que respeita aos profissionais do setor (sendo que nem todos recebem subsídio de alimentação, considerando que nem todos são trabalhadores por conta de outrem). Não pode ser estabelecido paralelismo entre os profissionais do setor e a FP.
Proposta de alteração ao artigo 8.º: Renumeração do n.º 2 com a seguinte redação: "3 – A referida atualização deverá ocorrer até ao final do mês de dezembro ou na primeira semana após publicação do Orçamento de Estado em Diário da República."	Renumeração não acolhida. Remete-se para a consideração anterior.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 8.º: Introdução do n.º 4 com a seguinte redação: "4 – Os cálculos de atualização do preço por quilómetro e bandeirada serão efetuados com recurso ao IPC Nacional, sem habitação, referente ao mês de novembro." Pretende-se apenas clarificar a data do IPC a utilizar, disponível no INE no período correspondente ao da publicação em DR do OGE e também do Decreto Lei que determina a RMMG.	O regulamento prevê que a atualização regular das tarifas referida no presente artigo, entra em vigor no dia 1 de abril do ano a que respeita, por forma a não criar discrepâncias a nível tarifário entre os profissionais.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 8.º: Renumeração do n.º 3 com a seguinte redação: "5 - A AMT procede à divulgação da atualização das referidas variáveis das tarifas de referência."	Não acolhido. Remete-se para consideração anterior.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 8.º: Introdução do n.º 6 com a seguinte redação: "6 – A tarifa de referência resultantes da atualização regular, entra em vigor no dia 1 de abril do ano a que respeita, no prazo mínimo de 90 dias a contar da publicação das variáveis referidas no ponto anterior." Consideramos que deve ser determinada uma data fixa, evitando a situação que tem ocorrido nas últimas alterações, de haver viaturas com tarifários diferentes ativas no mercado. Essa situação é particularmente relevante já na primeira alteração tarifária (a decorrente da entrada em vigor do presente Regulamento), por forma a evitar a confusão que se gerará, com serviços com preços muito diferentes entre si, durante um período ainda prolongado. Deverá, assim, recorrer-se à pré programação da nova tarifa nos taxímetros, procedendo-se em seguida ao procedimento de controlo metrológico e selagem. Esta solução, já anteriormente praticada, nomeadamente aquando da revisão da convenção de 2012, é possível, de acordo com informação técnica.	Fixou-se o dia 1 de abril, nos termos anteriormente expostos.

Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 14.º: "Sem observações, exceto referência genérica a plataformas (...) que agregam ..."	O referido conceito consta do Decreto-Lei 131/2023, de 31 de outubro.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 14.º: "4 - Sem prejuízo de maior especificação por parte da AMT, quanto a indicadores de reporte de informação necessários à supervisão e revisão do presente regulamento, devem as associações representativas do setor bem como plataformas de intermediação dos serviços de táxi remeter, semestralmente, à AMT os indicadores previstos no artigo 6.º bem como: (i) tipologia de veículo (ii) número de viagens realizadas, (iii) distância realizada por viagem; (iv) preço pago por viagem, devidamente desagregado; (v) data e hora de início e fim de viagem" As associações não têm dados, exceto os que lhes possam ser cedidos pelos seus associados. As associações não dispõem de serviços de recolha e tratamento da informação que eventualmente lhes venha a ser cedida. O trabalho desenvolvido e a informação tratada no quadro da discussão da proposta de regulamento foram apenas desenvolvidos para esse fim específico, não havendo condições económicas que permitam a sua permanência. A esmagadora maioria das plataformas de intermediação dos serviços de táxi (centrais de despacho) não dispõem da maioria dos dados que se pretendem obter, nem sequer de dados (ainda que parciais) respeitantes à totalidade dos serviços de táxis. As Associações estão disponíveis para colaborar no estudo da situação real de informação existente, evitando a produção de regulamentos inconsequentes face aos fins que se pretendem alcançar.	As associações representativas do setor devem assumir um papel ativo na promoção da recolha de informação, sendo a sua colaboração junto dos profissionais indispensável para a construção de uma base de dados fiável e representativa. Regista-se, aliás, que algumas associações já manifestaram disponibilidade para esse efeito, em coerência com o interesse que demonstram nas matérias de regulação tarifária. Nesse contexto, entende-se que a participação das associações não se deve limitar à apresentação de posições críticas, devendo antes traduzir-se num efetivo esforço de articulação e colaboração no processo de implementação e acompanhamento do Regulamento.
Na especialidade Proposta de alteração ao artigo 18.º: "2 - Para os efeitos referidos no número anterior, a AMT pode consultar as autoridades de transportes, operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi e suas Associações representativas, as plataformas de serviço dedicadas ou que agregam outros serviços de mobilidade e transporte, bem como as associações representativas dos direitos dos consumidores e outras entidades públicas competentes."	Acomodado.
Proposta de alteração ao artigo 19.º: "2 – As tarifas resultantes deste regulamento entrarão em vigor decorridos 90 dias após a entrada em vigor do mesmo."	O Regulamento prevê que os taxímetros devem ser adaptados ao novo tarifário no prazo máximo de 90 dias após a entrada em vigor do presente regulamento.
Proposta de alteração ao artigo 8.º: Introdução do n.º 3 com a seguinte redação: " 3 – Os procedimentos de programação e verificação metrológica dos taxímetros deverão estar concluídos na mesma data." Propõe-se a alteração com o objetivo de assegurar a entrada em vigor da nova tarifa na mesma data, em todas as viaturas. Para o efeito recorrer-se-á ao procedimento de pré programação da nova tarifa, com a data de ativação da mesma igual em todas as viaturas. Regressa-se, assim, ao procedimento já adotado aquando da Convenção de serviço de táxi de 2012. Pretende-se com esta alteração evitar a perturbação de mercado que resultaria de, durante um prazo ainda significativo, coexistirem tarifas diferentes, quer no modo de cálculo, quer no valor do serviço, com situações de diferenças de preço de 40% ou superiores.	Remete-se para a consideração anterior.
Na proposta apresentada pelas Associações (Antral e FPT) em 22-05-2025, adicionada de nota explicativa, em 26-06-2025, defendia-se a introdução de Fator de Transição incidindo sobre o valor hora, inicialmente de 0,65, reduzindo-se em 0,05 em cada alteração tarifária sucessiva. Simultaneamente introduzia-se um fator de adaptação no preço por quilómetro, agravando-o em 30% na parte do percurso entre 10,1 km e 20,0 km e em 60%, a partir de 20,1 km. A introdução do Fator de Transição tinha por objetivo suavizar o impacto do aumento tarifário, ajustando-o melhor às condições do mercado, na medida em que se considerou que a aplicação do aumento de preço de uma só vez, embora justificado face aos sucessivos congelamentos da tarifa, teria efeitos negativos sobre a procura do serviço táxi. Por outro lado, a proposta de introdução do Fator de Adaptação no preço por quilómetro visava superar a redução de receita verificada em todas as situações em que o peso do serviço mais longo (nomeadamente serviço em estrada) é mais significativo. Essa situação é claramente visível no universo estudado no Algarve, em que 80% dos quilómetros percorridos correspondem a serviços com mais de 10 km, que representam 75% da receita atual, e indicada em Guimarães, com 60% dos quilómetros percorridos nessas condições, representando 48% da receita. As Associações não ignoram que a região Algarvia tem características específicas e que a cidade de Guimarães está longe de ser representativa do "interior" do país. No entanto, a realidade dos territórios de baixa densidade, onde a maioria das sedes de concelho não geram serviço tipicamente urbano, implica um peso muito significativo de serviços de longas distâncias, fora de localidades, sem congestionamento de trânsito e, portanto, a velocidades médias comparativamente elevadas. Infelizmente não dispomos de informação estatística que permita comprovar essa situação. Não podem, no entanto, as Associações ignorar essa realidade e correr o risco de colocar em causa a viabilidade do serviço de táxi a essas populações, nomeadamente aos seus segmentos mais carenciados.	Remete-se para as considerações efetuadas acerca da implementação de fatores de transição e das competências das Autoridades de Transportes para a fixação de tarifas específicas.
A comparação entre diversos municípios, tendo em conta a área, o índice de concentração populacional, as distâncias entre a cidade/vila sede do município e os outros lugares, possibilita a melhor compreensão desta situação. Conforme se pode constatar na tabela apresentada na Nota Anexa 1, as frações percorridas a velocidades de 50 e 80 km/hora, seguramente dominantes nos serviços prestados nestes territórios percorrem, pelo mesmo valor, distâncias superiores às atuais (97,22 m e 108,67 m em cada fração, contra 94,34 m na situação atual). No nosso entendimento só há duas soluções possíveis para este problema: Uma primeira solução consiste na introdução, ainda que a título transitório, de um agravamento do preço por quilómetro, a partir de determinada distância, na linha da proposta que anteriormente apresentamos. Uma segunda solução passa por reduzir ou eliminar o Fator de Transição incidente sobre o preço hora, também a partir de determinada distância. Uma ou outra solução permitirá, no mínimo, reduzir o problema, e nenhuma levanta qualquer problema técnico de implementação. Em nossa opinião é preferível a solução do agravamento quilométrico, desde logo porque é possível simular os seus efeitos com razoável previsão. No caso da variação do Fator de Transição no preço hora, na medida em que tal redução só ocorre após percorrida determinada distância, não se coloca o problema que condicionou a solução inicial, já que então a redução do fator afetava todo o serviço, em função da sua distância total. O inconveniente desta solução é que não permite prever, com um mínimo de segurança, o impacto na receita.	Remete-se para as considerações efetuadas acerca da implementação de fatores de transição e das competências das Autoridades de Transportes para a fixação de tarifas específicas.
Formulas de Cálculo Preço por Tempo e Preço por Distância A fórmula a utilizar no cálculo do preço por tempo é a que se segue: Preço por minuto = $\{[(CAM \div (HT \times TxHC))] \times (1 + TxMO) \times (1 + TxIVA)\} \div 60$ (resultado arredondado ao cêntimo) Em que: CAM (Custo Anual Mão-de-Obra) = RBA + ESO + SAT HT (Horas Trabalhadas) = 11 meses × 22 dias × 8 horas TxHC (Taxa Hora Comercial) = Km serviço ano ÷ Km totais ano (50%) TxMO (Taxa Margem Operacional) = 10% TxIVA (TxIVA) = 6% RBA (Remuneração Bruta Anual Total) = RMMG × 14 meses + SRD × 11 meses × 22 dias ESO (Encargos Sociais Obrigatórios) = RMMG × 14 meses × TSUp SAT (Seguro Acidentes de Trabalho) = (RMMG × 14 meses + SRD × 11 meses × 22 dias) × TxSAT RMMG (Remuneração Mínima Mensal Garantida) = A publicar anualmente SRD (Subsídio Refeição Diário Administração Pública) = A publicar anualmente TSUp (Taxa Social Única – Contribuição Patronal) = 23,75% TxSAT (Taxa Seguro Acidentes de Trabalho) = 1,75%	Registado.

Preço por Distância (Km) A fórmula proposta para o cálculo do preço por distância é a seguinte: Preço por Km = [(CFKm + CVKm) + TxKmC] × (1+TxMO) × (1 + TxIVA) x (1 + TxIPC) (resultado arredondado ao cêntimo) Em que: CFKm (Custo Fixo por Quilómetro) = CFA + TKmA CVKm (Custo Variável por Quilómetro) = Custo com energia e despesas conservação e manutenção, por quilómetro percorrido TxKmC (Taxa Quilómetro Comercial) = TKmAS + TKmA CFA = Somatório de Custos Fixos (anualizados quando relevante) com exceção dos custos com mão de obra (remuneração bruta e encargos) TKmA = Total de quilómetros percorrido em média por uma viatura, em cada ano. TKmAS = Total de quilómetros percorrido em média por uma viatura, em cada ano, em serviço TxMO (Taxa Margem Operacional) = 10% TxIVA (TxIVA) = 6% TxIPC = Taxa de revisão anual (IPC Nacional, sem habitação, Novembro) PROPOSTA DE PREÇOS PARA O PERÍODO 2025 A 2029 Evolução de Preços por Tempo e Distância, no período 2025 a 2029 Os preços base por quilómetro e por minuto resultam da aplicação das respetivas fórmulas de cálculo que se propõe sejam anexas ao Regulamento. A aplicação da fórmula incorporando os valores relativos a 2024 (para efeito de comparação) e de 2025 (para aplicação) é a seguinte: CÁLCULO DO PREÇO POR MINUTO 2024 (((€820,00 × 14 + €6,00 × 11 × 22) + (€820,00 × 14 × 23,75%) + (€820,00 × 14 + €6,00 × 11 × 22) × 1,75%) ÷ (11 × 22 × 8 × 50%)) × (1 + 10%) × (1 + 6%)) ÷ 60 = €0,3189 €0,32 2025 (((€870,00 × 14 + €6,00 × 11 × 22) + (€870,00 × 14 × 23,75%) + (€870,00 × 14 + €6,00 × 11 × 22) × 1,75%) ÷ (11 × 22 × 8 × 50%)) × (1 + 10%) × (1 + 6%)) ÷ 60 = €0,3365 €0,34 CÁLCULO DO PREÇO POR QUILOMETRO 2024 (((€10.285,42 ÷ 57.307 km) + €0,134) ÷ (28.653,5 km ÷ 57.307 km) × (1 + 10%) × (1 + 6%) × (1 + 0%) = €0,73103 €0,73 2025 (((€10.285,42 ÷ 57.307 km) + €0,134) ÷ (28.653,5 km ÷ 57.307 km) × (1 + 10%) × (1 + 6%) × (1 + 1,75%) = €0,74383 €0,74 SITUAÇÃO GERAL (TODAS AS VIATURAS QUANDO TRANSPORTANDO ATÉ 4 PASSAGEIROS) Preço Base por quilómetro O preço base por quilómetro foi calculado de acordo com a fórmula anexa, tendo por base os custos calculados pelas Associações (referentes ao ano de 2024 até setembro), atualizados pelo IPC de agosto de 2025 (último disponível). A atualização de preços para 2027-2029 seguiu previsão de IPC em novembro de cada ano. <table><tr><th>Período</th><th>Valor Km</th><th>IPC</th></tr><tr><td>2024</td><td>€ 0,73</td><td>---</td></tr><tr><td>2025/2026</td><td>€ 0,74</td><td>1,75%</td></tr><tr><td>2027</td><td>€ 0,76</td><td>2,1%</td></tr><tr><td>2028</td><td>€ 0,77</td><td>2,0%</td></tr><tr><td>2029</td><td>€ 0,79</td><td>2,0%</td></tr></table>	Período	Valor Km	IPC	2024	€ 0,73	---	2025/2026	€ 0,74	1,75%	2027	€ 0,76	2,1%	2028	€ 0,77	2,0%	2029	€ 0,79	2,0%	Registado.
Período	Valor Km	IPC																	
2024	€ 0,73	---																	
2025/2026	€ 0,74	1,75%																	
2027	€ 0,76	2,1%																	
2028	€ 0,77	2,0%																	
2029	€ 0,79	2,0%																	
Preço por Minuto Os preços por minuto foram calculados com base numa previsão da evolução da RMMG. Na medida em que se espera que o regulamento entre em vigor antes de dezembro, a RMMG de base para os cálculos de 2026 será a que vigora em 2025. Isto implica que o valor a cobrar em 2026, por cada minuto, corresponda de facto ao valor de 2025, resultando em 2027 num acréscimo correspondente a 2 anos, na componente do preço por tempo. Não foi ainda considerada, por falta de informação, qualquer atualização do Subsídio de Refeição na Administração Pública. <table><tr><th>Período</th><th>Valor Minuto</th><th>RMMG</th></tr><tr><td>2024</td><td>€ 0,32</td><td>€820,00</td></tr><tr><td>2025/2026</td><td>€ 0,34</td><td>€870,00</td></tr><tr><td>2027</td><td>€ 0,38</td><td>€985,00</td></tr><tr><td>2028</td><td>€ 0,40</td><td>€1.040,00</td></tr><tr><td>2029</td><td>€ 0,42</td><td>€1.100,00</td></tr></table>	Período	Valor Minuto	RMMG	2024	€ 0,32	€820,00	2025/2026	€ 0,34	€870,00	2027	€ 0,38	€985,00	2028	€ 0,40	€1.040,00	2029	€ 0,42	€1.100,00	Registado.
Período	Valor Minuto	RMMG																	
2024	€ 0,32	€820,00																	
2025/2026	€ 0,34	€870,00																	
2027	€ 0,38	€985,00																	
2028	€ 0,40	€1.040,00																	
2029	€ 0,42	€1.100,00																	
Fator de Transição Na simulação considerada na avaliação de impacto foi considerado um Fator de Transição, incidente sobre o valor hora e o valor por km, com os seguintes valores: <table><tr><th>Período</th><th>FTrans Tempo (todo o percurso)</th><th>FTrans Dist. (a partir do 10º e 20º km)</th></tr><tr><td>2025/2026</td><td>0,65</td><td>1,20; 1,40</td></tr><tr><td>2027</td><td>0,70</td><td>1,20; 1,40</td></tr><tr><td>2028</td><td>0,75</td><td>1,20; 1,40</td></tr><tr><td>2029</td><td>0,80</td><td>1,20; 1,40</td></tr></table>	Período	FTrans Tempo (todo o percurso)	FTrans Dist. (a partir do 10º e 20º km)	2025/2026	0,65	1,20; 1,40	2027	0,70	1,20; 1,40	2028	0,75	1,20; 1,40	2029	0,80	1,20; 1,40	Registado.			
Período	FTrans Tempo (todo o percurso)	FTrans Dist. (a partir do 10º e 20º km)																	
2025/2026	0,65	1,20; 1,40																	
2027	0,70	1,20; 1,40																	
2028	0,75	1,20; 1,40																	
2029	0,80	1,20; 1,40																	
Foi ainda considerado um Fator de Transição no parâmetro distância, ajustado por forma a assegurar, quando combinado com a evolução do Fator de Transição Tempo, um impacto aproximado de 25% (24,7%) na receita dos serviços na cidade de Lisboa e nulo (-0,4%), na receita dos serviços na região do Algarve, no que respeita ao período inicial, de 2025/2026. Em função do estudo previsto, incidente sobre uma amostra mais significativa, bem como da informação que for sendo recolhida, proceder-se-à, o mais tardar até final de 2028, à avaliação da evolução dos preços e seu impacto e ao ajustamento dos fatores de transição.	Registado.																		
Impacto estimado no período 2025 a 2029 Tendo em conta a combinação dos preços por distância e por tempo estimados e respetivos fatores de transição estima-se que a evolução seja a constante dos quadros inseridos no fim desta proposta. Verifica-se que com exceção das viaturas com lotação superior a 4 passageiros, nas condições específicas da região Algarve, a alteração proposta é positiva em todas as situações analisadas. Mesmo em situação específica, como é a região do Algarve, no caso das viaturas com lotação de 4 passageiros, a solução proposta é neutra, no primeiro ano, evoluindo positivamente ao longo do período da projeção. Já no que respeita às viaturas com lotação superior a 4 passageiros, verifica-se uma redução significativa do valor cobrado, no início do período, com recuperação progressiva ao longo do período. Tal evolução resulta da necessária convergência tarifária, quando sejam transportados até 4 passageiros. SITUAÇÃO DAS VIATURAS AUTORIZADAS, QUANDO TRANSPORTANDO MAIS DE 4 PASSAGEIROS Como já referido anteriormente, a ocorrência desta situação é, tendencialmente, marginal, não abrangendo, tanto quanto os registos permitem constatar, mais de 2% do total dos serviços. Consideramos, no entanto, que é de manter a diferenciação tarifária nestas situações, até porque são as que diferenciam, em serviço prestado, estas viaturas das de menor lotação. Em princípio mantemos a proposta anteriormente apresentada (duplicação da bandeirada e do preço por quilómetro, manutenção do preço por tempo), sem prejuízo de avaliar algum ajustamento a estes valores.	Remete-se para as considerações efetuadas acerca da implementação de fatores de transição e das competências das Autoridades de Transportes para a fixação de tarifas específicas. Tendo em conta a consulta pública e os profissionais do setor, a eliminação de uma tarifa mais elevada nos veículos com capacidade para transportar mais do que 4 passageiros representaria impactos negativos para os profissionais que possuem viaturas desta tipologia, considerando que tanto os custos de aquisição como os custos de manutenção dos veículos são, efetivamente, mais altos. Nesta medida, opta-se por manter um preço por quilómetro e um valor de bandeirada mais elevados neste tipo de veículos podendo, contudo, o utilizador recusar a prestação do serviço em viatura com estas características, quer em regime de praça, quer através de chamada via central.																		

Pronúncia Direção Regional dos Transportes e da Mobilidade Terrestre	Apreciação da AMT
1.º) Na sequência de solicitação das Associações de Táxi da Região Autónoma da Madeira, está em curso um processo tendente a uma eventual atualização da Convenção do Tarifário dos Táxis vigente, para vigorar na RAM, ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, e no Decreto Legislativo Regional n.º 30/2003/M, de 9 de dezembro. Assim, considerando que nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, mantém-se em vigor o regime de preços constante do Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, e a respetiva convenção de preços, até à aprovação do Regulamento agora em consulta pública, solicitamos a introdução de uma norma neste Regulamento que possibilite a aplicação, por um período transitório não inferior a um ano, das regras atualmente em vigor para a atualização do tarifário aplicável ao transporte de passageiros em táxi, isto sem prejuízo de posterior eventual adaptação do diploma à RAM, ao abrigo do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 45.º do referido Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro. 2.º) Por outro lado, e não obstante o referido no ponto 1, importa salvaguardar, numa fase posterior ao período transitório, a possibilidade de adaptação à RAM dos critérios de fixação de novas tarifas, de modo a que estas tenham em linha de conta especificidades regionais, nomeadamente as decorrentes da insularidade e da orografia.	Será incluída no Regulamento uma norma que prevê a sua aplicação nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, por decisão e adaptação dos respetivos Governos Regionais, atentas as respetivas atribuições e competências legais.
3.º) Por fim, e não menos relevante, é essencial que o Regulamento preveja, de forma explícita, que a sua aplicação nas Regiões Autónomas será feita com respeito das competências dos respetivos órgãos de Governo próprio. Para tal, propõe-se a inserção de um novo artigo autónomo com a seguinte redação: "Artigo 19.º-A Aplicação nas Regiões Autónomas O presente regulamento aplica-se nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo da sua adaptação pelos respetivos Governos Regionais, atentas as respetivas atribuições e competências legais."	Remete-se para a apreciação efetuada supra.
Pronúncia Câmara Municipal de Loures	Apreciação da AMT
No âmbito da consulta pública sobre o Projeto de Regulamento que estabelece as regras gerais de formação dos preços no serviço públí-co de transporte de passageiros em Táxi, vimos dar nota da nossa concordância com o documento apresentado. Refere apenas que talvez pudesse ser dada uma maior clareza no Anexo I, talvez através de uma legenda ou descrição como apresentado na página 6 do Sumário executivo, que permita uma interpretação inequívoca de cada tarifa. Sobre os horários dos períodos diurno e noturno, mencionados no nº9 do art.7.º do projeto de regulamento, indica-se que não coincidem com os horários apresentados na página 6 do Sumário executivo, ficando a duvida sobre quais os períodos que serão considerados.	Registado. Acerca dos horários relativos aos períodos diurno, noturno, deverão ser considerados os que constam da redação do Regulamento (atual n.º 9 do Artigo 6.º)
Pronúncias Gerais	
Foram igualmente recebidas diversas pronúncias de carácter geral, apresentadas por particulares, que não introduzem elementos novos ou relevantes para a apreciação do projeto de Regulamento, ou que incidem sobre matérias já objeto de análise e resposta pela AMT no âmbito das pronúncias anteriormente apreciadas. Nestes termos, as referidas pronúncias são tomadas em consideração no quadro da análise global, não se justificando uma apreciação individualizada.	