

**PROPOSTA DE REGULAMENTO DE REGRAS E
PRINCÍPIOS GERAIS TARIFÁRIOS PARA OS
SERVIÇOS DE TAXI – RELATÓRIO**



PROPOSTA DE REGULAMENTO DE REGRAS E PRINCÍPIOS GERAIS TARIFÁRIOS PARA OS SERVIÇOS DE TÁXI – RELATÓRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Enquadramento	1
1.2. Estrutura do Relatório	3
2. CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO DE TÁXIS EM PORTUGAL	4
2.1. Enquadramento	4
2.2. O sistema tarifário do táxi	5
2.2.1. Definições e conceitos relevantes	5
2.2.2. Principais reflexões sobre o sistema tarifário atual	8
2.3. A oferta de táxis em Portugal	14
2.3.1. O mercado dos táxis	14
2.3.2. A digitalização do setor do Táxi	19
2.3.3. Articulação com o transporte público regular e com o transporte escolar	23
2.4. Principais dificuldades sentidas no mercado dos táxis	27
2.5. Análise SWOT do sistema tarifário	30
2.5.1. Introdução	30
2.5.2. SWOT	30
3. BENCHMARKING INTERNACIONAL	33
4. PROPOSTA DE TIPOLOGIA DE TARIFAS E PRINCÍPIOS DE APLICAÇÃO	47
4.1. Enquadramento	47
4.2. Regras de formação do preço e princípios de aplicação	49
4.2.1. Regras gerais	49
4.2.2. Dias e Períodos horários considerados na definição das tarifas	51
4.2.3. Preço da Bandeirada	52
4.2.4. Preço por Quilómetro	55
4.2.5. Preço por Tempo de Viagem	60
4.2.6. Outras tipologias de tarifas previstas	63

4.2.7. Veículos com capacidade para mais de 4 passageiros	70
4.2.8. Suplementos	70
5. ESTUDO TECNICO DAS CONDIÇÕES ECONOMICO-FINANCEIRAS	72
5.1. Enquadramento	72
5.2. Modo de cálculo das tarifas	73
5.3. Impacte do novo tarifário em comparação com a implementação das tarifas urbanas	74
5.3.1. Proposta base	74
5.3.2. Proposta de introdução de um fator de ajuste	82
5.4. Impacte do novo tarifário em comparação com a implementação das tarifas ao quilómetro	85
5.4.1. Proposta base	85
5.4.2. Análise de sensibilidade	90
6. PROPOSTA DE REGULAMENTO TARIFARIO	91
7. CONCLUSÕES	92

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Representação esquemática da metodologia para a Fase 1 do Estudo	2
Figura 2 Componentes do sistema tarifário do táxi em 2024	5
Figura 3 Definições relativas ao taxímetro	6
Figura 4 Sistema Tarifário do Táxi em 2024	7
Figura 5 Número total de licenças por município (a) e Nº de licenças / 1000 habitantes (b)	15
Figura 6 Contingente de táxis por município (a) e vagas no contingente (b)	16
Figura 7 Evolução dos contingente e licenças em Portugal Continental entre 2006 e 2021	17
Figura 8 Regimes de estacionamento em vigor nos municípios: distribuição (a) percentual e geográfica (b).	18
Figura 9 Municípios de Portugal Continental com serviço de transporte Flexível	25
Figura 10 Exemplo de diagrama de rede do transporte a pedido do Médio Tejo.	26
Figura 11 Extrato do mapa do serviço <i>+Perto</i> da STCP – Exemplos dos pontos a que é possível aceder (a amarelo) desde o Amial (Ponto 41 a vermelho)	27
Figura 12 Exemplo de uma placa de matrícula traseira de táxi ou TVDE em Espanha.	28
Figura 13 Extrato do sítio internet dos aeroportos de Paris – Informação tarifária dos táxis do aeroporto Paris - Orly	46
Figura 14 Curva que relaciona a componente do preço por tempo e a distância da viagem, calculado a partir da informação do simulador de viagens	76
Figura 15 Relação entre a distância e a duração da viagem, calculado a partir da informação do simulador de viagens	76
Figura 16 Período Diurno Comparação dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária	78
Figura 17 Período Diurno Comparação das tarifas considerando as viagens realizadas, simuladas e a aplicação da nova proposta de tarifas	78
Figura 18 Período Noturno Comparação dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária	80
Figura 19 Período Noturno Comparação dos preços por escalões de distância	80
Figura 20 Fins de Semana e Feriados Comparação dos preços por km por escalões de distância na situação atual (equiparada ao período noturno) e considerando a proposta de regulamento considerando os valores diurnos e noturnos	81
Figura 21 Fins de Semana e Feriados Comparação dos preços por escalões de distância na situação atual (equiparada ao período noturno) e considerando a proposta de regulamento considerando os valores diurnos e noturnos	81
Figura 22 Comparação do preço por km por escalões de distância, na situação atual, proposta e proposta com ajustes	83

Figura 23 Comparação do preço por escalões de distância, na situação atual, proposta e proposta com ajustes	84
Figura 24 Distribuição da população nos lugares ponderada pela distância à sede do concelho	86
Figura 25 Período Diurno Comparação dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária	87
Figura 26 Período Diurno Comparação dos preços por escalões de distância	88
Figura 27 Período Noturno Comparação dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária	89
Figura 28 Período Noturno Comparação dos preços por escalões de distância	89

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 Velocidade de comutação que define o limiar em que se passa do cálculo em função do tempo para a distância da viagem	10
Tabela 2 – Resumo sumário das aplicações de táxi em funcionamento em Portugal (junho de 2024)	20
Tabela 3 – Funcionalidades das aplicações mais relevantes	22
Tabela 4 Cidades e regiões analisadas	33
Tabela 5 Comparação Tarifas de Táxis – Bandeirada	35
Tabela 6 Comparação Tarifas de Táxis – Preços	37
Tabela 7 Principais componentes do preço ajustadas a Portugal com a paridade do poder de compra	39
Tabela 8 Comparação Tarifas de Táxis referentes ao ano de 2024 – Suplementos e Outras Tarifas	41
Tabela 9 Comparação Tarifa Diurna entre os aeroportos principais e o centro da cidade	43
Tabela 10 Informação sobre tarifas de táxis disponibilizada nos sites dos aeroportos analisados	45
Tabela 11 Tipologias de dias e períodos do dia considerados na Convenção de 2024	51
Tabela 12 Proposta de ajuste e preço em função dos dias e períodos, considerando o definido no Código do Trabalho	52
Tabela 13 Tarifa Diurna, veículos com capacidade de transporte até 4 passageiros: Cálculo da bandeirada “liquida”, excluída a componente da distância	53
Tabela 14 Tarifa Noturna, veículos com capacidade de transporte até 4 passageiros: Cálculo da bandeirada “liquida”, excluída a componente da distância	53
Tabela 15 Proposta de valor para a bandeirada e sua comparação com o valor da bandeirada atual, excluindo a componente do custo associada à distância incluída na bandeirada atual	55
Tabela 16 Tarifas por quilómetro atuais, considerando as tarifas urbanas e ao quilómetro no período diurno e noturno, táxi com capacidade de transporte para 4 passageiros, situação atual	56

Tabela 17 Tarifas por quilómetro atuais, considerando as tarifas urbanas e ao quilómetro no período diurno e noturno, táxi com capacidade de transporte para mais de 4 passageiros, situação atual	56
Tabela 18 Estimativa dos custos de produção do transporte em táxis (excluindo custos com motorista)	58
Tabela 19 Produção quilométrica e preço por km, considerando dois limiares de produção quilométrica anual.	60
Tabela 20 Preços por hora na Convenção de 2024	61
Tabela 21 Estimativa dos custos com ordenado do motorista e sua tradução no preço por hora	62
Tabela 22 Proposta de ajuste dos preços em função dos dias e períodos, considerando o definido no Código do Trabalho	62
Tabela 23 Proposta e estrutura de tabela para o cálculo do preço fixo da tarifa a percurso	65
Tabela 24 Velocidade de comutação (km/h) abaixo da qual é considerado APENAS o custo do tempo	73
Tabela 25 Indicadores de mobilidade em táxi dos inquiridos à mobilidade da AML e da AMP	74
Tabela 26 Estimativas de preço (e respetiva composição nas três componentes) tendo em consideração os escalões de distância de 1 a 20 km, período DIURNO	77
Tabela 27 Estimativas de preços atuais e considerando a proposta tarifária para os escalões de distância referidos por cada uma das entidades	77
Tabela 28 Estimativas de preço (e respetiva composição nas três componentes) tendo em consideração os escalões de distância de 1 a 20 km, período NOTURNO	79
Tabela 29 Fins de Semana e Feriados Comparação dos preços por escalões de distância na situação atual (equiparada ao período noturno) e considerando a proposta de regulamento considerando os valores diurnos e noturnos	82
Tabela 30 Comparação do preço total e do preço por km na situação atual e na proposta com ajustes	84
Tabela 31 Estimativas de preço (e respetiva composição nas três componentes) tendo em consideração os escalões de distância de 1 a 20 km, período DIURNO	87
Tabela 32 Estimativas de preço (e respetiva composição nas três componentes) tendo em consideração os escalões de distância de 1 a 20 km, período NOTURNO	88
Tabela 33 Fins de Semana e Feriados, Tarifas ao quilómetro Comparação dos preços por escalões de distância na situação atual (equiparada ao período noturno) e considerando a proposta de regulamento considerando os valores diurnos e noturnos	90

LISTA DE ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

AMT	Autoridade de Mobilidade e Transportes
ANTRAL	Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros
AT	Autoridade de Transportes
CAOP	Carta Administrativa Oficial de Portugal
FPT	Federação Portuguesa do Táxi
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P
MaaS	Mobility as a Service
OSP	Obrigações de Serviço Público
TP	Transporte público
TPF	Transporte público flexível
TPR	Transporte público regular

1. INTRODUÇÃO

1.1. ENQUADRAMENTO

O novo regime jurídico do serviço de transporte público de passageiros em táxi, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 101/2023 de 31 de outubro, tem como objetivos modernizar o setor, melhorar a qualidade do serviço prestado aos passageiros e garantir a segurança e fiabilidade do transporte em táxi, assinalando a necessidade de revisão e simplificação do modelo tarifário existente “por forma a adaptá-lo ao novo contexto institucional do setor da mobilidade e dos transportes”. Este regulamento estabelece ainda que os municípios, enquanto Autoridades de Transporte para o serviço público de transportes em táxi, passam a ter competências para fixar as tarifas aplicáveis ao seu território, através de regulamentos próprios.

O artigo 20.º deste regime jurídico prevê que as regras gerais de formação dos preços dos serviços em táxi sejam definidas em regulamento específico a aprovar pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes - AMT, “tendo em conta os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores” e que os regulamentos tarifários “estabelecidos pelas autoridades de transportes devem respeitar as regras gerais constantes do regulamento.

Também o Regulamento 430/2019 da AMT estabelece orientações que devem ser tidas em conta na formação de preços do transporte público, destacando-se entre estas, o disposto nos artigos 4.º (Princípios Gerais), 5.º (Fixação de novas tarifas) e 6.º (Estrutura de Custos).

O presente documento apresenta o **Estudo de apoio à elaboração de regulamento de regras e princípios gerais tarifários para os serviços de táxi**, tendo sido realizadas as seguintes tarefas:

- Recolha e análise da informação de base;
- *Benchmarking* internacional;
- Auscultação das partes interessadas;
- Caracterização e Diagnóstico geral da oferta e da procura, incluindo análise SWOT;
- Estudo técnico das condições económico-financeiras que fundamentam a proposta de modelo tarifário;
- Proposta de regulamento tarifário (sem prejuízo dos contributos em sede de consulta pública).



Refira-se que a proposta de Regulamentação Tarifária e o Estudo Técnico das Condições Económico-Financeiras foram elaborados em simultâneo, num processo iterativo, em que se procedeu à avaliação dos impactes da proposta na comparação com a situação atual. Nos casos em que estes impactes se apresentaram como potencialmente penalizadores para uma das partes interessadas, propôs-se o ajuste da tipologia de tarifas, minimizando estes impactes.

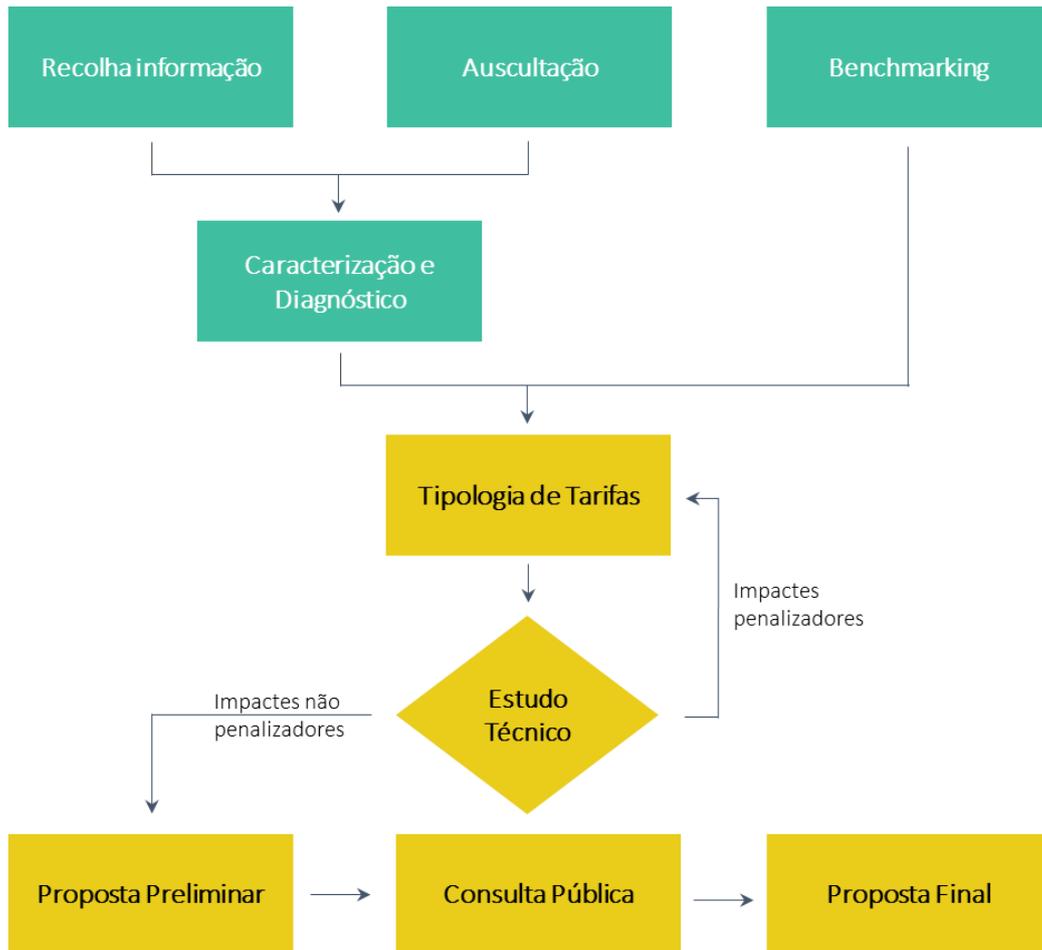


Figura 1 | Representação esquemática da metodologia para a Fase 1 do Estudo

1.2. ESTRUTURA DO RELATÓRIO



2. Caracterização do mercado de táxis em Portugal

- Caracterização do sector do táxi, direcionada para o entendimento das necessidades de alteração a incluir na elaboração do regulamento tarifário
- Análise SWOT sobre o sistema tarifário do táxi em Portugal



3. Benchmarking internacional

- Identificação de diferentes práticas e sistematização de abordagens adotadas no regime tarifário de diferentes países com contextos comparáveis com Portugal



4. Proposta de tipologia de tarifas e princípios de aplicação

- Identificação de outras práticas resultantes do exercício de *benchmarking*
- Desenvolvimento do conceito para a definição das tipologias de tarifas e respetivos princípios de aplicação



5. Estudo técnico das condições económico-financeiras

- Avaliação dos novos preços calculados com base no tarifário estabelecido
- Determinação do impacte potencial para passageiros, operadores e estado
- Avaliação do conceito subjacente à proposta tarifária relativamente a múltiplas vertentes



6. Proposta de regulamento tarifário

- Proposta preliminar de regulamento tarifário para os táxis, para validação da AMT



7. Conclusões

- Principais conclusões do estudo



Anexos

- Resumo da informação recolhida na auscultação às partes interessadas e no levantamento de informação;
- Resultados das pesquisas realizadas e resultados obtidos e respetivas curvas de regressão.

2. CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO DE TÁXIS EM PORTUGAL

2.1. ENQUADRAMENTO

O serviço de táxi em Portugal é um **serviço público do transporte de passageiros em veículos ligeiros**, sendo uma atividade regulada nas diferentes dimensões do serviço, nomeadamente no que respeita às condições de segurança que são proporcionadas pelo serviço, à qualidade do serviço prestado, mas também à competitividade do setor.

O serviço está sujeito ao regime do “contingente”, sendo as autarquias locais, as entidades competentes para definir e modificar os contingentes, assim como para emitir novas licenças, as quais estão limitadas geograficamente.

O **preço do serviço de transporte em táxi é definido a nível nacional** e é, salvo no caso dos serviços a contrato, determinado pelo taxímetro, que calcula e exibe automaticamente o preço a ser cobrada pelo serviço prestado.

Neste capítulo apresenta-se de modo sintético os principais aspetos que enquadram a organização do sistema tarifário aplicável ao mercado dos táxis e procede-se ao enquadramento do setor relativamente ao nível da cobertura geográfica e populacional, aos níveis de digitalização e à forma como estes se articulam com o transporte público regular. Finalmente, sistematizam-se as principais dificuldades identificadas pelos profissionais do setor, utilizadores e Autoridades de transportes, as quais foram coligidas em sede de entrevistas presenciais, testemunhos escritos, Focus Group e *workshops*.

Refira-se que uma das principais dificuldades sentidas no desenvolvimento deste projeto está associada à escassez de informação sistematizada, seja sobre os padrões da oferta de transporte em táxi, mas também sobre as dinâmicas de procura (passageiros transportados e receitas geradas) que este setor gera quer individualmente, quer no conjunto. Nos pontos seguintes apresenta-se a melhor informação disponível, e sempre que possível identificam-se os indicadores que importa começar a recolher para melhorar o conhecimento sobre este setor.

2.2. O SISTEMA TARIFÁRIO DO TÁXI

2.2.1. DEFINIÇÕES E CONCEITOS RELEVANTES

O sistema tarifário atual é definido pela Convenção de Preços, estabelecida ao abrigo do Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, o qual fixa o sistema de preços convencionais, e para cuja definição, as associações empresariais do setor têm um papel simultaneamente mais ativo e responsável. Atualmente está em vigor a Convenção de Preços de 2024¹, a qual é válida até à entrada em vigor do novo regime tarifário, previsto no Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro - Artigo 20.º sobre o Regime Tarifário.

A Convenção de Preços apresenta de modo sistemático os referenciais de preço, que devem ser aplicados em cada circunstância, de abrangência geográfica e/ou temporal, estabelecendo algumas das definições base que ajudam à compreensão da estrutura tarifária considerada. Estas são reproduzidas na Figura 2.

Bandeirada

Custo de ativação do serviço, com a qual é possível percorrer uma dada distância, antes de iniciar a contagem do preço ao quilómetro

Tarifa por distância

Contada por frações de distância percorrida, que são acionadas após ultrapassada a distância incluída na bandeirada

Tarifa por tempo de espera

Contada por frações de tempo de viagem, as quais são acionadas quando o veículo circula abaixo da velocidade de comutação e é calculada pelo rácio entre o preço por hora e o preço por quilómetro

Suplementos

- Para transporte de bagagem ou de animais domésticos
- Suplementos de chamada

Figura 2 | Componentes do sistema tarifário do táxi em 2024

Fonte: Elaboração própria com base na Convenção de Preços de 2024 e no Decreto-Lei n.º 45/2017

Adicionalmente, para assegurar a compreensão plena de como é calculado o preço final, importa ter em consideração as definições constantes do Decreto-Lei n.º 45/2017 de 27 de abril² e que aqui se reproduzem na Figura 3.

¹ Estabelecida entre a Direção-Geral das Atividades Económicas, a ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviário e Automóveis Ligeiros; e a FPT – Federação Portuguesa do Táxi.

² O Decreto-Lei n.º 45/2017 de 27 de abril, estabelece os requisitos e procedimentos de avaliação da conformidade do taxímetro, o modo de funcionamento do mesmo, bem como a forma de cálculo

Taxímetro
<i>Dispositivo que mede o tempo transcorrido e calcula a distância com base num sinal emitido pelo gerador de sinais, calculando ainda e apresentando a importância a pagar pela corrida com base na distância calculada e/ou na duração medida da mesma</i>
Velocidade de comutação
<i>Valor da velocidade obtida por divisão do valor da tarifa por tempo pelo valor da tarifa por distância</i>
Modo de cálculo normal S (aplicação simples da tarifa)
<i>Cálculo da importância a pagar 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</i>
Modo de cálculo normal D (aplicação dupla da tarifa)
<i>Cálculo da importância a pagar com base na aplicação simultânea da tarifa por tempo e da tarifa por distância em toda a corrida</i>
Posição de funcionamento
Livre
<i>A função de cálculo da importância a pagar está desativada</i>
Em serviço
<i>O cálculo da importância a pagar se realiza com base numa possível bandeirada inicial e numa tarifa por distância percorrida e/ou duração da corrida</i>
Em espera
<i>É indicada a importância a pagar pela corrida e está desativada pelo menos a função de cálculo da importância com base no tempo</i>

Figura 3 | Definições relativas ao taxímetro

Fonte: Elaboração própria com base no Decreto-Lei n.º 45/2017, de 17 de abril.

A Figura 4 apresenta as opções do sistema tarifário que vigora em 2024.

1	Tarifa Urbana Diurna: 06:00 - 21:00, e Noturna: 21:00 - 06:00, sábados, domingos e feriados nacionais
3	Tarifa ao quilómetro com retorno em vazio Diurna: 06:00 - 21:00, e Noturna: 21:00 - 06:00, sábados, domingos e feriados nacionais
5	Tarifa ao quilómetro com retorno ocupado Diurna: 06:00 - 21:00, e Noturna: 21:00 - 06:00, sábados, domingos e feriados nacionais
6	Tarifa à hora
C	Tarifa a contrato
P	Tarifa a percurso

Figura 4 | Sistema Tarifário do Táxi em 2024

Fonte: Elaboração própria com base na Convenção de Preços de 2024

De acordo com a Convenção, a **tarifa urbana (1) vigora apenas “em freguesias ou grupos de freguesias (coroas) de um concelho, a pedido da respetiva Câmara Municipal”**. Nas áreas onde se aplica “haverá mudança para a tarifa ao quilómetro quando os táxis realizarem serviços para fora da área a que estão afetos”. Os veículos afetos a essas áreas terão o seu taxímetro programado para as tarifas 1,3, 5 e 6. Os suplementos são incluídos, se acionados pelo condutor no início do percurso, sendo a sua introdução bloqueada após percorridos 100 metros. As tarifas 3 e 5 são sempre programadas nestes veículos sem o valor da bandeirada, uma vez que as viagens se iniciam sempre com a tarifa 1.

Por outro lado, os **veículos afetos a freguesias onde vigore a tarifa ao quilómetro, terão o seu taxímetro programado com as tarifas 3, 5 e 6**. Os suplementos funcionam da mesma forma que o descrito anteriormente para a tarifa urbana.

A análise das tarifas de aplicação mais comum, respetivamente a tarifa urbana e a tarifa ao quilómetro com retorno em vazio, para o período diurno e para o período noturno permite concluir que:

- a tarifa noturna é cerca de 20% superior à diurna, e
- a tarifa ao quilómetro com retorno em vazio (tarifa 3) é semelhante à tarifa com retorno ocupado (tarifa 5), mas o valor ao quilómetro é o dobro, para compensar os custos de operação do regresso do táxi sem passageiros.

2.2.2. PRINCIPAIS REFLEXÕES SOBRE O SISTEMA TARIFÁRIO ATUAL

Da auscultação realizada aos diversos *stakeholders* sobre o sistema tarifário atual, foi amplamente referida a **dificuldade no entendimento da formulação das tarifas e a incerteza sobre o custo da viagem**, sobretudo, por parte dos utilizadores do táxi. Em seguida apresentam-se as principais reflexões sobre as várias componentes do tarifário.

Tarifa urbana e tarifa ao quilómetro

Importa referir a **escassez de informação relativamente às zonas onde se aplica a tarifa urbana e a tarifa ao quilómetro**, tendo-se verificado que esta informação não está incluída nos regulamentos municipais do táxi, e apenas está disponível em alguns locais que sinalizam a mudança de tarifa.

A falta de divulgação desta informação contribui para a incerteza sobre o preço a pagar, referida pelos utilizadores no processo de auscultação.

Bandeirada

A existência da bandeirada pode ser vista sobre múltiplas perspetivas:

- **Remunera o tempo inicial do motorista** para acolhimento dos passageiros;
- **Remunera o custo de oportunidade**, especialmente nos serviços mais curtos, dado que o motorista ao aceitar um serviço curto, pode perder a oportunidade de efetuar um serviço mais longo, potencialmente mais bem remunerado;
- Sobretudo, no caso dos centros urbanos, a bandeirada é entendida como uma **compensação pelos quilómetros realizados em vazio**.

A pertinência da existência desta componente na formação do preço e o seu valor foi discutido com os diversos *stakeholders* durante o processo de auscultação, principalmente com as associações do setor, apresentando-se em seguida, a síntese do processo de auscultação.



A maioria das entidades auscultadas concordam com a redução do custo da bandeirada com o argumento de que o custo atual penaliza as viagens de curta distância e tem um efeito psicológico dissuasor sobre os potenciais clientes. As opiniões divergem quanto ao custo futuro da bandeirada e quanto à distância que a bandeirada deverá permitir percorrer antes de começar a contar o preço/km.

Existe alguma unanimidade em considerar valores entre **2,00 € e 2,50 €** com redução da distância percorrida em bandeirada, ou mesmo considerar a bandeirada um valor de ativação do serviço, sendo que, neste último caso, a tarifa por distância e/ou tempo de espera, passaria a contar de imediato.

Tarifa por distância

Esta componente não pareceu levantar grandes questões por parte dos *stakeholders* auscultados, havendo apenas a preocupação manifestada pelas Associações de Táxi que, em caso de redução da bandeirada, se deve proceder ao aumento da tarifa por distância para equilíbrio da receita.

Tarifa por tempo de espera

Em contrapartida, a componente do tempo de espera não é clara e a sua formulação não é devidamente explicitada. A própria Convenção estabelece os valores horários a aplicar e as respetivas frações, mas não refere quais os seus limiares de aplicação. Este facto impossibilita os utilizadores de estimar o custo de viagem, contribuindo para a incerteza sobre o preço a pagar, aspeto que foi mencionado no processo de auscultação.

Como já referido, é o Decreto-Lei n.º 45/2017, de 27 de abril de 2017, no seu Anexo II, Capítulo VI, IM 007 — Taxímetros considera duas possibilidades para o modo de cálculo da tarifa³, estabelecendo que esta é aplicada quando o veículo se desloca abaixo da velocidade de comutação⁴ (modo de cálculo normal S). Define, ainda, o modo de cálculo da velocidade de comutação mediante a “divisão do valor da tarifa por tempo pelo valor da tarifa por distância”.

Na tabela seguinte apresenta-se uma estimativa da velocidade de comutação para a tarifa urbana (1) e a tarifa ao quilómetro (3), considerando o método de cálculo apresentado na legislação referida. No caso da **tarifa urbana, a velocidade de comutação é de cerca de 31 km/h**, sendo que, **na tarifa ao quilómetro com retorno em vazio (fora da zona urbana), este valor reduz-se para 16 km/h**.

A análise a estes valores permite concluir que, para as viagens urbanas, há uma forte probabilidade de a componente por tempo de espera ter um peso significativo na formulação das tarifas aplicadas, seja devido ao congestionamento, mas também à imposição dos limites de velocidades em determinadas zonas (zonas 30, de coexistência, etc.). É de referir que este conceito de velocidade de comutação é aplicado noutros países, mas com limiares diferentes, destacando-se entre estes, o caso de Londres, onde esta velocidade é de aproximadamente 17 km/h ou de Itália, onde o limite da velocidade de comutação ocorre aos 20 km/h (vide capítulo 3), o que parecem ser limiares mais adequados a zonas urbanas.

³ ««Modo de cálculo normal S (aplicação simples da tarifa)» — cálculo da importância a pagar 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. «Modo de cálculo normal D (aplicação dupla da tarifa)» — cálculo da importância a pagar com base na aplicação simultânea da tarifa por tempo e da tarifa por distância em toda a corrida.»

⁴ Velocidade abaixo da qual se aplica a tarifa por tempo de espera e que é calculada pela divisão do valor da tarifa por tempo pelo valor da tarifa por distância

Tabela 1 | Velocidade de comutação que define o limiar em que se passa do cálculo em função do tempo para a distância da viagem

	Velocidade de comutação (km/h)
Tarifa Urbana	
diurna	31,1
noturna	30,9
Tarifa ao km	
diurna	15,6
noturna	15,6

Fonte: Estimativa do consultor com base na legislação em vigor (DL 45/2017) e na Convenção de Preços de 2024

Suplementos

Os suplementos atualmente em vigor são os seguintes:

- Suplemento de bagagem – 1,60 €;
- Suplemento por transporte de animais domésticos – 1,60 €;
- Suplemento de chamada nos regimes de estacionamento livre ou condicionado - 0,80 €

No caso dos suplementos de bagagem e de transporte de animais domésticos, estes podem ser vistos como a compensação pela utilização do espaço no veículo e/ou necessidade de limpeza adicional do veículo. 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.

Neste contexto, é de salientar que no estudo realizado em 2006 pelo então IMTT⁵ sobre o transporte de táxis em Lisboa, se concluiu que “(...) que a exploração dos táxis ligados a central rádio se evidencia mais rentável, pois conseguem uma receita maior por dia e por quilómetro, bem como melhores resultados em função de menos quilómetros andados em vazio”.



Da auscultação verificou-se que não existe unanimidade relativamente à manutenção (ou não) dos suplementos:

- **Suplemento de bagagem:** algumas das entidades auscultadas defendem a sua eliminação, outros a sua manutenção quando são transportados volumes elevados, com definição prévia desse volume;
- **Transporte de animais domésticos:** a sua manutenção/eliminação não é consensual;

⁵ Estudo Sobre as Condições de Exploração de Transportes em Táxi na Cidade de Lisboa, IMTT, março de 2006

- **Chamada:** algumas das associações do sector são a favor da sua manutenção por ajudar a cobrir os custos com a central de reservas.

Tarifas Diurnas versus tarifas Noturnas

Conforme referido anteriormente, a Convenção estabelece tarifas noturnas, aplicadas entre as 21:00 e as 06:00, as quais são cerca de 20% mais elevadas que as diurnas. Este incremento e preço influencia todas as componentes, respetivamente, bandeirada, preço por km e por hora.

Saliente-se que, do ponto de vista da remuneração que é devida a qualquer trabalhador por conta de outrem, de acordo com o disposto no Código do Trabalho, o trabalho noturno é, em regra, pago com um acréscimo de 25% relativamente ao pagamento de trabalho equivalente prestado durante o dia.



Do processo de auscultação às partes interessadas (*stakeholders*), é **entendida que esta diferenciação é adequada para remunerar a disponibilidade do motorista para trabalhar neste período.**

Alguns profissionais são da opinião que deveria existir uma tarifa única e introduzir um suplemento noturno.

Retorno em vazio

As tarifas a quilómetro com retorno em vazio têm sido aplicadas para compensar os custos associados ao retorno do táxi sem passageiros nas viagens interurbanas ou em zonas não urbanas. O novo Regime Jurídico (DL 101/2023) estabelece que estas “**devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas**”.



Esta **diferenciação de preços não é consensual entre os profissionais do sector:**

- Para alguns, estas é a forma de **compensar os custos operacionais e tempo de viagem para o retorno sem passageiros** após uma viagem, em especial, nas viagens intermunicipais onde o táxi se encontra legalmente impedido de aceitar passageiros no seu regresso.
- Outros, **sugerem a possibilidade de transportar passageiros no regresso**, desde que a viagem tenha sido solicitada por aplicação.
- Para outros, ainda, esta **tarifa de retorno em vazio deverá ser simplificada e substituída, por exemplo, por uma tarifa progressiva**, tal como estabelecido no Regime Jurídico. Com efeito, em Londres a tarifa é agravada para distâncias mais longas, o que se aproxima ao conceito de tarifa progressiva (vide Capítulo 3).

Tarifas a contrato

A Convenção estabelece que as tarifas a contrato (C), devem ser definidas em contrato escrito e por um prazo não inferior a 30 dias.

O Regime Jurídico (DL 101/2023) considera que o contrato pode também assumir a forma digital, “em sistema eletrónico disponível na viatura, de onde conste obrigatoriamente, o respetivo prazo, o preço e a plataforma de reserva, se aplicável” (Artigo 18.º). Nesta nova formulação, não existe a obrigatoriedade de prazo não inferior a 30 dias.



Embora com a entrada em vigor do novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi, o contrato digital tenha vindo a ser interpretado com alguma liberdade sendo por isso **necessária uma maior clarificação**.

Tarifas a percurso

A Convenção prevê tarifas a percurso, com preços estabelecidos para determinados itinerários, o que é reforçado no novo Regime Jurídico (DL 101/2023), o qual estabelece a possibilidade de realização de serviços a percurso, “em função dos preços definidos para os respetivos itinerários, tendo em conta o estabelecido pelas Autoridades de Transporte” (Artigo 18.º), as quais incluem Municípios, Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas, de acordo com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, sem prejuízo dos regimes específicos das Regiões Autónomas.

A **existência de tarifas a percurso tem a vantagem de garantir a previsibilidade para o utilizador**, dado que permite saber à partida o preço a pagar num determinado percurso. Na Região Autónoma da Madeira, este tipo de tarifário é já de aplicação corrente, sobretudo nas viagens de cariz turístico. Apesar de garantirem a previsibilidade do preço, as tarifas a percurso são geralmente mais caras do que as tarifas a táxi, sendo nesse sentido desvantajosas para os utilizadores.



Algumas associações são favoráveis a tarifas a percurso, considerando que as mesmas contribuem para uma maior transparência, outras consideram-nas relevantes apenas em algumas zonas turísticas.

Incremento de tarifas para veículos de mais de quatro passageiros

Segundo a Convenção, as tarifas aplicadas nos táxis com capacidade de transporte para mais de quatro passageiros são equivalentes às dos restantes veículos na componente bandeirada e de tempo de espera. No entanto, a componente por distância é cerca de 26% superior aos restantes veículos.



Atualmente este tarifário é aplicado de forma transversal a veículos com estas características.

Durante o processo de auscultação às partes interessadas foi referido que **esta diferenciação deveria existir somente no caso de a ocupação do veículo ser superior a 4 passageiros**.

Neste sentido, foi sugerido por diversas associações, a consideração de uma tarifa dupla para veículos com capacidade para mais de quatro passageiros, a aplicar consoante a ocupação do veículo.

2.3. A OFERTA DE TÁXIS EM PORTUGAL

2.3.1. O MERCADO DOS TÁXIS

O mercado de táxis em Portugal é regulamentado e sujeito a licenciamento por parte dos municípios. O novo Regime Jurídico (DL n.º 101/2023) estabelece que **os municípios são Autoridades de Transporte para o serviço de transporte em táxi, sem prejuízo da possibilidade de delegação de competências para a sua gestão a nível intermunicipal.**

Com efeito, cabe aos municípios licenciar os veículos afetos ao transporte em táxi, sendo as licenças atribuídas por concurso público aberto a operadores de táxi. O número de licenças é limitado ao contingente em vigor em cada município e a diferença entre o número de licenças atribuídas e o contingente estabelecido, é designada por vagas.

A Figura 5 apresenta a distribuição geográfica, por município, do número de licenças atribuídas (a) do número de licenças/1000 habitantes (b) e a Figura 6 ilustra os contingentes estabelecidos (a) e as vagas por preencher (b). Observa-se que em termos absolutos, o **número de licenças é maior nos principais centros urbanos, e é no Alentejo onde se observa o menor número de táxis licenciados.** Destaca-se o município de Barrancos, que apenas tem um táxi licenciado para cerca de 1.450 habitantes.

Relativamente ao **número de licenças / 1000 habitantes, este rácio é superior no interior norte e centro do país e, especialmente, em Lisboa,** sendo mais baixo no litoral do país e no Alentejo.

Em termos de contingentes, observa-se que a maioria dos municípios do continente (171 / 278) não tem o contingente totalmente preenchido. É exemplo disso Lisboa (104 vagas), Braga (64), Sintra (59) ou Loulé (57), sendo que neste último apenas metade do contingente está atualmente preenchido.

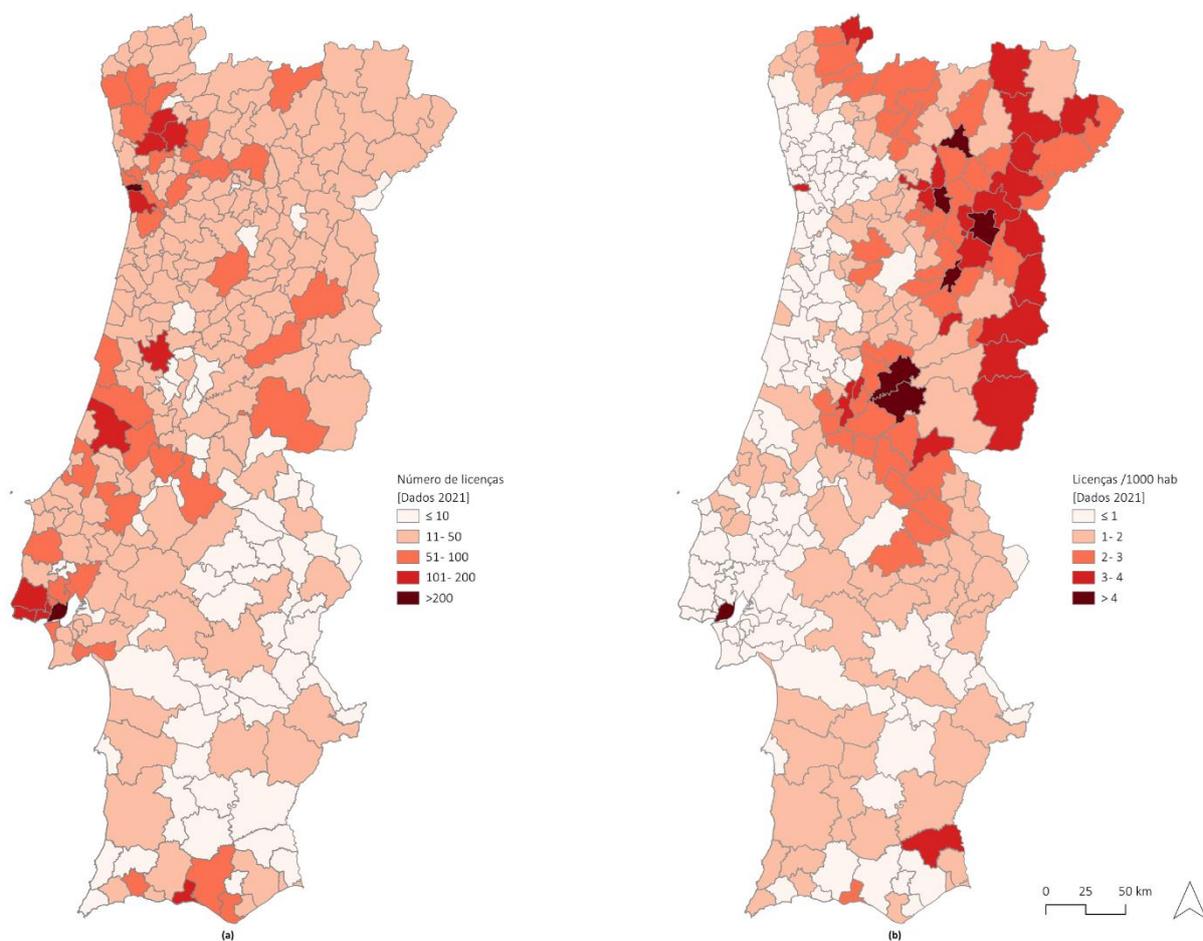


Figura 5 | Número total de licenças por município (a) e Nº de licenças / 1000 habitantes (b)

Fonte: Elaboração própria com base na informação disponibilizada pela AMT, nos Censos 2021 e na CAOP 2023

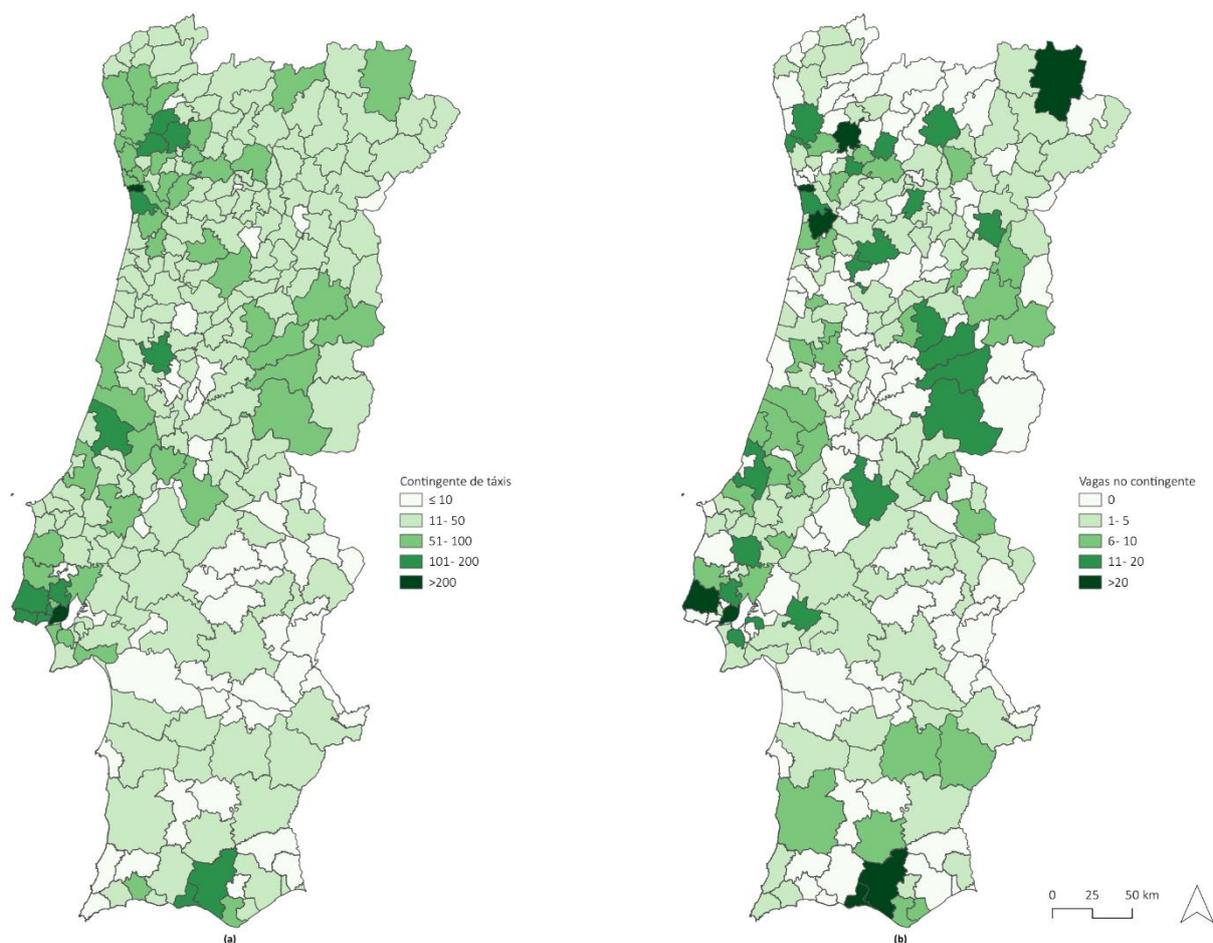


Figura 6 | Contingente de táxis por município (a) e vagas no contingente (b)

Fonte: Elaboração própria com base na informação disponibilizada pela AMT e na CAOP 2023

O gráfico da Figura 7 apresenta a evolução dos contingente e licenças em Portugal Continental entre 2006 e 2021, verificando-se que os **contingentes se têm mantido praticamente inalterados** desde 2010, resultado de algum receio dos municípios em sobre dimensionar a oferta concelhia, o que é também explicado pelo **desconhecimento do funcionamento do sector**. A evolução do número de licenças acompanhou, de uma forma geral, a evolução dos contingentes, até 2017, ano a partir do qual se tem verificado um decréscimo do número de licenças de táxi.

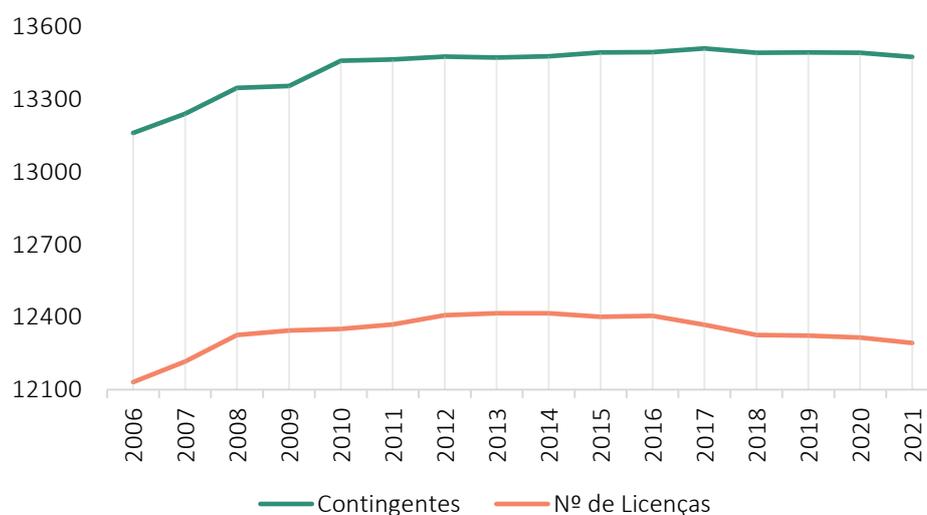


Figura 7 | Evolução dos contingente e licenças em Portugal Continental entre 2006 e 2021

Fonte: Elaboração própria com base na informação disponibilizada pela AMT

Para além dos contingentes municipais, os municípios definem também o **regime de estacionamento** de táxis a adotar no seu território, incluindo as praças de táxi e são responsáveis pela sua fiscalização.

A Figura 8 apresenta a importância dos diversos regimes de estacionamento possíveis e a sua dispersão em Portugal Continental⁶, observando-se que, em 2021, o regime mais comum era o fixo ou, simultaneamente, os regimes fixo e condicionado. Verifica-se uma distribuição uniforme dos regimes de estacionamento, com prevalência dos regimes fixo e fixo, mais condicionado no norte do país e dos regimes condicionado ou livre no sul.

⁶ Foram considerados 246 municípios.

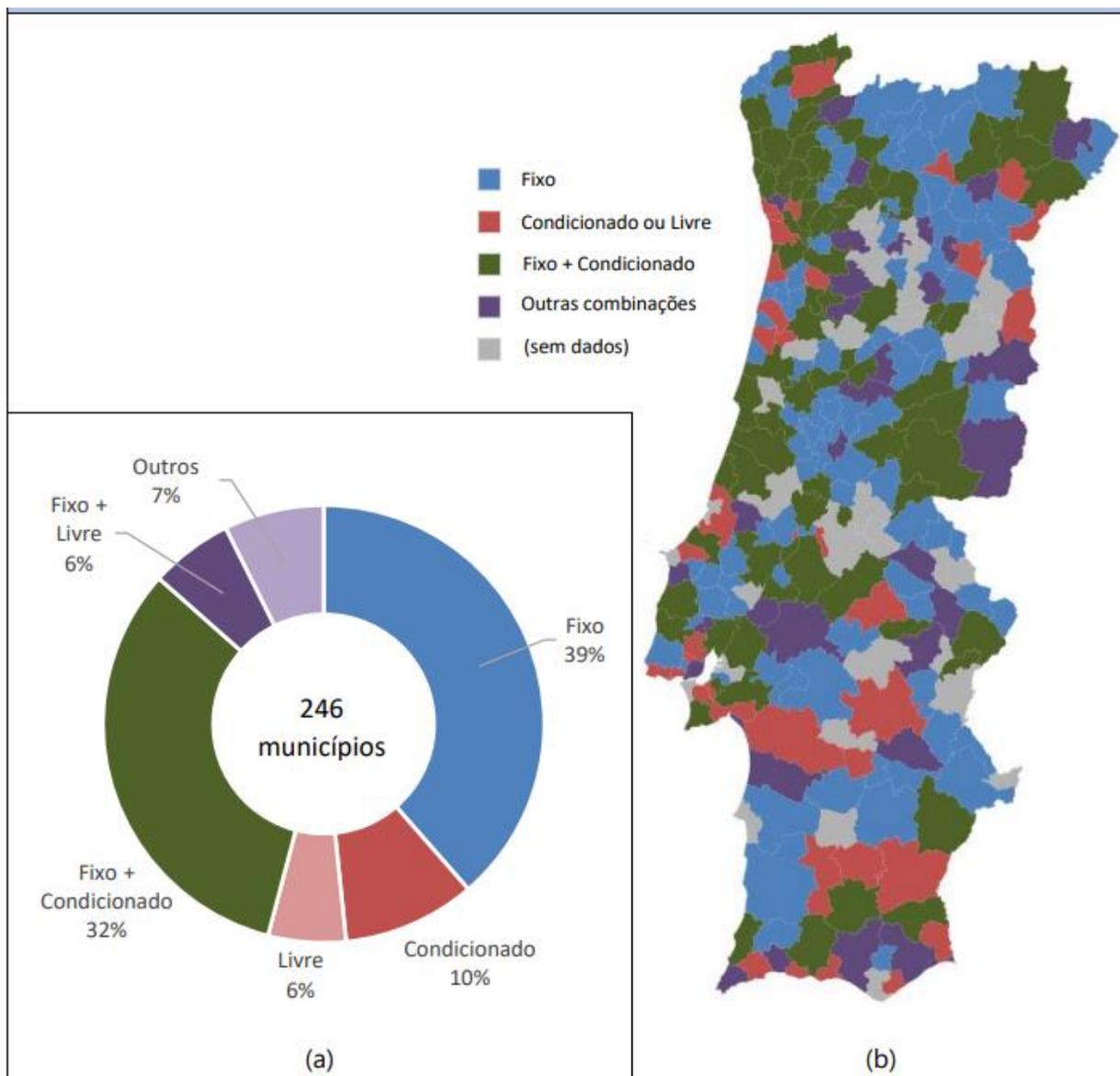


Figura 8 | Regimes de estacionamento em vigor nos municípios: distribuição (a) percentual e geográfica (b).

Fonte: Mercado nacional do transporte em táxi – 2021, nota estatística, AMT

2.3.2. A DIGITALIZAÇÃO DO SETOR DO TÁXI

A **digitalização do setor do Táxi é um processo fundamental e decisivo para o futuro do sector**, o que é reconhecido pelas diversas partes interessadas. Este processo tem evoluído bastante ao longo dos últimos anos em Portugal, mas esta evolução tem acontecido de forma bastante assimétrica no território e depende consideravelmente das características das empresas e associações de táxi.

Um dos **fatores de aceleração da digitalização do sector foi a entrada em Portugal das plataformas de TVDE**. Mas primeiros passos no desenvolvimento de plataformas para o Táxi foram iniciados antes disso. Desde 2012⁷ que existem aplicações disponíveis para reservar táxi, sendo que, em 2014, estavam já disponíveis várias aplicações⁸, de onde se destacam as seguintes:

- Taxi Motions (promotor: IZI MOOVE);
- Taxi Digital (promotor: ANTRAL);
- Taxi Link (promotor: GeoLink);
- Taxi Click (promotor: Taxitronic);
- GeoSensi (promotor: Spotfokus);

Algumas destas aplicações foram inovadoras à época, tendo mesmo recebido prémios de inovação (como o caso da Taxi Motions⁹). No entanto, a adoção deste tipo de plataformas não teve a adesão esperada das empresas e dos profissionais do setor, o que **contrasta com a cada vez maior utilização das plataformas digitais por parte dos utilizadores**, nomeadamente para utilização de TVDE, cuja entrada no mercado foi acompanhada de um grande efeito mediático, com estratégias de *marketing* agressivas e consistentes.

Em dezembro de 2015, a plataforma MyTaxi entrou em Portugal, com uma estratégia de mercado e imagem, que pretendia posicionar-se como a plataforma de referência para o sector do Táxi em Portugal. A entrada em Portugal foi bem recebida tanto pelos taxistas como pelos utilizadores¹⁰. A utilização desta plataforma implicava o pagamento de 6% do total da viagem à plataforma e assumia alguns descontos nas viagens, como forma de angariação de novos clientes. A opinião dos profissionais do setor relativamente a estas plataformas era ambivalente: alguns reconheciam o potencial de angariação de novos clientes, mas simultaneamente, mostraram desconforto relativamente à variação de preços.

Atualmente, em Portugal existem diversas aplicações de reserva de táxi, tendo sido identificadas sete aplicações (apresentadas na Tabela 2), com diferentes graus de maturidade. Destas, destacam-se a

⁷ [GeoSensi, a nova forma de chamar um táxi \(expresso.pt\)](#) (artigo de 2012)

⁸ [5 apps para chamar um táxi mais depressa \(dinheirovivo.pt\)](#) (artigo de 2014)

⁹ [TaxiMotions quer encontrar o melhor táxi que esteja perto de si - Empresas - Jornal de Negócios \(jornaldenegocios.pt\)](#) (artigo de 2014)

¹⁰ [MyTaxi: Portugal teve "maior lançamento em termos de aceitação" \(noticiasaminuto.com\)](#) (artigo de 2015)

IzzyMove, a Taxi-Link e a Taxi Click pela sua maior abrangência territorial, tendo as outras aplicações um âmbito mais local.

No que concerne à sua acessibilidade, verifica-se que quase todas as aplicações estão disponíveis para telemóveis Android e IOS (Iphone) e, para além de apresentarem níveis de maturidade elevada, têm investido consistentemente na atualização e melhoria da sua performance.

Tabela 2 – Resumo sumário das aplicações de táxi em funcionamento em Portugal (junho de 2024)

Aplicação	Izzy Move	Taxi-Link	Taxi Click	TAXI IN	Táxis Invicta	RATALMA	1Taxi!
Promotor	ANTRAL	GeoLink	CoopTáxis	Táxi In Madeira	Táxis Invicta	RATALMA (Rádio Táxis Almada)	Albucoop (Táxis Albufeira)
Âmbito geográfico	Âmbito nacional (várias cidades pelo país)			Ilha da Madeira	Porto	Almada	Albufeira
Modelo de exploração	É cobrada uma taxa fixa (ao motorista) por cada viagem efetuada. Aberto a adesões voluntárias.	A empresa promotora desenvolve parcerias com cooperativas de táxis ou municípios, criando suporte de "central de reservas". Aberto a adesões voluntárias.	A CoopTáxis usa a aplicação como plataforma para os seus táxis. Reservado a táxis/centrais de táxi, com sistemas Taxitronic.	Aplicação aberta de aderência voluntária por parte dos taxistas. Apenas na Ilha da Madeira.	Aplicação exclusiva aos táxis afetos à Táxis Invicta (Central Rádio Táxi do Porto).	Aplicação exclusiva aos táxis afetos à RATALMA (Cooperativa de Rádio Táxis de Almada).	Aplicação de origem espanhola, utilizada pela Albucoop como aplicação para reservar táxis associados.
Aplicação Android (Google)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Aplicação IOS (Apple)	✓	✓	✓	✓	ND	✓	✓
Lançamento Android	Junho/2018	Jan./2020*	Maió/2012	Maió/2021	Abril/2019	Agosto/2017	Fev./2016
Última atualização Android	nos últimos 3 meses	nos últimos 3 meses	nos últimos 3 meses	nos últimos 3 meses	nos últimos 3 meses	nos últimos 3 meses	nos últimos 3 meses
Nº transferências Android	+ de 10mil	+ de 100mil	+ de 100mil (inclui trans. em outros países)	+ de 10mil	+ de 1 mil	+ de 5mil	+ de 100mil (inclui trans. em outros países)

Nota: a data de lançamento das aplicações em IOS não está publicada na "App Store".

ND – Não disponibilizada.

* A data de lançamento da aplicação corresponde à última aplicação carregada na "loja de aplicações" "Google Play". No caso desta aplicação, sabemos que já existe desde antes de 2014.

Deste conjunto de aplicações, selecionaram-se as quatro aplicações mais relevantes para analisar em mais profundidade, respetivamente, a *IzzyMove*, a *Taxi-Link*, a *Taxi Click* e a *Taxi In*. As três primeiras pelo âmbito territorial mais alargado em Portugal, e a última, pela referência à sua importância, da parte de uma associação do setor.

Da análise das funcionalidades de cada aplicação realizada, observa-se que, de um modo geral, o **funcionamento das aplicações é semelhante**, com grande parte das funcionalidades presentes em todas elas. Em todas as aplicações é possível reservar um táxi sem definir destino, agendar a reserva de um serviço de táxi, e ainda selecionar o tipo de viatura (viatura “padrão” 4 lugares, viatura de 5 a 8 lugares, ou viaturas com características especiais como elétricas, de gama alta ou adaptadas a mobilidade reduzida).

Nas quatro aplicações analisadas é sempre apresentada uma **estimativa do valor a pagar**, sendo que o valor efetivo da viagem será o contabilizado normalmente pelo taxímetro. Destas estimativas, duas das aplicações fornecem uma estimativa na forma de um valor único, enquanto as outras duas fornecem uma estimativa dentro de um intervalo de valores (que será o máximo e o mínimo previsto). Nos testes efetuados, o valor da viagem não diferiu muito da estimativa inicial, no entanto, não é possível afirmar que este padrão se verifique sempre. Também não existe a certeza de que o valor de uma viagem final fique sempre dentro do intervalo estimado, mas é de esperar que o valor máximo não possa ser ultrapassado.

Dentro das aplicações analisadas, de referir a aplicação *Taxi Click* por apresentar duas hipóteses ao passageiro:

- Optar por um **valor fixo a pagar pela viagem** (quando esteja em causa um serviço a contrato); ou
- Optar por pagar o **valor que resulte do taxímetro**, sendo que nesse caso é apresentada uma estimativa do valor a pagar, com um intervalo de valores;

Verificou-se também que apenas duas das quatro aplicações analisadas contemplam a hipótese de introduzir um **código promocional**, ou usar um **voucher** para a viagem. A possibilidade de existência de descontos poderá ser um instrumento importante para o posicionamento do setor no mercado.

Dos testes efetuados com as aplicações *IzzyMove*, *Taxi-Link*, e *Taxi Click* verificou-se que nem todas permitem o acompanhamento do táxi até ao ponto de recolha. Mesmo nas aplicações onde foi possível acompanhar o táxi desde o momento da reserva até ao ponto de embarque, a precisão da posição do táxi é moderada. Da mesma forma em nenhum dos testes foi possível acompanhar o percurso do táxi.

Relativamente às **opções de pagamento** disponíveis, verificou-se que na *IzzyMove*, *Taxi-Link*, e *Taxi Click* é possível efetuar o pagamento tanto pela aplicação como no táxi, e neste caso com a possibilidade de ser a dinheiro, a cartão ou com MB way.

Será ainda de referir que apenas duas das quatro aplicações analisadas têm a opção de **pagamento centralizado**. Esta opção consiste no registo de uma empresa, por exemplo, na aplicação, sendo depois permitida a utilização dessa conta por parte de trabalhadores ou colaboradores a quem a empresa decidir dar acesso. Quando uma das pessoas fizer uma viagem ao abrigo deste método de pagamento,

a cobrança dessa viagem será endereçada à organização responsável. Isto permite uma centralização dos processos de pagamento e faturação nos serviços das empresas ou outras entidades. Esta possibilidade já existe há bastante tempo nas plataformas TVDE (e.g. Uber e Bolt).

Na Tabela 3 apresenta-se de forma sintética as funcionalidades das aplicações mais relevantes.

Tabela 3 – Funcionalidades das aplicações mais relevantes

Aplicação	Izzy Move	Taxi-Link	Taxi Click	TAXI IN
Funcionalidades gerais				
Reserva de táxi imediata	✓	✓	✓	✓
Reserva de táxi sem definir destino	✓	✓	✓	✓
Reserva de táxi (agendamento)	✓	✓	✓	✓
Seleção do tipo de viatura	✓	✓	✓	✓
Sistema tarifário	Taxímetro	Taxímetro	Contrato ou Taxímetro	Taxímetro
Preço definido aquando da reserva?	Estimativa	Estimativa	Preço fixo ou Estimativa	Estimativa
Tipo de estimativa de preço	Valor estimado	Intervalo de valores	Intervalo de valores	Valor estimado
Opção de código promocional / Voucher	✗	✗	✓	✓
Possibilidade de pedir táxi sem registo de utilizador?	✓	✓	✗	✗
Monitorização da viagem				
Acompanhamento do táxi até ao ponto de recolha?	✓	✗	✓	(*)
Se o destino for definido no pedido, o taxista quando chega já sabe do destino, ou pergunta? ¹¹	pergunta o destino	pergunta o destino	sabe o destino	(*)
Acompanhamento da viagem pela aplicação?	✗	✗	✗	(*)
Registo de histórico de viagens	✓	✓	✓	✓
Método de Pagamento				
Carteira (conta na aplicação, com carregamentos)	✗	✗	✗	✓
Opção de pagamento centralizado (por exemplo da empresa?)	✗	✓	✓	✗
Pagamento na aplicação	cartão	✓	✓	✓
Pagamento no Táxi	a dinheiro	✓	✓	✗

¹¹ Com base em algumas viagens realizadas durante a elaboração do presente trabalho. Poderá não corresponder à generalidade das viagens.

Aplicação	Izzy Move	Taxi-Link	Taxi Click	TAXI IN
Funcionalidades gerais				
	cartão	✓	✓	✓
	MB Way	✓	✓	✗

(*) não foi possível testar uma vez que apenas têm serviço na ilha da Madeira.

2.3.3. ARTICULAÇÃO COM O TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR E COM O TRANSPORTE ESCOLAR

O transporte público de passageiros em táxi tem diferentes funções, dependendo da região do país e do período do dia. Enquanto nos grandes centros urbanos, durante o dia, o **transporte em táxi pode ser visto como uma alternativa a outros transportes públicos**, especialmente no caso de viagens não programadas (ou regulares); nas zonas com oferta reduzida de transporte público (zonas rurais, pequenas cidades ou áreas suburbanas), assim como no período noturno, o táxi, **assume, muitas vezes, a função de substituição ou de complemento da oferta de transporte regular existente**.

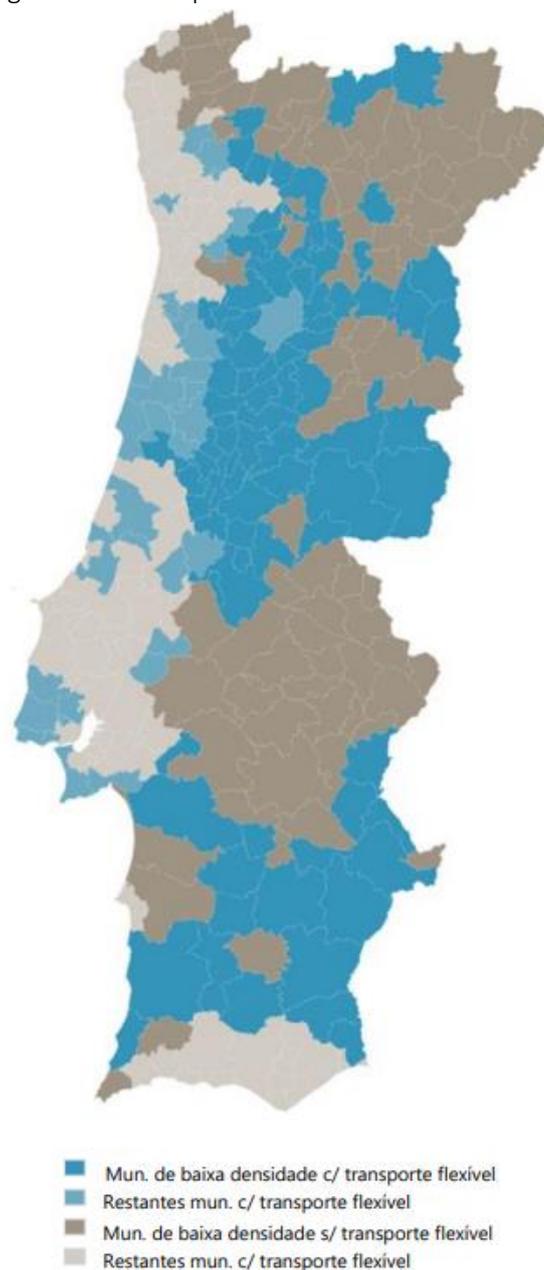
Além desta dimensão de complementaridade com o Transporte Público Regular, os serviços de táxi são muitas vezes contratualizados para a **realização de circuitos especiais de transporte escolar**, designadamente para servir lugares mais isolados e com número reduzido de alunos, onde a passagem da carreira escolar não se justifica, do ponto de vista da operação e/ou economicamente.

As características destes circuitos escolares realizados por táxi são muito variáveis, dependendo das especificidades do território. Em alguns casos, estes circuitos são apenas de rebatimento para a carreira escolar ou pública e, noutros casos, são percursos equiparados aos restantes circuitos escolares entre uma ou mais localidades e a escola.

No que diz respeito à articulação com o transporte regular, o táxi tem sido utilizado muitas vezes para operar o transporte flexível, designadamente, quando a procura não justifica a adoção de veículos de maiores dimensões para a realização destes serviços, ou como um serviço complementar de adução ao transporte público.

Em Portugal, o serviço de transporte flexível tem vindo a ser adotado em várias regiões do país, nomeadamente em regiões onde a baixa densidade populacional e a dispersão dos núcleos urbanos constituem barreiras à introdução de serviços de transporte regular, que sejam financeiramente viáveis.

Apesar de existir já um conjunto muito alargado de municípios e Comunidades Intermunicipais (CIM)



com serviços de transporte flexível (vide

Figura 9), a maturidade destes serviços apresenta uma grande heterogeneidade, com vários exemplos de sucesso.

É de salientar que existem vários serviços de transporte flexível têm sido bem-sucedidos, e que se constituem como inspiração e são catalisadores das novas ofertas que vão surgindo no país.

Também é de sublinhar que, quando o táxi é utilizado no transporte flexível, na quase totalidade das vezes, não se aplicam as tarifas da Convenção de Preços, sendo considerado um tarifário definido pela Autoridade de Transportes. Os valores estabelecidos na Convenção de Preços servem de referência para

o cálculo das compensações por Obrigações de Serviço Público (OSP), no âmbito de contrato de serviço público, entre o taxista e a autoridade de transportes.

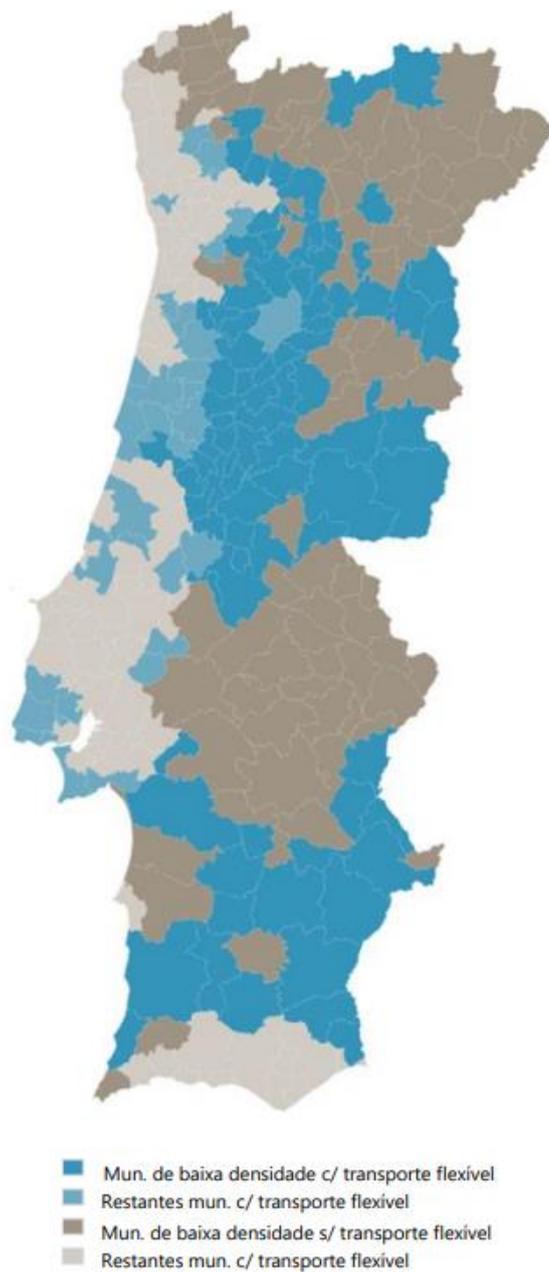


Figura 9 | Municípios de Portugal Continental com serviço de transporte Flexível

Fonte: Mobilidade em Territórios de Baixa Densidade, AMT, https://www.amt-autoridade.pt/media/3942/analisesumariaterr_bx_densidade.pdf

Um dos serviços mais antigos implementados em território português é o serviço de Transporte a Pedido do Médio Tejo, no qual os serviços que servem os núcleos urbanos mais pequenos são realizados por táxi. Este serviço entrou em operação em 2013, com um projeto piloto no concelho de Mação, abrangendo hoje todo o território do Médio Tejo.

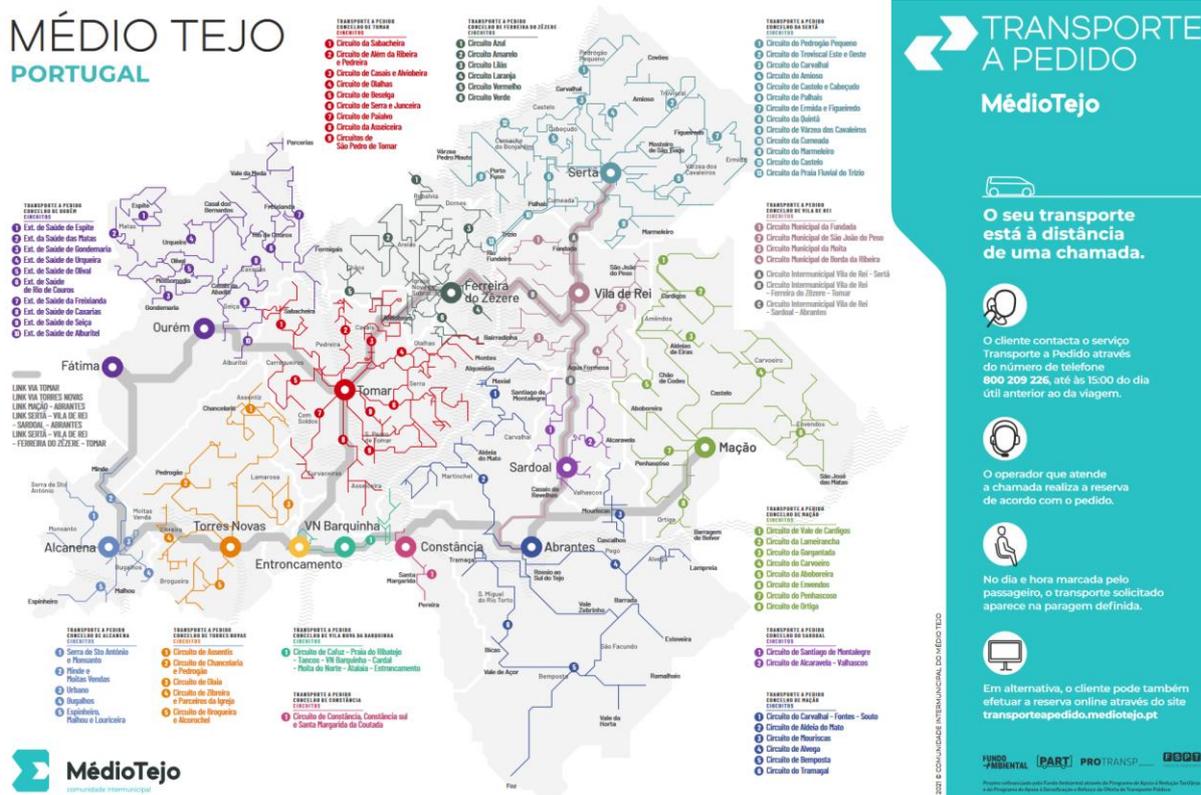


Figura 10 | Exemplo de diagrama de rede do transporte a pedido do Médio Tejo.

Fonte CIM Médio Tejo

Mais recentemente, foi lançado o serviço “+perto” da STCP que é um serviço de transporte a pedido, complementar ao transporte público, para titulares do Cartão Porto. Este serviço permite o transporte em táxi, a um preço fixo reduzido (1 € por passageiro), entre pontos pré-definidos até uma distância máxima de 2,5 km. A cada ponto pré-definido corresponde um ou mais pontos a que é possível aceder através deste serviço, permitindo assim aumentar a zona de influência do transporte público.

O "+Perto" está disponível todos dias, das 6:00 às 24:00 horas, não tem limite de viagens e permite agregação de pedidos com lotação máxima de três passageiros por veículo.

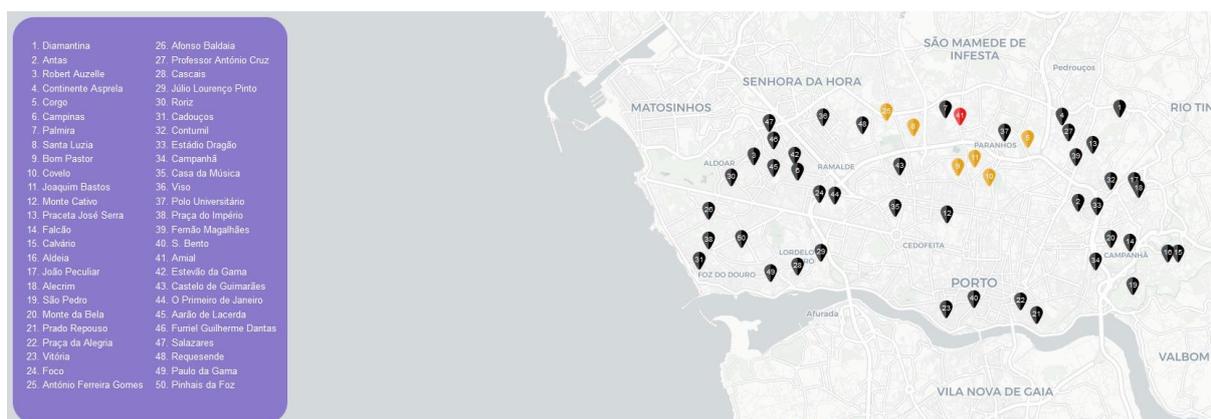


Figura 11 | Extrato do mapa do serviço *+Perto* da STCP – Exemplos dos pontos a que é possível aceder (a amarelo) desde o Amial (Ponto 41 a vermelho)

Fonte: www.mais-perto.pt (STCP Serviços – Transportes Urbanos)

2.4. PRINCIPAIS DIFICULDADES SENTIDAS NO MERCADO DOS TÁXIS

No âmbito do processo de auscultação às partes interessadas, foram identificadas várias dificuldades com que as Associações representativas dos interesses do setor ouvidas declararam se confrontar e que se apresentam em seguida:

Falta de mão de obra nas grandes cidades e envelhecimento do setor

No período da pandemia de Covid-19, à semelhança do que aconteceu nos restantes modos de transporte, os táxis sofreram uma quebra de atividade muito acentuada de procura. Vários empresários suspenderam a atividade ao abrigo da legislação que permite que os veículos possam estar imobilizados durante um ano. Após a pandemia, o setor considera não ter recuperado totalmente para os níveis pré-pandemia e as associações representantes do setor do táxi assinalam que **existe falta de mão de obra, nomeadamente em Lisboa e no Porto.**

Uma das justificações que é apontada está relacionada com os baixos níveis de remuneração da profissão, sendo por isso muito difícil captar novos profissionais, o que tem agravado ainda mais o envelhecimento dos profissionais.

De acordo com algumas das partes interessada auscultadas (profissionais do setor e Autoridades de Transporte), a profissão de taxista tem sido exercida, em muitos casos, como complemento de outra atividade, ou como complemento da reforma, situação esta que é agravada em contexto rural. O **envelhecimento do setor tem repercussões não só na forma como os utilizadores percecionam o serviço de táxi, mas também na disponibilidade dos profissionais para a digitalização e adoção de soluções inovadoras baseadas em tecnologias.**

Reduzida rentabilidade do setor do táxi e perda de mercado nos principais centros urbanos

O setor do táxi enfrenta atualmente a concorrência dos TVDE nos principais centros urbanos, e isso repercute-se na quebra da procura e da redução da rentabilidade do setor do táxi. As diferentes associações assinalaram a dificuldade de fazer face a uma concorrência desigual porque não estão sujeitos às mesmas regras. Algumas dificuldades apontadas neste sentido são as seguintes:

- **Impossibilidade de os táxis recolherem passageiros noutras municípios**, quando realizam viagens intermunicipais;
- **As diferentes regras de acesso à profissão** são outra das dificuldades sentidas pelo setor do táxi. O facto de o CAP dos táxis permitir ser condutor de TVDE e não o inverso, poderia ser visto, à partida, como um fator que beneficia o setor do táxi, mas é na realidade penalizador, porque permite aos taxistas alternar entre o serviço em táxi e, em TVDE. O período de formação de motorista de táxi é superior ao período de formação de TVDE e a emissão das licenças é muito demorada. As associações alegam que decorrem semanas desde o fim da formação até à emissão da licença, o que é penalizador para os futuros taxistas que ficam esse tempo sem poder exercer a profissão. Várias entidades auscultadas solicitaram que fosse emitido um CAP provisório, no final do período de formação e/ou a possibilidade de exercer a atividade como formando.

Refira-se que este tema da rentabilidade não é propriamente novo, e que no estudo desenvolvido pelo IMT em 2006, eram já cenarizadas as vantagens associadas à maior articulação dos profissionais do setor para a racionalização dos veículos em circulação, demonstrando com isso que seria possível contribuir para um aumento da receita individual.

Necessidade de maior fiscalização da atividade dos TVDE e dos táxis

As associações consideram que deve ser melhorado o processo de fiscalização da atividade dos TVDE, aumentando a visibilidade dos TVDE, tendo referido o modelo espanhol em que tanto os táxis como os TVDE, desde 2018, têm de dispor de uma placa de matrícula traseira distintiva dos restantes veículos motorizados, com as letras em branco sobre fundo azul (vide Figura 12), com o objetivo de garantir que os veículos são conduzidos por profissionais habilitados e como forma de garantir ao cliente a segurança de que o serviço é totalmente legal.



Figura 12 | Exemplo de uma placa de matrícula traseira de táxi ou TVDE em Espanha.

Fonte: <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2021/05MAYO/0317-Matriculas-VTC-taxis.shtml>

Consideram igualmente que a necessidade de fiscalização é também necessária no setor do táxi, uma vez que é referido que o setor sofre de um preconceito generalizado.

Fiscalidade e necessidades de financiamento

Atualmente, o setor do táxi beneficia de um conjunto de isenções e deduções de impostos, a saber:

- Isenção de 70% do montante do Imposto Sobre Veículos (ISV), na aquisição de viaturas que obedecem aos requisitos de emissões de CO₂, previstos no artigo 53º do Código do ISV – Lei nº22-A/2007 de 29 de junho;
- Dedução da totalidade do IVA na aquisição de veículos e em despesas com as viaturas (vide Ofício circulado nº: 30152/2013 da Autoridade Tributária);
- Dedução do IVA dos combustíveis (vide artigos 20º e 21º do CIVA);
- Isenção do Imposto Único de Circulação (IUC) para táxis matriculados depois de julho 2007 que possuam um nível de emissão de CO₂ NEDC até 180 g/km ou um nível de emissão de CO₂WLTP até 205 g/km, e táxis matriculados antes de junho de 2007 (vide artigo 5º do CIUC).

Além destes benefícios do ponto de vista fiscal, o Fundo de Transportes, do IMT, aprovado pela Portaria nº 359-A/2017, de 20 de novembro tem vindo a disponibilizar anualmente uma linha de financiamento para o setor dos táxis. Desde 2018, as linhas de financiamento dirigidas a este setor apoiam a descarbonização das frotas, assim como a atualização e modernização dos taxímetros.

Complementarmente, a linha de financiamento do Fundo para o Serviço Público de Transportes de Apoio à Descarbonização e Digitalização do Setor do Táxi (criada em 2023) comparticipa, com apoios variáveis:

- Aquisição de veículos novos 100% elétricos;
- Abate de veículos antigos em fim de vida útil;
- Equipamentos para carregamento de viatura elétrica;
- Digitalização do setor do táxi, nomeadamente:
 - Para a aquisição de taxímetros;
 - Equipamentos dispositivos ou aplicações para emissão de faturas, impressas ou desmaterializadas (e.g, através de e-mail);
 - Equipamentos dispositivos ou aplicações que permitam desmonetizar os processos de pagamento;
 - Equipamentos, dispositivos ou aplicações que permitam realizar automaticamente a transmissão eletrónica de dados em tempo real à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT).

Apesar da existência dos apoios e benefícios supramencionados, uma das associações do setor considera que se poderá ir mais longe nalguns apoios e rever alguns dos requisitos dos programas de incentivos financeiros, nomeadamente através:

- Da melhoria dos incentivos à introdução de veículos elétricas;
- Da criação de sistema de incentivos às infraestruturas de viaturas elétricas, podendo ser equacionada a criação de postos de carregamento elétrico dedicados a utilização profissional, e

mesmo praças de táxis específicas para veículos elétricos, assim como a melhoria do enquadramento fiscal do carregamento de viaturas elétricas de táxi;

- Da criação de um sistema de incentivos à gestão da oferta do táxi, nomeadamente através da introdução de sistemas de gestão da oferta com modelos de despacho otimizados, que tenham por base modelos de previsão da procura;
- Do lançamento de um programa de testes a incidir sobre tecnologias mais maduras (veículos elétricos a bateria), mas também de tecnologias em desenvolvimento, com monitorização regular e publicitação pública dos resultados, em parceria com os fabricantes e com financiamento público.

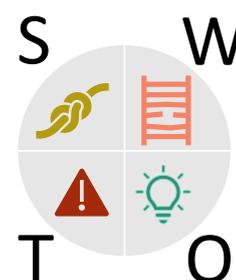
2.5. ANÁLISE SWOT DO SISTEMA TARIFÁRIO

2.5.1. INTRODUÇÃO

A análise SWOT (acrónimo em inglês) é uma ferramenta de planeamento estratégico para a caracterização do posicionamento competitivo de um determinado setor ou organização.

Neste sentido, tendo em consideração o sistema tarifário em Portugal foram identificados os pontos fortes que importa garantir ou fortalecer no regulamento tarifário (Forças), os pontos a serem melhorados (Fraquezas), os fatores externos que podem beneficiar o desenvolvimento de uma estratégia (Oportunidades) e que têm de ser considerados por se podem constituir como uma Ameaça.

Esta análise SWOT constitui o ponto de partida para a desenvolvimento de uma proposta para a reformulação do tarifário do táxi e respetivo regulamento.



2.5.2. SWOT



- **Tarifário regulado**, que estabelece os princípios básicos da formação do preço – *Convenção de preços*;
- **Taxímetro é um sistema de medição oficial**, cujos requisitos e calibração são regulados por legislação específica;
- **Múltiplas opções de aceder ao serviço**, seja na rua, na praça de táxis, por reserva telefónica ou através das *apps* existentes;
- **Oferece a possibilidade de pagar em dinheiro** e, algumas vezes, também através de cartão ou até de MB Way.

Forças



- **Determinação do valor a pagar associado a um processo complexo;**
- Tarifário complexo que torna **difícil a sua compreensão por parte dos utilizadores;**
- Informação insuficiente e pouco clara sobre a formulação de cada componente da tarifa, o que conduz a uma grande dificuldade em se conhecer o preço da viagem antes desta se iniciar;
- **Variação substancial dos preços nas deslocações intermunicipais que combinam tarifas urbanas e ao quilómetro,** em função do ponto de início ou de fim;
- **Bandeirada elevada** e não justificada torna a adesão mais difícil, sobretudo pelos novos utilizadores;
- Suplementos de tarifa percebidos como de aplicação discricionária;
- **Impossibilidade de recolher passageiros fora do concelho** onde o táxi se encontra licenciado e regras de operação complexas e de difícil compreensão para o utilizador.
- **Não existe consistência sobre as opções de pagamento aceites.** Dependendo do taxista / empresa de táxi, os pagamentos desmaterializados (cartão, app, MB way, etc...) nem sempre estão disponíveis.

Fraquezas



- O novo Regime Jurídico do Táxi, constitui-se como uma oportunidade para a reformulação do regime tarifário, contribuindo para que o sistema tarifário:
 - Seja mais claro para o utilizador;
 - Seja mais justo para todas as partes;
 - Garanta mecanismos de atualização das tarifas que sejam mais simples e flexíveis;
- **Maior disseminação das aplicações de reserva e pagamento,** com opções de estimativa de preço / preço fechado;
- **Aumento do número de utilizadores familiarizados com as plataformas de reserva;**
- **Maior facilidade de articulação do taxímetro com o sistema de GPS** para a melhoria da eficiência operacional, da transparência, da segurança e da satisfação do cliente;
- **Oportunidades de desenvolvimento de novas opções de complementaridade** com outros modos de transporte, público ou partilhado (e.g., através de plataformas de MaaS, Pacotes de Viagens, etc.);
- **Possibilidade de realização serviços** em que existe partilha do veículo por parte dos utilizadores, desde que enquadrados em serviços de transporte flexível.

Oportunidades



- **Reduzida rentabilidade do sector** está a levar ao abandono da atividade e leva a que haja dificuldade em captar novos profissionais;
- **Incentivos para a renovação dos veículos são insuficientes** e por isso não se evitou o envelhecimento da frota de táxis;
- Os **utilizadores percebem este serviço como um serviço antiquado, de baixa qualidade e de preço elevado**;
- **Forte concorrência dos TVDE** com:
 - Aplicações que apresentam informação sobre o preço da viagem, criando uma percepção de maior fiabilidade e confiança no valo final a pagar;
 - Tarifas dinâmicas e aplicação de descontos que levam a que, em muitos casos, este serviço seja mais barato que o táxi;
- **Setor muito sensível a alteração da estrutura de custos e / ou perda de receitas inesperada** (e.g.: crise económica, aumento do preço dos combustíveis, inflação, etc...)

3. BENCHMARKING INTERNACIONAL

De forma a identificar diferentes práticas e sistematizar as abordagens adotadas no regime tarifário de diferentes países com contextos comparáveis com Portugal, realizou-se um *benchmarking* internacional.

Este exercício passou pela recolha de informação sobre a forma como estão estruturados os tarifários do táxi, tanto em zona urbana como em contexto rural, os quais foram analisadas na perspetiva de identificar as práticas que podem (ou não) ser transferidas para o contexto nacional. Para tal, foram analisadas as soluções adotadas em diferentes cidades e regiões europeias, cujas características são sistematizadas na tabela seguinte:

Tabela 4 | Cidades e regiões analisadas

Cidade, região / País	Tarifas interurbanas Cobrança de km em vazio	População (Nº de habitantes)	Fonte dos dados (ano de atualização)
Portugal	Incluído na tarifa (Mudança de tarifa no limite das áreas urbanas, nas cidades de menor dimensão e zonas rurais)	10 343 066 (Nacional, 2021) 545 796 (Lisboa, 2021) 231 800 (Porto, 2021) 140 816 (Coimbra, 2021) 193 324 (Braga, 2021)	Convenção 2024
Barcelona, Espanha	Fora da AMB, a tarifa básica, excluindo bandeirada e suplementos é multiplicada por 2	1 665 956 (2023)	TarifasTaxi (2024)
Madrid, Espanha	n.d.	3 332 035 (2023)	BOAM núm. 9.524, de 5/12/2023
Salamanca, Espanha (2024)	Fora da cidade a tarifa básica, excluindo bandeirada e suplementos é multiplicada por 2	143 954 (2023)	FACUA, Táxis 2024
Teruel, Espanha (2022)	Sim	36 267 (2023)	FACUA, Táxis 2024
Interurbanas Castilla y León, Espanha (2024)	A tarifa básica, excluindo bandeirada e suplementos, é multiplicada por 2	2 383 139 (Comunidade Autónoma, 2023)	RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2023, de la Dirección General de Transportes y Logística (BOCYL nº 244, pág. 172), ORDEN FYM/22/2014, de 15 de enero

Cidade, região / País	Tarifas interurbanas Cobrança de km em vazio	População (Nº de habitantes)	Fonte dos dados (ano de atualização)
Paris, França	Em França, em viagens para fora de Paris ou noutros departamentos, existem tarifas específicas para retorno em vazio ou ocupado à semelhança de Portugal	2 087 577 (Município de Paris, 2024)	<i>Arrêté du 22 janvier 2024 relatif aux tarifs des courses de taxi e</i>
Londres, Reino Unido (2024)	Sem informação de tarifas interurbanas	9 748 033 (Grande Londres, 2024)	Transport for London
Bruxelas, Bélgica (2024)	Sem informação de tarifas interurbanas	1 220 000 (Região de Bruxelas Capital, 2024)	Arrêté 06.10.2022 de la Région de Bruxelles Capitale Bruxelles Mobilité
Valónia, Bélgica (2024)	Sempre que o destino seja no exterior de um perímetro urbano, o retorno em vazio é no máximo o dobro da viagem	3 620 000 (Região da Valónia, 2024)	<i>Arrêté du Gouvernement wallon fixant les prix maximums pour le transport par taxis et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mars 2014 fixant les prix maxima pour le transport par taxis</i>
Berlim, Alemanha (2024)	Sem informação	3 660 000 (Município de Berlim, 2024)	www.taxi-berlin.de/taxitarif
Roma, Itália (2024)	Sem informação	2 870 000 (Município de Roma, 2024)	Commune de Roma - Táxi
Amsterdão, Países Baixos (2024)	Sem informação	900 000 (Município de Amsterdão, 2024)	City of Amsterdam
Viena, Áustria (2023)	Sem informação	1 930 000 (Município de Viena, 2023)	W 140-020 – Wiener Taxitarif

Nas secções seguintes apresenta-se um resumo das várias componentes do sistema tarifário no conjunto de cidades e regiões estudadas.

Bandeirada

Em Portugal e nas cidades de Londres e de Berlim, a bandeirada tem incluída uma parte da viagem. No caso de Londres, a bandeirada de £3,80 (4.46€) aplica-se aos primeiros metros ou segundos (o que ocorrer primeiro), que variam dependendo da tarifa aplicável. Já nos casos dos tarifários portugueses e de Berlim, a bandeirada compreende apenas a distância quilométrica.

Em termos de preço, embora o valor da bandeirada em Portugal seja elevado, comparativamente com outros países da Europa, a distância incluída nesse valor é bastante superior. No que diz respeito às diferenças entre o preço da bandeirada em período diurno e noturno, constata-se que à semelhança de Portugal (tarifas urbanas e interurbanas), também Madrid, Salamanca, Teruel, Londres e Bruxelas, têm bandeiradas diferenciadas à noite. No caso de Londres, embora o preço da bandeirada seja igual, a distância percorrida e tempo incluídos na bandeirada à noite (entre as 22:00 e as 05:00) é menor. Pelo contrário entre as 20:00 e as 22:00 esse valor é maior.

Uma outra dimensão que importa avaliar é a **tarifa mínima que corresponde ao preço mínimo a pagar pela realização do serviço**. Este custo difere da bandeirada, na medida em que é geralmente superior a esta e não corresponde a um custo de ativação do serviço, mas sim a um preço mínimo a pagar mesmo que o táxi marque um valor inferior. O custo mínimo superior à bandeirada aplica-se em Salamanca, Teruel, assim como nas viagens suburbanas em Castela e Leão, em Paris, Bruxelas, na Região da Valónia (Bélgica) e Berlim.

Os dados comparativos da bandeirada e tarifas mínimas apresentam-se na Tabela 5.

Tabela 5 | Comparação Tarifas de Táxis – Bandeirada

Cidade / Tipologia de tarifa, País (ano de atualização)	Bandeirada (Base Diurna)	Distância e tempo de viagem incluídos		Bandeirada (Noturna)	Distância e tempo de viagem incluídos		Tem tarifa mínima, superior ao valor da bandeirada?
		Diurna (m / s)			Noite (m / s)		
Tarifa Urbana, Portugal (2024)	3,25 €	990 m / nd (Urbana)		3,90 €	792 m / nd (Urbana)		Não
		1385 m / nd (Interurbana)			1385 m / nd (Interurbana)		
Barcelona, Espanha (2024)	2,60 €	Não		2,60 €	Não		Não
Madrid, Espanha (2024)	2,50 €	Não		3,15 €	Não		Não
Salamanca, Espanha (2024)	1,90 €	Não		2,65 €	Não		3,95€
Teruel,	3,80 €	Não		4,40 €	Não		5€

Cidade / Tipologia de tarifa, País (ano de atualização)	Bandeirada (Base Diurna)	Distância e tempo de viagem incluídos Diurna (m / s)	Bandeirada (Noturna)	Distância e tempo de viagem incluídos Noite (m / s)	Tem tarifa mínima, superior ao valor da bandeirada?
Espanha (2022)					
Interurbanas Castilla y León, Espanha (2024)	0 €	0€	0€	0 €	3,95€ diurno ou 5€ noite, fds e feriados
Paris, França (2024)	Máx. 4,40 €	Não	Máx. 4,40 €	Não	8€
Londres, Reino Unido (2024)	4,46 €	140m / 30,2s (05h – 20h) 170m / 36,6s (20h -22h)	4,46 €	133m / 28,6s	Não
Bruxelas, Bélgica (2024)	2,60 €	Não	4,60 €	Não	Não
Valónia, Bélgica (2024)	3,00 €	Não	3,00 €	Não	8€
Berlim, Alemanha (2024)	4,30 €	86,96 m / nd	4,30 €	86,96 m / nd	6€
Roma, Itália (2024)	3,00 €	Não	3,00 €	Não	Não
Amsterdão, Países Baixos (2024)	Máx. 3,36 €	Não	Máx. 3,36 €	Não	Não
Viena, Áustria (2023)	3,80 €	Não	4,30 €	Não	Não

Legenda: m / s – distância (m) / tempo (s); nd – informação não disponível

Fonte: Vide Tabela 4)

Tarifas a taxímetro

Todos os regimes tarifários analisados, à exceção de Amsterdão, consideram a aplicação de um preço por quilómetro e a aplicação de um preço por hora quando o veículo circula abaixo de um determinado limiar de velocidade. Esse limiar de velocidade varia de caso para caso.

Enquanto em alguns países, de que são exemplo Portugal e Espanha, esse valor é definido como o quociente entre o preço por hora e o preço por quilómetro. Noutras situações, como em Roma ou

Londres, essa a **velocidade de comutação**¹² é fixada, sendo de 20 km/h e 10,4 mph (aproximadamente 16,7 km/h), respetivamente. De salientar que, na maioria dos casos analisados (sendo Londres uma exceção), a informação sobre o limiar de velocidade abaixo do qual se aplica o preço horário em vez do preço por quilómetro, não é divulgado ao público, estando definido em legislação específica de cada um dos países, cidades ou regiões.

Em Amsterdão **aplica-se, cumulativamente, o preço por quilómetro e o preço por hora**. Ou seja, para uma viagem de 10 km, com uma duração de 20 min, excetuando a bandeirada e suplementos que possam ser aplicados, o preço da viagem seria de 13,5€ (10 x 0,53 €/km + 20 x 0,41 €/min).

No que diz respeito à **progressividade e regressividade das tarifas**, verifica-se que em Londres se aplicam tarifas progressivas, ou seja, a tarifa aumenta em função de escalões de distância ou tempo de viagem (o que acontecer primeiro). Já em Roma, a tarifa sendo, também, progressiva, aumenta em função de escalões de preço a pagar e, não da distância. Pelo contrário, em Viena e Berlim, a tarifa diminui para os escalões de distância maiores, tratando-se por isso, de tarifas regressivas.

Para simplificação, na Tabela 6 apresenta-se a distinção entre tarifas diurnas e noturnas. No entanto, realça-se que o período noturno e diurno varia de caso para caso. A título de exemplo, em Paris, o período noturno sobrepõe-se com as horas de ponta da manhã e da tarde, uma vez que se aplica entre as 17:00 e as 10:00 do dia seguinte. Em Londres, a tarifa diurna corresponde ao período entre as 05:00 e as 20:00, enquanto o período noturno que aqui se apresenta é entre as 22:00 e as 05:00. Na tabela seguinte apresenta-se as diferentes tarifas aplicáveis em Londres, em função do período do dia e da semana.

Tabela 6 | Comparação Tarifas de Táxis – Preços

Cidade/País	Preço / Km Diurno	Preço / Km Noturno	Preço / Hora Diurno	Preço / Hora Noturno
Portugal	0,53 € (urbana) 1,06 € (interurbana de retorno em vazio)	0,64 € (urbana) 1,27 € (interurbana de retorno em vazio)	16,50 €	19,80 €
Barcelona, Espanha	1,27 €	1,56 €	25,60 €	25,60 €
Madrid, Espanha	1,30 €	1,50 €	25,00 €	27,00 €
Salamanca, Espanha	1,12 €	1,47 €	20,55 €	28,85€
Teruel, Espanha	0,90 €	1,10 €	12,80 €	14,50 €

¹² Velocidade acima da qual o taxímetro contabiliza o valor ao quilómetro e abaixo da qual contabiliza o valor à hora.

Cidade/País	Preço / Km Diurno	Preço / Km Noturno	Preço / Hora Diurno	Preço / Hora Noturno
Interurbanas Castilla y León, Espanha	0,66 € (X2 se retorno em vazio)	0,76 € (X2 se retorno em vazio)	15,60€	18,80 €
Paris, França	1,22 € (10h – 17h) 1,61 € (17h – 10h)	1,61 € (17h – 10h)	37,90 € (10h – 17h) 50,52 € (17h – 10h)	50,52 € (17h – 10h)
Londres, Reino Unido	2,76 € (≤ 9,7km) 3,33 € (> 9,66km)	3,53 € (≤ 9,7km) 3,33 € (> 9,66km)	n.d.	n.d
Bruxelas, Bélgica	2,30 €	2,30 €	36,00 €	36,00 €
Valónia, Bélgica	Máx.1,55 € (interurbana) Máx. 1,90 € (Urbana)	Máx.1,55 € (interurbana) Máx. 1,90 € (Urbana)	37,00 €	37,00 € + Suplemento 2,90 € / viagem
Berlim, Alemanha	2,80 € (≤3 km), 2,60 € (3 – 7 km), 2,10 € (>7km)	2,80 € (≤3 km), 2,60 € (3 – 7 km), 2,10 € (>7km)	39,00 €	39,00 €
Roma, Itália	1,14€ (≤11€), 1,35€ (11€ - 13€), 1,66 € (>13 €)	1,14€ (≤11€), 1,35€ (11€ - 13€), 1,66 € (>13 €)	28,00 € (Vel. < 20 km/h)	28,00 € (Vel. < 20 km/h)
Amsterdão, Países Baixos	Máx, 2,47 €	Máx, 2,47 €	Máx, 24,60 € (cumulativo com o preço /km)	Máx, 24,60 € (cumulativo com o preço /km)
Viena, Áustria	0,95 € (≤5km) 0,58 € (>5km)	1,09 € (≤5km) 0,67 € (>5km)	34,80 €	40,20 €

Nota: Para Londres foi feita conversão €/milha para €/Km (considerando 1 milha ≈ 1,6093 Km e 1 GPT ≈ 1.174 €) | nd: Não disponível

Fonte: Vide Tabela 4

Comparação de tarifas ajustadas pela paridade do poder de compra

Para uma comparação mais rigorosa ou equitativa entre os diversos casos estudados, optou-se por ajustar as diferentes componentes de formação do preço com o indicador de paridade de poder de compra (PPC, no acrónimo em inglês) relativo a 2023. Esta correção permite fazer uma comparação real com o poder aquisitivo, uma vez que as diferenças ao nível do poder de compra de cada país influenciam os preços do serviço. Este indicador é usado para calcular quantas unidades de moeda de um país são necessárias para comprar a mesma quantidade de bens e serviços que uma unidade de moeda de outro país pode comprar, permitindo assim, eliminar as distorções causadas pelas taxas de câmbio e diferenças de preço, fornecendo uma comparação mais precisa do nível de vida entre países.

A Tabela 7 apresenta as principais componentes do preço dos serviços urbanos de táxi (bandeirada, preço quilométrico diurno e noturno, preço da hora de espera diurna e noturna), previamente analisados, ajustados para a paridade de poder de compra (PPC) de Portugal. Nos casos em que a bandeirada também cobre uma parte do percurso (Portugal, Londres e Berlim), à bandeirada deduziu-se o preço da distância percorrida em bandeirada, de modo a permitir a comparação do custo da bandeirada entre os vários países. Através desta análise, consegue-se entender melhor as diferenças entre países do “esforço associado” ao pagamento de serviços de táxi. Por exemplo, mesmo que o preço nominal de um serviço seja mais alto numa dada cidade, o ajuste para PPC pode revelar que, em termos de poder de compra, o serviço é mais acessível do que em outra cidade com preços nominais mais baixos.

Tabela 7 | Principais componentes do preço ajustadas a Portugal com a paridade do poder de compra

Cidade/País	PPC	Bandeirada Diurna (€)	Bandeirada Noturna (€)	Preço Diurno / km (€)	Preço Noturno / km (€)	Preço / h Diurno (€)	Preço / h Noturno (€)
Lisboa, Portugal	88,1	2,26 €	3,11 €	0,53 €	0,64 €	16,50 €	19,80 €
Barcelona, Espanha	96,3	2,38 €	2,38 €	1,16 €	1,43 €	23,42 €	23,42 €
Madrid, Espanha	96,3	2,29 €	2,88 €	1,19 €	1,37 €	22,87 €	24,70 €
Salamanca Espanha	96,3	1,74 €	2,42 €	1,02 €	1,34 €	18,80 €	26,40 €
Teruel, Espanha	96,3	3,48 €	4,03 €	0,82 €	1,01 €	11,71 €	13,27 €
Paris, França	110,5	3,51 €	3,51 €	0,97 € (10h - 17h), 1,28 € (17h - 10h)	1,28 € (17h - 10h)	30,22 € (10h - 17h) 40,29 € (17h - 10h)	40,29 € (17h - 10h)
Londres, Reino Unido	128,6	2,96 €	3,05 €	1,89 € (≤ 9,7km) 2,28 € (> 9,66km)	2,42 € (≤ 9,7km) 2,28 € (> 9,66km)	n.d	n.d
Bruxelas, Bélgica	115,4	1,98 €	3,51 €	1,76 €	1,76 €	27,48 €	27,48 €
Valónia, Bélgica	115,4	2,29 €	2,29 €	Máx. 1,18 € (interurbana) Máx. 1,45 € (Urbana)	Máx. 1,18 € (interurbana) Máx. 1,45 € (Urbana)	28,24 €	28,24 € + Suplemento 2,21 € / viagem
Berlim, Alemanha	109,6	2,78 €	3,46 €	0,76 / 0,47 €	0,88 / 0,54 €	15,82 €	15,82 €
Roma, Itália	99	2,67 €	2,67 €	1,01 € (≤11€), 1,2 € (11€ - 13€), 1,48 € (>13 €)	1,01 € (≤11€), 1,2 € (11€ - 13€), 1,48 € (>13 €)	24,91 €	24,91 €

Cidade/País	PPC	Bandeirada Diurna (€)	Bandeirada Noturna (€)	Preço Diurno / km (€)	Preço Noturno / km (€)	Preço / h Diurno (€)	Preço / h Noturno (€)
Amsterdão, Países Baixos	116,5	2,54 €	2,54 €	1,87 €	1,87 €	18,60 €	18,60 €
Viena, Áustria	109,6	3,05 €	3,46 €	0,76 € (≤5km) 0,47 € (>5km)	0,88 € (≤5km) 0,54 € (>5km)	27,97 €	32,32 €

Fonte: Eurostat / Vide Tabela 4

Desta análise conclui-se o seguinte:

- Os preços de táxi em Portugal (Tarifa Urbana), quando ajustados para a paridade de poder de compra, são relativamente mais baixos na componente de preço por km do que em todas as cidades analisadas. A componente do preço por hora também é mais baixa do que na generalidade das cidades analisadas, sendo mais alta apenas do que em Teruel, Berlim e Amsterdão, esta última apenas em horário noturno. Refira-se que em Portugal, a velocidade de comutação, a partir da qual se aplica o preço ao quilómetro em vez do preço por hora de espera é significativamente mais alta do que nos casos analisados em que o taxímetro funciona na mesma lógica. Nesse sentido, o preço por hora, nas zonas urbanas em Portugal, é suscetível de contribuir mais para a formação do preço do serviço, do que noutros países.
- Os custos iniciais de bandeirada não deduzindo os km percorridos são elevados, indicando que, embora as tarifas contínuas sejam competitivas, os passageiros em Portugal pagam mais para iniciar uma viagem de táxi. No entanto, é de salientar que a bandeirada urbana em Portugal permite realizar 990 metros durante o dia e 792 m em horário noturno, o que não acontece na maioria dos países e cidades da Europa, em que a bandeirada corresponde apenas a um custo de ativação do serviço ou a distâncias muito curtas. Refira-se o caso de Londres, em que a bandeirada inclui distância e tempo e esgota-se consoante o que alcançado primeiro. Ao deduzir o custo da distância percorrida em bandeirada, constata-se que o custo da bandeirada diurna é inferior à média dos casos analisados e a bandeirada noturna ligeiramente superior.
- Esta análise demonstra que se se eliminar a componente do preço da distância percorrida em bandeirada, passando esta a constituir apenas um custo de ativação do serviço, seria possível mudar a perceção dos utilizadores de que o preço de ativação do táxi é elevado.
- Em nenhum dos casos analisados são aplicadas tarifas sazonais, ou seja, tarifas diferenciadas para diferentes períodos do ano.

Suplementos

Na Tabela 8 apresenta-se a comparação dos diferentes suplementos.

Atualmente, e como já referido, em Portugal, aplicam-se suplementos de bagagem, suplementos de chamada (reserva) e suplemento por animal de companhia. Embora não exista um suplemento para

veículos de maiores dimensões, existe uma tarifa específica, mais cara, para veículos com lotação superior a 4 lugares. Neste caso específico do suplemento por dimensão do veículo, o caso português apenas é comparável com Amsterdão. **Em mais nenhum dos exemplos estudados são aplicados suplementos ou majoração de preços em função da dimensão do veículo.** Em contrapartida, nalgumas cidades aplicam-se suplementos por lotação (> 4 passageiros). Nos casos de Barcelona e Paris aplica-se o suplemento por passageiro adicional (acima do 4º passageiro), enquanto em Berlim, Roma e Viena aplica-se o suplemento independentemente do número de passageiros adicionais (acima do 4º passageiro).

No que diz respeito ao suplemento por bagagem, nos casos em que este se aplica (Portugal, Salamanca, Teruel, Paris e Roma), está definida a dimensão das bagagens a partir da qual o suplemento é aplicável. Em Paris e Roma, o suplemento só é aplicável a partir da 3ª ou 2ª bagagem, respetivamente.

O suplemento de reservas aplica-se em 6 dos exemplos internacionais analisados, além de Portugal. Em Madrid, para reservas por telefone, *app* ou email, o táxi começa a contar até ao ponto de tomada do passageiro, não podendo superar o preço de 5€, em que já está incluída a bandeirada. Em Paris o suplemento é diferenciado, consoante se trate de reserva imediata ou com antecedência. Nos restantes casos, o suplemento aplica-se como em Portugal, com um preço fixo no início da viagem.

A aplicação de suplementos em determinadas alturas do ano como Natal e Fim de Ano ocorrem apenas em Barcelona, Madrid e Londres.

Tal como em Portugal, em Teruel (Espanha) existe também um suplemento por animal de companhia. Em mais nenhum dos casos analisados foram encontradas referências a suplementos por animal de companhia.

Tabela 8 | Comparação Tarifas de Táxis referentes ao ano de 2024 – Suplementos e Outras Tarifas

Cidade/País	Suplemento Bagagens	Suplemento Reservas	Suplemento Veículos > 4 Lugares	Suplemento Lotação (> 4 passag.)	Suplementos Noites Especiais	Outros Suplementos
Portugal	1,60€	0,80€	Não (Tem tarifa específica)	Não	Não	Animais de Companhia (1,60 €)
Barcelona, Espanha	Não	Não	Não	1 € / passageiro	3,50 €	nd
Madrid, Espanha	Não	Máx. 5€	Não	Não	6,90 €	Não
Salamanca, Espanha	0,65 €	Não	Não	Não	Não	Não
Teruel, Espanha	0,50 €	Não	Não	Não	Não	Animais de Companhia (0,50 €)
Interurbanas Castilla y León, Espanha	Não	Não	Não	Não	Não	Não

Cidade/País	Suplemento Bagagens	Suplemento Reservas	Suplemento Veículos > 4 Lugares	Suplemento Lotação (> 4 passag.)	Suplementos Noites Especiais	Outros Suplementos
Paris, França	2 € / bagagem (>3 malas)	4 € (reserva imediata), 7€ (com antecedência)	Não	4 € / passageiro adulto ou menor	Não	Majoração do preço: horas de ponta e gelo
Londres, Reino Unido	Não	2,35 €	Não	Não	4,69 €	Não
Bruxelas, Bélgica (2024)	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Valónia, Bélgica	Não	Não	Não	Não	Não	Nd
Berlim, Alemanha	Não	1,5 €	Não	6 €	Não	Pagamento táxi-voucher / app (1,5€)
Roma, Itália	1€ (A partir da 2ª mala)	4 €	Não	1 €	Não	Não
Amsterdão, Países	Não	Não	Não (Tem tarifa específica)	Não	Não	Não
Viena, Áustria	Não	2 €	Não	2€	Não	Não

Nota: Para Londres foi feita conversão £ para € / (1 GPT ≈ 1.174 €) | nd: Não disponível

Fonte: Citadas na Tabela 4

Tarifas entre o Aeroporto e o centro das cidades

Um dos casos em que existe maior recurso ao táxi é o das viagens entre o aeroporto e as cidades mais próximas. Uma das especificidades associada a estas viagens é quando o aeroporto está localizado num município ou região diferente da cidade, e que por esse motivo se aplica uma tarifa diferente, ou existe a necessidade de mudar a tarifa durante o percurso (tarifas mistas).

Na Tabela 9 apresenta-se um quadro comparativo das tarifas entre os aeroportos das cidades e regiões objeto do *benchmarking*. Por motivos de legibilidade, neste quadro apenas se apresentam as tarifas diurnas. De salientar que nos casos em que não estão definidas tarifas planas específicas para o serviço do aeroporto, existem também tarifas diferenciadas para horário noturnos, fins de semana e feriados, à semelhança do que ocorre com as tarifas a táxi previamente analisadas.

Em Portugal, o aeroporto de Lisboa está localizado no município de Lisboa. Por esse motivo, e dado que não existe tarifa específica para o aeroporto, aplica-se a tarifa urbana nas viagens entre o aeroporto e qualquer ponto da cidade. Para as viagens iniciadas no aeroporto com destino a outros municípios aplica-se a tarifa urbana até ao limite municipal, e a partir desse momento, a tarifa ao quilómetro. O

mesmo ocorre, quando a viagem é iniciada num município com tarifa urbana em direção do aeroporto: com a mudança de concelho, altera a tarifa.

Os aeroportos de Faro e do Porto (Aeroporto Francisco Sá Carneiro) estão localizados respetivamente nos concelhos de Faro e da Maia, nos quais se aplicam as tarifas ao quilómetro. Nestes casos, não existe alteração de tarifa no percurso por transposição de fronteiras quando a viagem termina noutra concelho, mas o preço a pagar é mais alto, porque o passageiro paga o retorno em vazio na totalidade do percurso. Note-se, porém, que nas viagens com origem na cidade do Porto e destino no aeroporto Francisco Sá Carneiro, esta lógica já não se aplica, uma vez que a viagem tem início num município com tarifa urbana, havendo lugar a alteração de tarifa na transposição do limite municipal. Neste caso, o preço a pagar pela viagem é, mais baixo no sentido Porto-Aeroporto, do que no sentido Aeroporto-Porto.

À semelhança do que acontece em Portugal, também os aeroportos de Amsterdão, Barcelona, Berlim e Londres, têm tarifas idênticas às aplicadas no centro da cidade, calculadas por taxímetro. No entanto, tanto em Berlim como em Londres e Barcelona, há lugar ao pagamento de um suplemento.

Em Londres, é aplicada uma taxa adicional de £2 (2,35€) para viagens que começam no Aeroporto de Heathrow e uma taxa adicional de até £5,20 (6,10€) para a largada de passageiros. Esta taxa adicional de desembarque destina-se a cobrir o custo da Taxa de Desembarque no Terminal, aplicada pela *Heathrow Airport Limited*. Os passageiros que não estejam dispostos a pagar a taxa de desembarque podem ser deixados nos parques de estacionamento de longa duração dos terminais do aeroporto. Os portadores de *Blue Badge*, que se destina a pessoas com mobilidade reduzida, podem requerer um desconto junto do aeroporto.

As tarifas para aeroportos fora de Londres, incluindo Luton, Gatwick e Stansted podem ser negociadas entre o passageiro e o motorista antes do início da viagem. Não havendo negociação, o valor a cobrar é o determinado pelo taxímetro no final da viagem. Em Berlim, o suplemento só é pago caso o embarque seja realizado no aeroporto. Em Berlim, Madrid (para fora do perímetro da M30) e Barcelona, existe uma tarifa mínima que deverá ser paga independentemente do trajeto realizado.

Existem também vários exemplos, na Europa, da aplicação de tarifas planas a partir dos aeroportos. Dos aeroportos analisados, Barajas, em Madrid, Charles de Gaulle e Orly, em Paris, assim como Fiumicino e Ciampino, em Roma têm tarifas planas para o centro da cidade. Em Barcelona, apesar de não existir uma tarifa fixa entre o aeroporto e o centro da cidade, está definida uma tarifa fixa entre o terminal de cruzeiros e o aeroporto de El Prat.

Tabela 9 | Comparação Tarifa Diurna entre os aeroportos principais e o centro da cidade

Cidade/País	Bandeirada Diurna	Preço Diurno / Km	Preço Diurno / Hora	Suplemento Aeroporto	Tarifa mínima	Tarifa Plana Aeroporto
Lisboa, Portugal	3,25 €	0,53 €	16,50 €	Não	Não	Não

Cidade/País	Bandeirada Diurna	Preço Diurno / Km	Preço Diurno / Hora	Suplemento Aeroporto	Tarifa mínima	Tarifa Plana Aeroporto
Barcelona, Espanha	2,60 €	1,27 €	25,60 €	4,50 €	21 €	39 € (Entre o terminal de cruzeiros e aeroporto)
Madrid, Espanha ^[1]	0 €	1,30 €	25,00 €	Não	20 €	33 € (Com destino ou origem no exterior da M30)
Paris, França	Não	Não	Não	Não	Não	Paris m. dta – CDG (56€), Paris m. esq. CDG (65€), Paris m. dta. – Orly (44€), Paris m. esq. – Orly (36€)
Londres, Reino Unido	4,46 €	2,76 € (≤ 9,7km) 3,33 € (> 9,66km)	n.d.	2,35 € embarque, 6,10 € desembarque Heathrow	Não	Não
Bruxelas, Bélgica	nd	nd	nd	nd	nd	Não
Berlim, Alemanha	4,30 €	2,60 € (≤5km) / 2 € (>5km)	39 €	+ 1,50 € (embarque)	6 €	Não
Roma, Itália	Não	Não	Não	Não	Não	Entre Fiumicino e Roma Centro (50€), Entre Ciampino e Roma Centro (31€) Tarifas específicas também entre aeroportos e outros destinos
Amsterdão, Países Baixos	3,36 €	Máx, 2,47 €	Máx, 24,60 €	Não	Não	Não
Viena, Áustria	nd	nd	nd	nd	nd	Não

Nota: (1) Em Madrid, a tarifa plana aplica-se apenas entre o aeroporto e o centro de Madrid (Interior à M30), nas restantes zonas aplica-se o serviço a taxímetro com uma tarifa mínima de 20€.

Fonte: Vide Tabela 4

Informação nos aeroportos sobre as tarifas de táxi

Foi possível encontrar informação sobre a formação dos preços das viagens a partir de vários aeroportos europeus (Barcelona, Londres, Madrid, Paris e Roma), resumindo-se esta informação na Tabela 10. Em Portugal, os aeroportos de Lisboa e Faro indicam o preço médio a pagar entre o aeroporto e o centro

das cidades na sua área de envolvimento. A página do aeroporto do Porto, apenas informa sobre os suplementos que serão cobrados e a eventualidade de pagar as portagens em alguns percursos.

Os sites dos aeroportos de Amsterdão, Berlim, Bruxelas e Viena não disponibilizam informação sobre as tarifas, mas nestes aeroportos operam empresas de táxi que oferecem tarifas planas para serviços entre os respetivos aeroportos e o centro das cidades.

Tabela 10 | Informação sobre tarifas de táxis disponibilizada nos sites dos aeroportos analisados

Aeroporto/País	Tipo de Informação sobre tarifário	Fonte
Lisboa, Portugal	Informação sobre o preço médio do percurso Aeroporto – Centro de Lisboa (10€ - 15€), suplementos que poderão ser cobrados	www.aeroportoisboa.pt
Porto, Portugal	Informação sobre suplementos que poderão ser cobrados e portagens	www.aeroportoporto.pt
Faro, Portugal	Preço médio do percurso Aeroporto – Cidade de Faro (10€), suplementos que poderão ser cobrados	www.aeroportofaro.pt
Barcelona (El Prat), Espanha	Descrição detalhada dos tarifários aplicáveis	www.aerpuertobarcelona-elprat.com
Madrid (barajas), Espanha	Descrição detalhada dos tarifários aplicáveis	www.aerpuertomadrid-barajas.com
Paris, França	Descrição dos tarifários aplicáveis nos aeroportos de Paris (Paris Charles de Gaulle e Paris-Orly)	www.parisaeroport.fr
Londres Heathrow, Reino Unido	O site do aeroporto redirige para o site da <i>Transport for London</i> , que tem a informação tarifária	www.heathrow.com
Bruxelas, Bélgica	Sem informação sobre tarifas	www.brusselsairport.be
Berlim, Alemanha	Sem informação sobre tarifas	ber.berlin-airport.de
Roma (Fiumicino), Itália	Informação da tarifa aplicável (plana) para o Centro da Cidade e de outras tarifas a percurso	www.adr.it
Amsterdão, (Schipool) Países Baixos	Sem informação sobre tarifas	www.schiphol.nl
Viena, Áustria	Sem informação sobre tarifas	www.viennaairport.com

Fonte: Sites dos aeroportos, acedidos a 15/07/2024

Taxi rates

How much is a trip between Paris-Orly airport and Paris or the suburbs?

- Between Paris-Orly airport and Paris "right bank": 44 euros.
- Between Paris-Orly airport and Paris "left bank": 36 euros.*

*Tariffs provided for information purposes only, valid as of 01/02/2024, and does not engage the responsibility of Paris Aéroport.



Figura 13 | Extrato do sítio internet dos aeroportos de Paris – Informação tarifária dos táxis do aeroporto Paris - Orly

Fonte: www.parisaeroport.fr, acedido em 15/07/2024

4. PROPOSTA DE TIPOLOGIA DE TARIFAS E PRINCÍPIOS DE APLICAÇÃO

4.1. ENQUADRAMENTO

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

Esse mesmo regulamento estabelece que as Autoridades de transportes devem respeitar as regras gerais constantes do regulamento previsto, podendo estabelecer, designadamente:

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

De acordo com o artigo 4.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 271/2023, de 23 de março, aprovado pela AMT, na fixação de tarifas do serviço público de transporte de passageiros devem ser observados os seguintes princípios:

- “Orientação para os custos;
- Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica e ambiental, no contexto da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e na perspetiva do cumprimento dos objetivos das Conferências das Partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (COP);
- Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço, procurando nomeadamente a tendencial eliminação de assimetrias no grau de coesão e acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte de passageiros;

- Intermodalidade e integração tarifária, sempre que esta se afirme como uma solução de maior eficiência e eficácia para o funcionamento e acesso à rede de transportes;
- Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão das opções de diferenciação tarifária pelos utilizadores do serviço público de transporte de passageiros.”

A fase de diagnóstico apresentada anteriormente demonstrou, inequivocamente, que o **atual modelo tarifário** considerado na Convenção celebrada entre a Direção-Geral das Atividades Económicas, a ANTRAL e a FPT **é de difícil entendimento por parte dos utilizadores** (e de alguns taxistas) e, **dificilmente, traduz os custos de produção da oferta de transporte em táxi**, considerando as dimensões dos custos de pessoal, dos custos de produção quilométrica e a incorporação de um lucro razoável que remunere os profissionais do setor.

A presente de proposta para as regras tarifárias foi desenvolvida tendo em consideração o disposto no ponto 2 do artigo 5.º do Regulamento 430/2019 de 16 de maio de 2019, tendo sido “sustentada em estudo demonstrativo do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, (...)”, bem como dos princípios gerais anteriormente considerados. Este estudo é apresentado no capítulo 5, tendo sido desenvolvido de modo iterativo com o presente capítulo, de modo a garantir que os impactes da mudança são razoáveis e graduais no tempo.

Tendo em consideração as orientações anteriormente explicitadas, desenvolveu-se uma proposta para o sistema tarifário, que procura concretizar as seguintes orientações:

- **Simplificação das regras tarifárias**, de modo a garantir a sua fácil compreensão por parte de todos os intervenientes (passageiros, profissionais do setor e Autoridades de Transporte);
- **Promoção de uma maior justiça tarifária nas viagens interconcelhias**, minimizando as penalizações tarifárias associadas à realização de percursos com diferentes tarifários e, conseqüentemente, as assimetrias de preço entre viagens de ida e volta;
- **Assegurar que as regras tarifárias refletem os reais custos do sistema**, tendo presente a estrutura de custos definida no artigo 6.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio¹³, mas também que são tidas em consideração as orientações em matéria de direito laboral considerados para os restantes sectores;
- **Garantir que a proposta pode ser de aplicação imediata**, não implicando adaptações específicas dos taxímetros;
- **Facilitar a autonomia das Autoridades de Transporte** na decisão sobre as tarifas e a aplicação das diferentes tipologias tarifárias previstas pela nova regulamentação.

No presente ponto apresenta-se a estrutura da fórmula de cálculo do preço, bem como a forma como se determinou os preços da bandeirada e os preços por minuto e por quilómetro. Procurou-se, tanto

¹³ Com as adaptações necessárias para refletir a operação do setor do táxi.

quanto possível, considerar uma organização tão próxima quanto possível da estrutura adotada na Convenção de 2024, de modo a facilitar a comparação



Como já anteriormente referido, a proposta tarifária foi desenvolvida em paralelo com o estudo técnico das condições económico-financeiras, apresentado no Capítulo 5, num processo iterativo, no qual foram avaliados os impactes da tipologia de tarifas e ajustados os valores das diversas rubricas. Nalguns casos, são sugeridos fatores de ajuste a considerar numa fase de transição, de modo a minimizar os impactes sentidos na fase de transição.

4.2. REGRAS DE FORMAÇÃO DO PREÇO E PRINCÍPIOS DE APLICAÇÃO

4.2.1. REGRAS GERAIS

Para a formação da tarifa da viagem em táxi são consideradas 3 componentes, respetivamente:

- **Bandeirada**, que reflete o custo de oportunidade associado à utilização do serviço de táxi. Nesta proposta, a bandeirada não tem associada a realização de uma distância ou tempo de viagem mínimo;
- **Preço por quilómetro (P_{km})**, o qual considera apenas a componente de preço associada à utilização do veículo;
- **Preço por tempo de viagem ($P_{tempo\ viagem}$)**, na qual se considera a duração da viagem (em minutos) e a necessidade de remunerar o tempo do motorista de táxi. Refira-se que, ao contrário do que se verifica atualmente, esta componente do preço é sempre contabilizada, desde o início até ao final da viagem

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

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

Em que:

Distância corresponde à extensão quilométrica realizada na viagem entre o ponto de origem e o ponto de destino da viagem, medida em quilómetros e considerando três casas decimais.

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

F_{ajuste}	corresponde ao fator de ajuste que depende do dia (Dia Útil, Sábado ou Domingo ou Feriado) e do período horário correspondente (Período Diurno e Noturno) em que é realizada a viagem. Este fator permite introduzir a correção associada à maior remuneração salarial estabelecida pelo Código de Trabalho.
$F_{transição}$	corresponde a um fator de ajuste na fase de transição, aplicado às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros nas viagens em que atualmente se aplica em exclusivo a tarifa urbana. O valor deste fator de ajuste é apresentado no capítulo 4.2.5.

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

Os valores considerados na presente proposta devem ser entendidos como o **valor referencial máximo** para cada uma das componentes de preço, admitindo-se que esta pode ser alterada pela(s) Autoridade(s) de Transportes, com o acordo das Associações Profissionais de Táxis, sendo que, para tal é necessário **proceder à fundamentação dos valores considerados como mais adequados**. Os regulamentos municipais devem explicitar de modo claro quais as tarifas praticadas, devendo estar acessíveis ao público em geral.



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

4.2.2. DIAS E PERÍODOS HORÁRIOS CONSIDERADOS NA DEFINIÇÃO DAS TARIFAS

A atual Convenção de 2024 estabelece que os preços a pagar são diferentes nos períodos diurnos e noturnos, estabelecendo que estes são definidos do seguinte modo:

Tabela 11 | Tipologias de dias e períodos do dia considerados na Convenção de 2024

Tipologias de dia	Períodos do dia considerados no cálculo das tarifas	Período horário considerado
Dias Úteis	Período Diurno	6:00 - 21:00
	Período Noturno	21:00 - 6:00
Fins de semanas e feriados	Período Diurno	-
	Período Noturno	0:00 - 24:00

Fonte: Produção própria a partir da análise da Convenção de 2024.

Atualmente, quando um dia e/ou período são considerados como integrando o Período Noturno, existe um agravamento de +20% nos preços da bandeirada, do valor por quilómetro e do preço por hora. Os dias de fim de semana e de feriado são considerados como períodos noturnos.



Esta proposta de alteração do regulamento tarifário considerou-se que:

- Apenas o **preço por hora deve ser agravado em função da tipologia dos dias e dos períodos horários;**
- **Deve ser aplicado o estabelecido no Código do Trabalho¹⁴** no que diz respeito à atribuição de compensações aos motoristas por trabalharem no período noturno e aos fins de semana e feriados.

Assim sendo, e de modo a clarificar a compreensão da **formulação do preço por hora**, propõe-se considerar as seguintes definições (Artigo 223, ponto 2 do Código do Trabalho):

- **Período Diurno** compreende ao período entre as 7:00 e as 22:00;
- **Período Noturno** corresponde ao período entre as 22:00 e as 7:00 da manhã do dia seguinte.

Segundo o Artigo 234, ponto 1 do Código do Trabalho são **feriados obrigatórios** os seguintes dias:

- 1 de janeiro,

¹⁴ Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, incluindo as alterações introduzidas posteriormente. Consultado o documento, [Consolidação Lei n.º 7 2009 - Diário da República n.º 30 2009, Série I de 2009-02-12 \(1\).pdf](#), a 24 de julho de 2024.

- Sexta-Feira Santa,
- Domingo de Páscoa,
- 25 de abril
- 1 de maio
- Corpo de Deus
- 10 de junho
- 15 de agosto
- 5 de outubro
- 1 de novembro
- 1, 8 e 25 de dezembro

Finalmente, importa recuperar as regras de **pagamento suplementar por realização de horário noturno, fins de semana e feriados obrigatórios do Código de Trabalho**, as quais devem igualmente ser consideradas no cálculo do preço por hora. Nos casos em que a viagem é realizada no período noturno de um dia feriado ou de fim de semana é necessário considerar o fator acumulativo no cálculo do preço por hora. Assim sendo, o valor do preço por hora nos diferentes dias e períodos horários deve ser ajustado tendo em considerado os fatores de ajustes apresentados na seguinte:

Tabela 12 | Proposta de ajuste e preço em função dos dias e períodos, considerando o definido no Código do Trabalho

Tipologia dos dias	Tipo de períodos no dia	Fator de ajuste em função do dia e período do dia em que é realizada a viagem ($F_{Período}$)
Dias Úteis	Período Diurno	100%
	Período Noturno (+25%)	125%
Fins de semanas e feriados	Período Diurno (+50%)	150%
	Período Noturno (+75%)	175%

Fonte: Produção própria a partir da análise do Código do Trabalho



Esta proposta permite responder à preocupação do setor em valorizar de modo mais significativo **o trabalho nos dias feriados**, considerando até um número de situações mais alargadas do que aquelas que foram considerados pelos representantes do setor.

4.2.3. PREÇO DA BANDEIRADA

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

Como, atualmente, o valor da bandeirada inclui a realização de uma determinada distância (que varia nas tipologias de tarifa e nos períodos horários), optou-se por calcular uma “bandeirada líquida” na qual se exclui a componente da distância (e respetivo preço associado), sendo claro que este valor é bastante inferior aquele que é percecionado pelos clientes potenciais, sobretudo quando se considera o período diurno (ver Tabela 13 e Tabela 14) e que por isso, a redução do preço da bandeirada não se traduz, necessariamente, numa perda de receita para o serviço de táxis e, contribuirá, certamente, para o aumento da sua atratividade.

Tabela 13 | Tarifa Diurna, veículos com capacidade de transporte até 4 passageiros: Cálculo da bandeirada “líquida”, excluída a componente da distância

	Bandeirada total (€)	Distância incluída na bandeirada (m)	Preço por km (€)	Componente de distância (€)	Bandeirada "líquida" (€) = Bandeirada - Componente da distância
Tarifa Urbana	3,25	990	0,53	0,52	2,73
Tarifa ao quilómetro (retorno em vazio)	3,25	1 385	1,06	1,47	1,78
Tarifa ao quilómetro (retorno ocupado)	3,25	2 770	0,53	1,47	1,78

Tabela 14 | Tarifa Noturna, veículos com capacidade de transporte até 4 passageiros: Cálculo da bandeirada “líquida”, excluída a componente da distância

	Bandeirada total (€)	Distância incluída na bandeirada (m)	Preço por km (€)	Componente de distância (€)	Bandeirada "líquida" (€) = Bandeirada - Componente da distância
Tarifa Urbana	3,9	792	0,64	0,51	3,39
Tarifa ao quilómetro (retorno em vazio)	3,9	1 385	1,27	1,76	2,14
Tarifa ao quilómetro (retorno ocupado)	3,9	2 770	0,64	1,76	2,14

Atualmente, considerando a Convenção de 2024, a bandeirada já é única quando se consideram as variáveis da geografia/localização, o número de lugares oferecido pelo veículo ou dia da semana. A novidade introduzida por esta proposta passa por eliminar a diferenciação de tarifas entre o período diurno e noturno, opção esta que é assumida por vários países e cidades analisadas, de onde se destacam Barcelona, Londres, Valónia, Berlim ou Roma.



Nesta proposta considera-se que o **valor de bandeirada é único e assume o valor de 2,00€**, independentemente da geografia, do número de lugares oferecidos pelos veículos, período do dia ou dia da semana em que a viagem é realizada.

A adoção de um valor de bandeirada de 2,00 € transmite a ideia aos utilizadores de que o **custo de entrada no táxi é acessível e que as viagens de curta distância não são penalizadas**.

Na Tabela 15 apresenta-se a comparação deste valor com as bandeiradas praticadas, atualmente, nas tarifas urbana e ao quilómetro, no período diurno e noturno para os táxis, sendo possível verificar que este tem diferentes impactes em função de se considerar o período diurno ou noturno:

- No **período diurno**:
 - Para os táxis com capacidade de transporte até 4 passageiros, verifica-se que a bandeirada se traduz numa redução de -27% no preço de entrada nas tarifas urbanas, mas no caso das tarifas a quilómetro, traduz-se num aumento de +12% na receita da bandeirada, sem que tal seja percecionado pelos passageiros;
 - Para os táxis com capacidade de transporte superior a 4 passageiros, a variação da bandeirada ocorre apenas nas tarifas ao quilómetro, verificando-se que esta proposta permite um aumento de +8% (14 cêntimos) face ao valor líquido da bandeirada.
- No **período noturno** a proposta de bandeirada única traduz-se:
 - Para os táxis com capacidade de transporte até 4 passageiros, esta proposta reduz em cerca de -41% o valor recebido na tarifa urbana e que é “apenas” de -7% para as tarifas a quilómetro;
 - Para os táxis com capacidade de transporte superior a 4 passageiros, é assumido uma redução da receita da bandeira líquida e cerca de 10 pp, o que se traduz numa diminuição de cerca de 23 cêntimos.

A revisão do preço da bandeirada tem impactes positivos nas tarifas ao quilómetro diurnas e impactes negativos que variam entre 14 e 24 cêntimos para as tarifas ao quilómetro noturnas. É nas tarifas urbanas que se verifica uma maior redução do contributo da bandeirada, que se vê reduzida num valor que varia entre 0,73€ e 1,39€, em função de se considerar o período diurno ou noturno. Mas este resultado leva a questionar a razoabilidade dos valores atualmente praticados que se apresentam muito mais elevados do que os praticados nas tarifas ao quilómetro.

Esta redução no valor líquido da bandeirada será compensada pelo facto de, nesta proposta, se contabilizar, simultaneamente, o valor do tempo e da distância percorrida. Por outro lado, para os clientes que fazem percursos curtos, esta alteração introduz um sentido de justiça mais elevado, considerando-se que aumenta também a atratividade pelo modo de transporte.

Tabela 15 | Proposta de valor para a bandeirada e sua comparação com o valor da bandeirada atual, excluindo a componente do custo associada à distância incluída na bandeirada atual

Componentes da formação do preço	Proposta	Veículos até 4 passageiros			Veículos com capacidade para mais de 4 passageiros	
		Tarifa Urbana	Tarifa ao quilómetro (retorno em vazio)	Tarifa ao quilómetro (retorno ocupado)	Tarifa ao quilómetro (retorno em vazio)	Tarifa ao quilómetro (retorno ocupado)
Bandeirada (€) - diurna	2,00	2,73	1,78	1,78	1,86	1,86
Varição face à proposta (Tarifa atual / Proposta)		-27%	+12%	+12%	+8%	+8%
Bandeirada (€) - noturna	2,00	3,39	2,14	2,14	2,23	2,24
Varição face à proposta (Tarifa atual / Proposta)		-41%	-7%	-7%	-10%	-11%

Nota: No cálculo da bandeirada “descontou-se” a componente do preço associado à realização do percurso incluído na bandeirada.

4.2.4. PREÇO POR QUILOMETRO

Atualmente, o preço por quilómetro é de 0,53€/km quando se considera a tarifa urbana diurna e a tarifa ao quilómetro (com retorno), passando a ser de 1,06 €/km na tarifa ao quilómetro (em vazio). A Tabela 16 apresenta um resumo das tarifas por quilómetro, considerando veículos com capacidade de transporte para 4 passageiros e na Tabela 17 apresenta-se o valor cobrado quando os veículos têm capacidade para transportar mais do que 4 passageiros.

A opção por um veículo com capacidade para mais e 4 passageiros (que nem sempre é tomada de modo consciente) onera o preço por quilómetro em cerca de 25%, verificando-se em muitos casos, a utilização destes táxis é realizada apenas por 1 ou 2 passageiros.



Numa perspetiva de simplificação das regras tarifárias, propõe-se que **o preço por quilómetro seja único**, isto é não sendo influenciado pela capacidade oferecida do táxi, o que face à situação atual aumentará a justiça do preço ao cliente e contribuirá para discriminar positivamente os taxistas que oferecem uma maior capacidade de transporte (fator distintivo da oferta).

Tabela 16 | Tarifas por quilómetro atuais, considerando as tarifas urbanas e ao quilómetro no período diurno e noturno, táxi com capacidade de transporte para 4 passageiros, situação atual

Tipologias de tarifa, 4 passageiros	Diurna	Noturna
Tarifa urbana	0,53	0,64
Tarifa ao quilómetro (retorno em vazio)	1,06	1,27
Tarifa ao quilómetro (retorno ocupado)	0,53	0,635

Fonte: Convenção de preços de 2024

Tabela 17 | Tarifas por quilómetro atuais, considerando as tarifas urbanas e ao quilómetro no período diurno e noturno, táxi com capacidade de transporte para mais de 4 passageiros, situação atual

Tipologias de tarifa, 4 passageiros	Diurna	Noturna
Tarifa urbana	0,67	0,80
Tarifa ao quilómetro (retorno em vazio)	1,34	1,61
Tarifa ao quilómetro (retorno ocupado)	0,67	0,8

Fonte: Convenção de preços de 2024

Ao longo dos anos, estes valores têm vindo a ser atualizado com base nos processos de negociação com associações profissionais do setor, considerando, sobretudo, os aumentos dos custos de combustível ou o contributo da inflação.

No âmbito desta proposta de revisão tarifária e, apesar da escassez da informação económica e financeira que existe relativamente a este mercado, foram estimados os custos associados à produção de transportes (traduzidas em quilómetros percorridos), tendo a partir daí, sido inferido o preço considerado razoável para o preço por quilómetro. Este cálculo assenta num conjunto de pressupostos, os quais são explicitados neste documento para que mais facilmente se possa proceder à sua revisão. Estes pressupostos são de naturezas distintas e consideram dois tipos de custos, respetivamente:

- i) **Custos fixos (CF)** da atividade e que não dependem do total de quilómetros realizados. Neste cálculo importa referir que estão a ser excluídos os custos com salários dos motoristas, porque estes são internalizados no preço por hora;
- ii) **Custos variáveis (CV)** dependem da produção quilométrica realizada e no qual se destacam pela sua importância, os custos com combustível.

Relativamente à determinação dos **Custos Fixos** assumiram-se os seguintes pressupostos:

- A nova legislação estabelece que até dezembro de 2025¹⁵, **todos os veículos utilizados na atividade de transportes em táxi devem ter idade inferior a 10 anos a contar da data da primeira matrícula.** Este requisito implica que os profissionais do setor tenham de investir na aquisição de novos veículos, o que naturalmente tem de ser tido em consideração no cálculo do preço por quilómetro;
- A atividade tem associado um conjunto de custos que foram estimados com base na consulta ao mercado e, considerando a informação dada pelos atores do setor, incluindo-se nestes, os custos com:
 - **Seguros automóvel** que, sendo utilizados em contexto profissional são mais caros, tendo-se considerado um valor de referência de cerca de mil euros;
 - **Custos com o taxímetro, com o terminal multibanco e faturação eletrónica**, os quais são entendidos como obrigatórios (no caso do taxímetro e da faturação) ou como fatores de aumento de competitividade do setor;
 - **Custos com serviços de contabilidade**, os quais podem não existir nos modelos de negócio mais simples, mas que importa considerar porque existem em muitos casos;
 - **Custos com inspeções periódicas, com a higiene e segurança no trabalho, calibração dos taxímetros** (que ocorre periodicamente e sempre que existe uma mudança tarifária), etc.

Alguns destes custos podem vir a ser reduzidos, caso o setor opte por centralizar nas Associações ou Cooperativas a contratação dos seguros, combustíveis, viaturas ou outros, o que naturalmente aumentaria a atratividade económica desta atividade; no presente estado de organização do setor no qual convivem empresas de dimensão relevante com empresas em nome de empresário individual, entendeu-se ser mais adequado estimar valores aproximados para cada uma destas rubricas, num contexto de pouca otimização da operação.

Os **Custos Variáveis** são função da produção quilométrica realizada e incluem as seguintes rubricas:

- **Custos com combustíveis ou energia**, admitindo-se para este exercício os custos inerentes aos veículos a diesel;
- **Custos com manutenção e revisão de oficina, incluindo a substituição de peças e de fluidos;**
- **Custos com lavagens da viatura**, com um valor pouco expressivo, mas ainda assim que importa considerar.

Na Tabela 18 apresenta-se a estimativa de custos com a produção de transportes (excluindo os custos com motoristas). No total, estima-se que estes **custos sejam na ordem dos 22,6 mil euros por ano, dos quais cerca de 56% correspondem a custos fixos e 44% a custos variáveis.**

Refira-se que estes custos são substancialmente superiores aqueles que foram apresentados pela FPT¹⁶ (+45%), mas parte importante deste diferencial está associado aos custos com a viatura que, neste

¹⁵ Portaria n.º 451/2023, de 22 de dezembro, artigo 7 relativo às normas transitórias. [Portaria n.º 451/2023 | DR \(diariodarepublica.pt\)](https://diariodarepublica.pt)

¹⁶ Nos valores considerados pela FPT estima-se que os custos com a viatura rondam os 16,2 mil euros por ano, dos quais cerca de 3.800 euros correspondem à amortização da viatura. No exercício deste estudo foi considerado que os encargos com amortizações possam ascender a cerca de 7 mil euros, o que acompanha a necessidade de renovação das frotas de táxis.

enquadramento, mais do que duplicam face aos valores considerados por esta entidade, o que se considera justificado devido à necessidade de renovação regular das viaturas.

Tabela 18 | Estimativa dos custos de produção do transporte em táxis (excluindo custos com motorista)

Principais rubricas de custos	Tipo de custos	Valores anuais (€)	% do valor considerado no ano de referência
Custos com veículo	CF		
Aquisição ou <i>leasing</i>	CF	7 000	1
Custos associados ao cumprimento das obrigações legais	CF		
Capacitação profissional do taxista	CF	750	0,25
Custos de formação	CF	600	0,25
Carta profissional	CF		
Alvará de motorista	CF		
Licenciamento do veículo	CF		
Aquisição do taxímetro	CF	1 000	0,33
Calibração anual	CF	400	1
Seguro automóvel e Seguro de risco profissional	CF	1 000	1
Inspeção anual obrigatória	CF	36	1
Sistema de faturação eletrónica	CF	1 800	1
Higiene e segurança no trabalho	CF	86	1
Contabilista	CF	1 200	1
Custos variáveis			
Combustível e/ou energia	CV	7 781	1
Manutenção e revisões da oficina, incluindo pneus e substituição de óleos e peças	CV	2 112	1
Lavagens da viatura	CV	520	1
	CF	12 189	
	CV	10 413	
	TOTAL	22 602	

Fonte: Elaboração própria do consultor com base em pesquisas e informação disponibilizada por alguns das entidades consultadas

Para este exercício foram assumidos outros pressupostos, nomeadamente:

- Admite-se que nas principais cidades, a **produção quilométrica anual média para o contexto urbano seja na ordem dos 75 mil quilómetros por ano**, o que significa que, em média, cada táxi circula cerca de 250 km por dia, considerando 300 dias por ano. Este valor foi obtido no “Estudo sobre as condições de exploração de transportes em táxi na cidade de Lisboa” (IMTT,2006) e foi adotado neste exercício porque este documento apresenta a análise mais abrangente do setor dos táxis em

contexto urbano que está disponível¹⁷. Num exercício mais recente desenvolvido pela FPT (2023), é considerada uma **produção quilométrica anual de 45 mil quilómetros por ano** (cerca de 150 km por dia);

- Segundo o estudo do IMTT (2006), em média, cada táxi estava em operação cerca de 17 horas, o que aplicando à informação das duas fontes de informação conduz à realização de um percurso médio por hora de 9 Km (no caso da informação da FPT) ou 14,8 Km (quando se considera a informação do IMTT), ambos correspondendo a valores possíveis.
- Os **quilómetros em vazio nas operações urbanas representam cerca de 50% do total dos quilómetros realizados**, verificando-se que quer no relatório elaborado pelo IMTT (2006), quer na informação disponibilizada pela FPT (2023) este valor se mantém inalterado. Esta conclusão permite considerar que se justifica **internalizar os quilómetros em vazio no cálculo do preço do km comercial** (isto é, a transportar passageiros) quer no contexto urbano, quer no contexto periurbano/rural. Não foi possível obter informação relativamente ao peso das viagens em que é aplicada a tarifa 5 (isto é, retorno ocupado), admitindo-se que estas sejam residuais e, por isso, considera-se ser possível eliminar a existência desta tarifa. Caso se verifique justificar-se a sua manutenção considera-se que esta só terá relevância para distâncias superiores a 10 km;
- Assume-se um lucro razoável de 10%, o qual é aplicado à estimativa de custos anteriormente apresentada;
- Em função do cenário de produção quilométrica considerado, o **custo por quilómetro varia entre 0,33 €/km e os 0,55 €/km**. Refira-se que o valor definido pelo Estado para pagamento aos trabalhadores dos quilómetros realizados em viatura própria em deslocações profissionais é, em 2024, de 0,40 €/km, ainda que segundo esclarecimentos recentes da Autoridade Tributária, este valor inclua os custos com portagens e estacionamento e, por isso não é diretamente comparável. De qualquer modo, percebe-se que o custo estimado é razoável e baliza-se em referências adotadas em outros contextos.

A Tabela 19 apresenta a produção quilométrica e o preço por quilómetro, adotando os limiares de produção quilométrica anual considerados no estudo do IMTT e do FPT, fundamentando deste modo o cálculo dos valores referidos anteriormente. Uma vez que se admite que os quilómetros em vazio (isto é, em que não existe o transporte dos clientes) devem ser suportados pelo preço dos quilómetros comerciais, é necessário duplicar o preço de referência, o qual pode variar entre 0,66 e os 1,10 €/km.

¹⁷ Este estudo abrangeu o universo de 3.490 táxis da cidade de Lisboa. Os elementos disponibilizados pela ANTRAL têm em consideração um universo de 152 viaturas e o da Federação Portuguesa do Táxi um universo de 634 viaturas.



Nesta proposta de regulamento tarifário propõe-se considerar um **valor único para o preço por km, de 0,66€/km** (incluindo já a componente do custo com os quilómetros em vazio). Optou-se por considerar este valor porque um dos pressupostos deste regulamento passa por garantir alguma continuidade face aos preços atualmente praticados.

Este valor é válido independentemente da geografia em que se realiza a viagem, da tipologia de dias, períodos do dia ou capacidade dos veículos, introduzindo, pois, uma enorme **simplificação na forma como o tarifário é calculado e comunicado**. É também alcançado o objetivo de eliminação das tarifas em vazio quando se ultrapassam fronteiras municipais, estabelecido no ponto 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei n. 101\2023.

Tabela 19 | Produção quilométrica e preço por km, considerando dois limiares de produção quilométrica anual.

Indicadores	FPT	IMTT
VKM anuais	45 370	75 000
VKM por dia (num ano com 300 dias)	151	250
VKM por hora (considerando 17 horas de trabalho)	9,0	14,8
Preço associado à produção de transportes	22 602,35	22 602,35
Lucro	2 260,24	2 260,24
Preço por km	0,55	0,33
Preço por km - comercial (50% do total)	1,10	0,66

Mais se propõe que estes pressupostos, necessários para obter um ponto de partida, possam ser atualizados periodicamente, no sentido de melhor refletir a realidade do setor. Tal implicará, necessariamente, o estabelecimento e cumprimento de obrigações de informação para este mercado.

4.2.5. PREÇO POR TEMPO DE VIAGEM

Os preços por hora, atualmente, praticados são os que se apresentam na Tabela 20, verificando-se que o preço por hora do período noturno é superior em cerca de 20%, ao valor praticado durante o dia. Como já explicado anteriormente, o preço por hora que é praticado atualmente ao abrigo da Convenção contabiliza o tempo de espera ou o tempo em que a viagem é realizada a uma determinada velocidade, o que significa que o preço desta componente varia em função das velocidades instantâneas que sejam praticadas durante a viagem.

Tabela 20 | Preços por hora na Convenção de 2024

Tipologias de tarifa, 4 passageiros	Diurna	Noturna
Tarifa urbana	16,5	19,8
Tarifa ao quilómetro (retorno em vazio)	16,5	19,8
Tarifa ao quilómetro (retorno ocupado)	16,5	19,8

Fonte: Elaborada a partir da Convenção de 2024

Do mesmo modo em que se procurou fundamentar os custos associados à produção de transportes, no presente ponto estabelece-se os pressupostos que permitem a estimativa dos custos salariais do motorista, os quais foram traduzidos para custos horários de referência, tendo-se assumido, neste cálculo, os seguintes pressupostos:

- A remuneração do motorista de táxi é indexada ao ordenado mínimo que, em 2024 é de 820 euros. A estes acresce o subsídio de refeição e assumem-se, igualmente, os encargos sociais da empresa (+23,75%). A estimativa dos custos anuais considera o pagamento de 14 ordenados mensais e de 11 meses de subsídio de refeição;
- Num mês regular, um motorista trabalha 176 horas (22 dias, 40 horas semanais);
- Assume-se que os motoristas só realizam serviços comerciais em metade do tempo (por analogia com os veículos quilómetros realizados) e, como tal, existem 88 horas “vendidas” por mês.

Para que o ordenado seja pago e considerando um lucro de 10%¹⁸ estima-se que o valor da hora no período diurno seja de 16,45€/h. Por isso, propõe-se, a **manutenção do valor por hora de 16,5€/h que atualmente se pratica**, ainda que a principal diferença esteja no facto de no processo de cálculo desta proposta ser considerado o tempo total da viagem (e não apenas o tempo de espera, como é considerado atualmente).

¹⁸ Tendo em conta que este é o valor de referência que tem sido utilizado para o transporte público de passageiros. O valor médio da taxa de rentabilidade do ativo em 2019, do setor (H) das empresas de transportes e armazenagem, publicada pelo Banco de Portugal, nas estatísticas dos quadros do setor, disponível no site do BP (<https://www.bportugal.pt/QS/qsweb/Dashboards>) é de 10%. A AMT tem entendido que esta taxa de remuneração, por se tratar do valor de referência do setor em Portugal, acautela o risco incorrido pelo operador e considera-a como a taxa de lucro razoável associada à execução do serviço público de transporte de passageiros.

Tabela 21 | Estimativa dos custos com ordenado do motorista e sua tradução no preço por hora

Ordenado motorista táxi (€) - mês	820
Conversão em ordenados anuais para mensais (14/12)	1,17
Encargos com pessoal	1,2375
Subsídio de refeição	132
Custos brutos com pessoal	1 316
<hr/>	
Custos com ordenado - ano	17 243
Horas por mês	176
Horas comerciais por mês	50%
Horas comercial por mês	88,0
Preço por hora comercial (€/h)	15,0
Lucro	10%
Preço por hora (€/h com lucro)	16,45



Propõe-se que o **preço por hora no período diurno seja de 16,5€**, mantendo-se por isso a tabela de referência no período diurno e dias úteis. Esta proposta de regulamento tarifário introduz duas novidades importantes:

- O **preço da hora do motorista é cobrado em todas as circunstâncias** e não apenas quando a velocidade de circulação é inferior à velocidade de comutação;
- **Existe uma maior variabilidade nos preços por hora praticado**, refletindo as orientações do Código do Trabalho. Estes valores são apresentados na Tabela 22.

Tabela 22 | Proposta de ajuste dos preços em função dos dias e períodos, considerando o definido no Código do Trabalho

Tipos de dia	Tipo de períodos	Fator de ajuste do preço hora	Valor por hora em função do período horário (€)	Valor por minuto em função do período horário (€)
Dias Úteis	Período Diurno	1,00	16,50	0,28
	Período Noturno (+25%)	1,25	20,56	0,34
Fins de semanas e feriados	Período Diurno (+50%)	1,50	24,68	0,41
	Período Noturno (+75%)	1,75	28,79	0,48

Fonte: Produção própria a partir da análise do Código do Trabalho



O fator de ajuste ($F_{transição}$) é considerado porque se verifica um forte incremento nas tarifas urbanas (sobretudo no período diurno), nos escalões de distância até aos 10 quilómetros.

Propõe-se a sua consideração por um **período de transição máximo de 3 anos**, no qual se deve procurar a convergência gradual para um preço universal.

Nos dias úteis, no período diurno, este fator de ajuste é de 60% do preço do Tempo de Viagem. Nos dias úteis, no período noturno, propõe-se que este fator de ajuste seja de 90%.

4.2.6. OUTRAS TIPOLOGIAS DE TARIFAS PREVISTAS

Este capítulo inclui uma proposta de abordagem relativamente à possibilidade de implementação das tipologias de tarifas identificadas no Artigo 20.º (Regime Tarifário) do Regime Jurídico (DL 101/2023), as quais foram organizadas por grupos:

- **Tarifas em função do percurso, onde se incluem:**
 - Tarifas a percurso para determinados itinerários selecionados;
 - Tarifas específicas relativas à prestação de serviços de transporte em táxi a partir de grandes polos de geração de viagens, como aeroportos ou terminais de cruzeiros;
- **Tarifas diferenciadas em função do período do ano / dia:**
 - Tarifas específicas tendo em conta datas festivas, como o Natal, o Ano Novo ou feriados municipais;
 - Tarifas sazonais, nas regiões com forte atração turística;
- **Outras tipologias de tarifas**
 - Tarifas progressivas.
 - Tarifas intermunicipais, caso sejam celebrados acordos interadministrativos;
 - Táxis coletivos;
 - Pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviços mobilidade partilhada.

Algumas destas tarifas foram já referenciadas anteriormente, mas neste ponto propõe-se apresentar de modo sistematizado a proposta a considerar no Regulamento Tarifário. Será, também, realizada uma análise sobre as **possibilidades de novos modelos de prestação de serviços de transporte em táxi através de reserva, nomeadamente por via digital**.

Estas reflexões são apresentadas em seguida.

4.2.6.1. TARIFAS EM FUNÇÃO DO PERCURSO

Tarifas a percurso

Esta tipologia de tarifa foi já analisada na secção 2.2.2, e é vista como uma **garantia da previsibilidade do preço para o utilizador**, dado que lhe permite saber, à partida, o preço a pagar para um determinado percurso. De um modo geral, as associações auscultadas são favoráveis a estas tarifas, as quais as considerem relevantes, sobretudo para aplicação em zonas turísticas.

Existem algumas situações de tarifas a percurso na Europa, destacando-se entre estas: i) em Barcelona o percurso entre o aeroporto e o terminal de cruzeiros, ii) em Roma, o percurso entre o aeroporto de Fiumicino e vários destinos, como sejam o terminal de Cruzeiros Civitavecchia, o Vaticano, o aeroporto de Ciampino, assim como os hotéis mais próximos do aeroporto, entre outros percursos. Em Portugal também já são aplicadas tarifas a percurso na região Autónoma da Madeira.

Relativamente a este tema propõe-se:

- A **seleção dos percursos relevantes é da responsabilidade das Autoridades de Transporte**, as quais podem considerar interessante a existência de um tarifário pré-definido no caso dos percursos turísticos entre um determinado lugar e outros pontos de interesse nas suas imediações (e.g., monumentos, zonas de início/fim de rotas pedestres, etc.) ou mesmo de ligação de um determinado aglomerado a equipamentos públicos de hierarquia superior, principalmente em zonas rurais (e.g., viagens intermunicipais para hospitais de âmbito distrital ou com determinadas valências, viagens entre o lugar e sede de freguesia/concelho, etc.).
- As **tarifas a percurso devem ser definidas pelas Autoridades de Transporte e devem procurar equilibrar os interesses dos passageiros e dos profissionais do setor**. Por essa razão, propõe-se que o valor seja calculado em função da distância e tempo estimado, tendo em consideração os dias e períodos horários que se prevê uma maior intensidade de realização do percurso. Para determinar a tarifa a percurso propõe-se que as Autoridades de Transporte procedam à cenarização da variação de preços que podem estar associados à realização dessa mesma viagem; para tal, é importante ter em consideração:
 - os horários nos quais a realização do percurso é possível¹⁹ e a repartição das viagens entre período diurno e noturno;
 - os dias da semana em que existe maior probabilidade de serem realizadas essas viagens, sendo necessário estabelecer a relação percentual de dias úteis *versus* dias de feriado e de fim de semana;
 - a distância do percurso a realizar;

¹⁹ Não vale a pena considerar tarifários no período noturno se o percurso apenas for realizado durante o período diurno.

- o tempo de viagem, médio e máximo de referência, em que pode ser realizada a viagem, considerando, por exemplo, a informação de viagens efetivamente realizadas ou, em alternativa, as estimativas de um motor de busca;

Com base nesta informação para os percursos considerados, propõe-se o cálculo da média ponderada da repartição no ano e por períodos do dia é possível estimar a variação de preço que, na prática, está apenas dependente das variações do tempo de viagem, período do dia e dia da semana.

Para facilitar este processo, recomenda-se o preenchimento de uma tabela com uma estrutura próxima da que se apresenta em seguida, a qual explicita as diferentes componentes de formação do preço. Este exercício está desenvolvido para uma distância de 1 Km e tempos médios e máximos de 1 minuto e de 1,5 minutos e implica a substituição das células a amarelo para proceder ao cálculo do valor final:

Tabela 23 | Proposta e estrutura de tabela para o cálculo do preço fixo da tarifa a percurso

Distância do percurso (km)		1		0,66								
Repartição em função do dia do ano [1]	Repartição em função do período do dia [2]		Bandeirada (€) [3]	Preço por distância (€) = Distância x Preço por km [4]	Tempo de viagem médio (min) [5]	Tempo de viagem máximo (min) [6]	Preço por período (€) [7]	Preço por tempo MÉDIO de viagem (€) [8]	Preço por tempo MÁXIMO de viagem (€) [9]	Preço MÉDIO da viagem (€) [10] = [3]+[4]+[8]	Preço MÁXIMO da viagem (€) [11] = = [3]+[4]+[9]	
Dias Úteis	68,8%	Período diurno (7:00 - 22:00)	2,00	0,66	1	1,5	0,28	0,28	0,41	2,93	3,07	
	68,8%	Período noturno (22:00 - 7:00)			1	1,5	0,34	0,34	0,52	3,00	3,17	
Fins de semana	28,5%	Período diurno (7:00 - 22:00)			1	1,5	0,41	0,41	0,62	3,07	3,28	
	28,5%	Período noturno (22:00 - 7:00)			1	1,5	0,48	0,48	0,72	3,14	3,38	
Feriados	2,5%	Período diurno (7:00 - 22:00)			1	1,5	0,41	0,41	0,62	3,07	3,28	
	2,5%	Período noturno (22:00 - 7:00)			1	1,5	0,48	0,48	0,72	3,14	3,38	
										[12]= Média ponderada de[1], [2], [10]	[12]= Média ponderada de[1], [2], [11]	
Células onde devem ser preenchidos as % que melhor refletem a realidade específica.										Valores médios (€)	2,99	3,16
										Preço definido (€)	3,08	

Nota:

A % que traduz a repartição de Dias Úteis, Fins de semana e Feriados [1] traduz a situação de procura homogénea ao longo do ano no ano de 2024. A % que traduz a repartição em função do período do dia [2] assume a distribuição homogénea ao longo da semana. Todos estes valores podem ser parametrizáveis em função do percurso específico.

Em todos os casos em que existe tarifa a percurso, deve existir a **possibilidade de escolha do passageiro para optar pelo pagamento por taxímetro antes do início da viagem.**

Tarifas específicas para grandes polos de geração de viagens

Estas tarifas correspondem a uma variação da situação anterior e, por isso, as recomendações são da mesma natureza.

Entre os polos de geração referidos com maior frequência destacam-se os Aeroportos e/ou Terminais de Cruzeiros, regra geral, locais com uma grande intensidade de passageiros estrangeiros que desconhecem o sistema tarifário nacional. Podem igualmente estar em causa hospitais, centros comerciais, centros de diversão, polos industriais e turísticos, etc.

Relativamente a estas tarifas considera-se que:

- A definição das tarifas específicas (que podem abranger a zona urbana mais próxima) é da responsabilidade das Autoridades de Transporte;
- Estas devem ter em consideração o preço estimado para os diferentes dias e períodos do dia, considerando os padrões de utilização esperados;
- Neste caso, será necessário definir um zonamento que estabeleça as zonas abrangidas, o qual deve incluir as zonas para as quais se verificam maior concentração de viagens a partir do polo gerador e devem ser apresentadas de modo claro, para facilitar a sua compreensão.
- A proposta é em tudo semelhante à anterior, sendo apenas necessário estabelecer quais as zonas ou coroas que servirão para o cálculo dos valores referenciais, adotando-se o mesmo procedimento de cálculo a partir daí.
- Da mesma forma tem de estar disponível a possibilidade de o passageiro optar pelo pagamento do valor calculado pelo taxímetro, sendo que o passageiro tem de assumir esta opção no início da viagem.

4.2.6.2. TARIFAS DIFERENCIADAS EM FUNÇÃO DO PERÍODO DO ANO / DIA

Tarifas específicas para datas Festivas (Natal, Ano Novo, Feriado Municipal)

A proposta de tarifário considera que nos dias feriados (identificados na seção 4.2.2) existe lugar a um agravamento do preço por hora para acomodar o incremento da remuneração dos motoristas que é previsto no Código de trabalho.

Do *benchmarking* realizado foi possível verificar que, em algumas cidades/países, existe uma tarifa especial e/ou suplemento, mas esta está longe de ser uma prática generalizada. Tendo como pressuposto base, a preocupação de que a proposta de tarifário é de compreensão simples, considera-se que “apenas” deve ser alterado o valor por hora nos dias feriados considerados no capítulo 4.2.2, sobre os Dias e Períodos horários considerados na definição das tarifas.

Tarifas sazonais

Ao serem estabelecidos limiares máximos para as componentes do preço, existe a liberdade para que as Autoridades de Transporte considerem a existência de preços de época alta e baixa, sendo que o **referencial da época alta terá de cumprir os limiares máximos definidos neste regulamento.**

Neste contexto, as Autoridades de Transporte podem considerar a aplicação de taxas de descontos nas componentes de formação do preço, mas garantindo sempre, em conjunto com os representantes do setor, que os **valores assumidos permitem remunerar adequadamente os profissionais do setor.**

Caso os descontos no tarifário ponham em causa o equilíbrio económico da atividade, as Autoridades de Transporte deverão estimar a componente correspondente às Obrigações de Serviço Público que devem ser assumidas por esta e pagas aos profissionais do setor, contra demonstração das viagens realizadas.

4.2.6.3. OUTRAS TIPOLOGIAS DE TARIFAS

Tarifas progressivas

Uma vez que na atual proposta se está a considerar um preço único por km, independentemente do percurso que é realizado, pode ser adequado assumir uma redução do preço por km em 50% quando são cumulativos os seguintes critérios:

- O passageiro realiza uma viagem que tem início num determinado ponto ao qual pretende regressar no final da viagem (podem existir variações de localização não superiores a 2 km);
- A viagem tem uma extensão superior a 10 km por sentido;
- A maior parte da extensão do percurso realiza-se fora da área urbana.

A possibilidade de ativação desta tipologia de tarifas tem como objetivo atender às **condições específicas os passageiros que realizam viagens com retorno ao ponto inicial** (ou próximo disso).

A decisão de aplicação deste tipo de tarifas fica a cargo das Autoridades de Transportes, podendo ou não estar em vigor.

Tarifas intermunicipais

A fórmula de cálculo proposta é transversal a todo o território nacional e, como tal, **deixa de existir penalização por a viagem ter início num concelho e fim noutra.** Da mesma forma, a construção da tarifa

que é proposta neste regulamento tarifário estabelece preços calculados da mesma forma, seja qual for o sentido da viagem (variam apenas em função do tempo da viagem).

Táxis coletivos

Será possível **desenhar ofertas de serviço de táxis coletivos**, nomeadamente no âmbito dos processos de desenvolvimento do transporte flexível. Existem já algumas experiências na Europa que podem inspirar as Autoridades de Transportes. Entre estas destacam-se:

- Em Bruxelas, está disponível um serviço de táxis (Collecto) que opera no período noturno entre as 23h00 e as 06h00, todos os dias da semana. Este serviço com um custo fixo de 6€ é operado por táxis, em parceria com a região de Bruxelas e com o operador de transporte público da região, STIB, sendo complementar à rede de autocarros noturnos *Noctis*, sendo realizado mediante reserva a partir de uma aplicação ou por telefone. Na cidade, existem 200 pontos de embarque possíveis que correspondem a paragens de transporte público, mas o destino é totalmente flexível.
- Nos Países Baixos, está disponível um serviço de táxi partilhado (*Regiotaxi*) em várias zonas suburbanas e rurais. Este permite viajar a qualquer hora, sendo necessário reservar por telefone com, pelo menos, uma hora de antecedência. Existem regras diferentes para a reserva *online* e para viagens a partir de hospitais ou com hora de chegada obrigatória (nomeadamente intermodalidade com o transporte público). O preço inclui o valor da bandeirada e um preço por quilómetro, sendo parcialmente subvencionado.

Na presente fase de conhecimento, não é possível (nem desejável) parametrizar este tipo de oferta que, na prática, corresponde a uma oferta de transporte flexível.

Pacotes de viagens

Esta solução pode incentivar o uso de transporte público e partilhado, contribuindo para a redução da dependência dos veículos privados e a consequente redução de emissões de carbono, devendo por isso ser explorada pelas Autoridades de Transportes (como aliás já está a ser).

O desenvolvimento de pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviços mobilidade partilhada são uma solução que oferece flexibilidade e conveniência para os passageiros e pode dar resposta a lacunas da oferta proporcionada pela rede de transportes públicos.

A nível nacional destaca-se a experiência do Porto que disponibiliza os seguintes serviços:

- o serviço “+ perto” da STCP, como um serviço que seria enquadrável nos pacotes de viagens;
- o serviço “Táxi Saúde +65”, disponibilizado através do cartão Porto permite o transporte em táxi a um preço fixo reduzido em deslocações de/e para os estabelecimentos de saúde, até um limite de 12 viagens por ano. Neste caso, a autarquia assume o pagamento do valor remanescente do custo da viagem.

Em Berlim, o sistema Jelbi corresponde a uma plataforma que agrega o transporte público com outros serviços de transporte partilhado (sistemas partilhados de bicicletas, scooters, car-sharing e cargobikes) e táxis. Esta disponibiliza um sistema centralizado de reservas dos diferentes serviços e permite também às empresas aderentes atribuir um orçamento de mobilidade aos trabalhadores para usar nos serviços de transportes. Existem soluções semelhantes em Hannover e Viena, entre outros.

A disponibilização de plataformas de consolidação da oferta dos vários modos de transporte pode ser uma iniciativa de desenvolvimento público ou privado, mas esta solução tem-se revelado de difícil implementação não apenas em Portugal como em outros contextos.

A decisão sobre os pacotes de mobilidade é da responsabilidade das Autoridades de transportes, as quais são também responsáveis pelo pagamento das compensações de serviço público que venham a ser necessárias. É recomendável que, a definição deste tipo de pacotes seja acompanhada de um estudo de fundamentação financeiro que sistematize os benefícios esperados e estime os custos que terão de ser suportados pela autarquia, como aliás está previsto no Regulamento 430/2019.

Novos modelos de prestação de serviços de transporte em táxi através de reserva

Um dos fatores que contribui para a menor competitividade dos táxis diz respeito à **dificuldade de se proceder a reserva do serviço de táxis através de uma plataforma digital que estime o custo da viagem, antes desta se iniciar**. A simplificação das regras tarifárias preconizadas neste regulamento facilita substancialmente a generalização de plataformas que permitam conhecer previamente o preço e proceder à reserva do serviço sem agravamento de custos.

Neste domínio seria importante a criação de uma plataforma digital nacional de reservas onde estivessem agregados todos os táxis a nível nacional que quisessem aderir, permitindo reservar e pagar serviços de táxi através da aplicação, com a opção escolha entre o pagamento antecipado com preço fechado e da tarifa a taxímetro.

A utilização da plataforma poderia ter um custo associado, o qual terá de ser alvo de um estudo específico.

Tarifas a contrato

Finalmente, importa referir as tarifas a contrato, as quais já existem atualmente e que foram também incorporadas no novo regime jurídico do serviço público de passageiros em táxi, o qual refere no seu artigo 18º, que devem ser celebrados “por acordo reduzido a escrito ou em suporte digital, em sistema eletrónico disponível na viatura, de onde conste, obrigatoriamente, o prazo de duração do contrato, o preço, a origem e destino da viagem e a identificação da plataforma de reserva, se aplicável”.

As tarifas a contrato têm utilidade em situações específicas ou serviços personalizados tais como nos seguintes exemplos: viagens com reserva e preço fechado através de app; contratos com as companhias

seguradoras para dar assistência a passageiros de veículos particulares em caso de acidente ou sinistro; clientes com necessidades especiais (transporte de crianças, de doentes, de pessoas com mobilidade reduzida, etc.); serviços empresariais ou corporativos; eventos e festas com necessidade de transporte dos participantes; viagens de longa distância; viagens de turismo, com passeios personalizados, entre outras.

4.2.7. VEÍCULOS COM CAPACIDADE PARA MAIS DE 4 PASSAGEIROS

A convenção de preços de 2024 estabelece um tarifário específico para veículos com capacidade para mais de 4 passageiros, o qual é aplicado de forma transversal a este tipo de veículos, independentemente do número de passageiros que são transportados. Tendo em consideração que esta diferenciação não é aceite pelos profissionais auscultados e é injusta para os passageiros, propõe-se a eliminação desta diferenciação no tarifário.

Esta proposta vai ao encontro do objetivo de simplificação do tarifário e de maior clareza do mesmo, uma vez que, frequentemente, gera confusão entre os clientes.

4.2.8. SUPLEMENTOS

Tal como já referido, em Portugal são aplicados suplementos por transporte de bagagem de animais domésticos e por chamada. Estes suplementos são acionados, manualmente, pelo motorista e muitas vezes aplicados de forma discricionária, contribuindo para um aumento da complexidade do tarifário e da imprevisibilidade do preço a pagar pelos passageiros.

O *benchmarking* realizado nas diversas cidades europeias permite evidenciar que os suplementos são aplicados de maneira distinta, sendo que em diversas apenas se aplica o suplemento de chamada ou reserva. Mais uma vez, no sentido de simplificar o regime tarifário dos táxis e aumentar a sua competitividade, propõe-se a eliminação de todos os suplementos, à exceção do suplemento de reserva ou chamada.

Tal como mencionado na secção 2.2.2, aquando da auscultação, alguns dos profissionais do setor foram a favor da manutenção do suplemento de chamada por considerarem que este contribui para a remuneração da adesão a centrais de táxi e aplicações de reserva. Por outro, o estudo realizado pelo IMTT²⁰ em 2006 demonstrava que os táxis ligados a central rádio eram mais rentáveis, devido a uma maior receita e a uma redução dos quilómetros em vazio.

²⁰ Estudo Sobre as Condições de Exploração de Transportes em Táxi na Cidade de Lisboa, IMTT, março de 2006

No caso do **suplemento de reserva ou chamada**, admite-se ser possível, para já, a manutenção do suplemento de chamada no valor máximo de 0.80€, mas sem prejuízo de desenvolvimento de estudos que permitam ponderar a sua manutenção ou fixação em valor diferenciado e, em simultâneo, que se abra a possibilidade de adotar valores mais reduzidos por parte das plataformas de reservas.

5. ESTUDO TÉCNICO DAS CONDIÇÕES ECONÓMICO-FINANCEIRAS

5.1. ENQUADRAMENTO

No capítulo anterior foi apresentada a proposta base para a elaboração do regulamento tarifário, sendo que no presente capítulo se apresenta os resultados da avaliação dos impactes associados à sua implementação. Como já referido anteriormente, as regras para a formação do preço e os princípios de aplicação foram desenvolvidos em articulação com o presente capítulo, o qual contribuiu para assumir decisões sobre os valores a considerar e para introduzir fatores de ajustes²¹, nos casos em que se verifica uma disrupção face à situação atual, mais intensa do que o desejável.

O Estudo Técnico das Condições Económico-Financeiras foi desenvolvido considerando a melhor informação disponível, a qual é escassa e nem sempre coerente entre si. Como tal, associado ao desenvolvimento deste capítulo foi necessário estabelecer diversos pressupostos necessários ao cálculo dos impactes nas estimativas de custo. Estes são explicitados e justificados, no decorrer da análise.

Este exercício procura comparar em que medida a aplicação das novas regras tarifárias alteram o preço a pagar pelos passageiros e o valor recebido pelo serviço de táxis. Este exercício foi realizado para os seguintes cenários:

- Tarifas Urbanas:
 - Dia Útil no Período Diurno
 - Dia Útil no Período Noturno
 - Fins de semana e Feriados, no Período Diurno
 - Fins de semana e Feriados, no Período Noturno

- Tarifas ao Quilómetro:
 - Dia Útil no Período Diurno
 - Dia Útil no Período Noturno
 - Fins de semana e Feriado, no Período Diurno
 - Fins de semana e Feriados, no Período Noturno

Refira-se que quando existe revisão de tarifas e as Associações do Setor apresentam as estimativas dos impactes associados aos aumentos de tarifa que defendem, se focam sobretudo na realidade e contexto

²¹ O Fator de transição considerado nas viagens até 10 km e que hoje são realizadas com tarifa urbana resulta dos resultados obtidos neste capítulo e que são apresentados em seguida.

urbano, o que permite inferir que existe um grande desconhecimento ou indisponibilidade de dados sobre a realidade e contexto periurbano e/ou em territórios de baixa densidade.

Ainda antes de se apresentar os resultados, será apresentado o processo de cálculo das tarifas, o qual introduz uma alteração no modo de cálculo das tarifas.

5.2. MODO DE CÁLCULO DAS TARIFAS

No decorrer deste projeto resultou claro que o método de cálculo dos preços atuais é complexo e está ancorado no disposto no Decreto-Lei n.º 45/2017 de 27 de abril, o qual estabelece as regras aplicáveis à disponibilização no mercado e colocação em serviço dos instrumentos de medição, e considera duas modalidades de cálculo da importância a pagar, respetivamente:

- «**Modo de cálculo normal S** (aplicação simples da tarifa)»: cálculo da importância a pagar 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.
- «**Modo de cálculo normal D** (aplicação dupla da tarifa)» — cálculo da importância a pagar com base na aplicação simultânea da tarifa por tempo e da tarifa por distância em toda a corrida.

O **regime tarifário em vigor considera o modo do cálculo normal**, no qual a boa compreensão da velocidade de comutação assume um papel essencial. Como já referido anteriormente, a velocidade de comutação é dada pelo valor da velocidade obtida por divisão do valor da tarifa por tempo pelo valor da tarifa por distância.

Na tabela seguinte apresentam-se os limiares de velocidade a partir dos quais passa a ser considerado **apenas** o custo do tempo; da sua análise percebe-se que, em contexto urbano, numa mesma viagem pode ocorrer em sequência, a consideração por distância percorrida ou por tempo.

Tabela 24 | Velocidade de comutação (km/h) abaixo da qual é considerado **APENAS** o custo do tempo

Velocidade de comutação (km/h)	
Tarifa Urbana	
diurna	31,1
noturna	30,9
Tarifa ao km	
diurna	15,6
noturna	15,6

Esta metodologia de determinação do preço introduz uma enorme incerteza na estimativa do preço que, efetivamente, é cobrado em cada viagem em contexto urbano porque, numa mesma viagem, em

funções das condições de tráfego e da velocidade instantânea de circulação, pode ser aplicada a tarifa ao quilómetro, a tarifa por tempo ou, mais provavelmente, uma mistura das duas.

Na comparação com a tarifa 3 em contexto periurbano / rural assume-se apenas que existe lugar ao pagamento do valor ao quilómetro.

5.3. IMPACTE DO NOVO TARIFÁRIO EM COMPARAÇÃO COM A IMPLEMENTAÇÃO DAS TARIFAS URBANAS

5.3.1. PROPOSTA BASE

De um modo geral, e como já referido, existe uma enorme escassez de informação que ajude a enquadrar o modelo económico em que é realizada a oferta dos serviços de transportes em táxi. Mesmo informações que parecem simples de obter, como sejam qual a distância média das viagens em contexto urbano é escassa e apresenta variações significativas em função das fontes consideradas. Por exemplo, segundo os resultados dos Inquéritos à Mobilidade da AML e da AMP, a distância média de uma viagem de táxi é, respetivamente, de 6,5 e 8,7 km (vide Tabela 25). Segundo os dados da ANTRAL, esta era, em 2021, de 4,97 km e a FPT refere uma distância média de 7,21 km num dos exercícios mais recentes que desenvolveu.

Tabela 25 | Indicadores de mobilidade em táxi dos inquéritos à mobilidade da AML e da AMP

	Distância (km)	Tempo (min)	Velocidade comercial (km/h)
Inquérito AML	6,5	19,6	19,9
Inquérito AMP	8,7	19	27,5

Fonte: Inquéritos à Mobilidade na AML e AMP, INE, 2017

Este capítulo tem como objetivo comparar o custo das viagens de táxi em que é aplicada uma tarifa urbana com o valor que nessa mesma viagem seria pago por aplicação da proposta do regulamento tarifário. Assumiu-se que a maior parte das viagens são realizadas até um limiar de distância de 20 km, sendo considerados escalões de distância incrementais entre 1 e 20 km.

Assim, houve que estimar o tempo e custo das viagens em que são aplicadas as tarifas urbanas atualmente, exercício que se reveste de bastante complexidade, porque estes valores dependem de modo significativo do tempo da viagem e da velocidade a que a viagem ao longo do percurso, o que se traduz em diferentes combinações de cálculo combinando tarifas de percurso ao quilómetro e tarifas à hora.

Para a determinação dos preços praticados atualmente consideraram-se duas abordagens complementares:

- **Recolha da informação dos preços, tempos e distância para um conjunto representativo de viagens realizadas em táxi, em contexto urbano**, no sentido de perceber a forma como as diferentes componentes de preço (bandeirada, preço por km e preço por hora) contribuem para a formação do preço total;
- **Recolha de informação a partir dos simuladores de reservas de viagens *online*, de onde se retirou a informação sobre o preço estimado** (excluindo o valor da reserva) e as características das viagens.

Este exercício foi realizado considerando as **tarifas urbanas praticadas em dias úteis e no período diurno**.

Considerando este conjunto de viagens, foi possível proceder à estimativa da componente de preço na formação do preço atual e, ao mesmo tempo, estimar o tempo médio da viagem que conduz a esse resultado, o qual é necessário para estabelecer a tarifa por escalão de distância para a proposta de regulamento.

Este exercício foi desenvolvido para as viagens realizadas em táxi e para as viagens simuladas nas plataformas de reserva de táxis, tendo-se chegado a resultados bastante diferentes: quando se considera o conjunto de viagens realizadas, o peso do preço da componente do tempo representa cerca de 26% do preço total, enquanto quando se considera os preços obtidos na consulta do simulador, esta componente reduz-se para 19%, o que é explicado se atendermos que para parte das viagens simuladas, o preço do tempo é zero. Em Anexo, apresentam-se os resultados das pesquisas realizadas e os resultados obtidos e respetivas curvas de regressão.

Ainda que os resultados obtidos pelo simulador estejam inferidos de uma margem de erro, optou-se por adotar esta informação porque assenta num conjunto mais alargado de viagens e para escalões de viagem mais diversificados. Por outro lado, estes são as estimativas de preço que um passageiro terá em consideração, caso opte pela sua consulta, e como tal, este é o referencial percecionado pelos utilizadores. Em seguida, apresentam-se duas curvas, ambas calculadas a partir dos dados dos simuladores de preços disponíveis *online*:

- a primeira curva relaciona a **componente do preço por hora com a distância da viagem**, sendo possível verificar que, para um conjunto relevante de viagens simuladas, esta fração do preço não é sequer considerada. Ainda assim, o erro quadrado (r^2) é de 0,80 que se pode considerar aceitável;
- a segunda curva estabelece a **relação entre a distância e o tempo da viagem** e a curva da regressão apresenta um r^2 de 0,70.

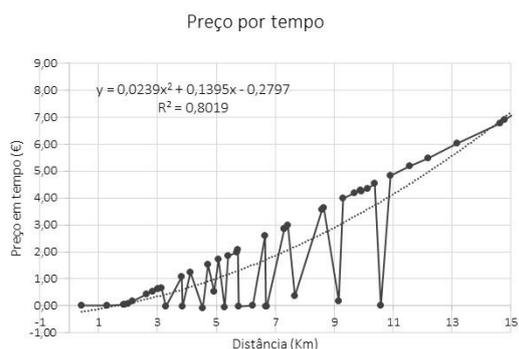


Figura 14 | Curva que relaciona a componente do preço por tempo e a distância da viagem, calculado a partir da informação do simulador de viagens

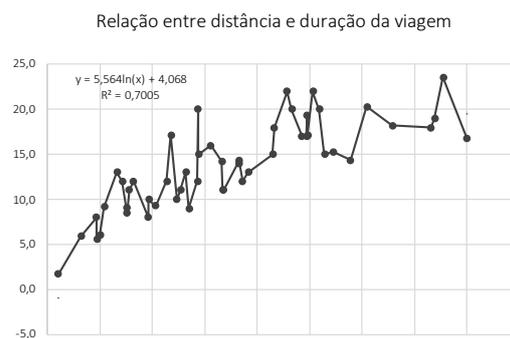


Figura 15 | Relação entre a distância e a duração da viagem, calculado a partir da informação do simulador de viagens

A nova formulação proposta no regulamento tarifário é muito mais simples de calcular e muito menos suscetível de introduzir diferenças significativas nos preços estimados.

Nas tabelas seguintes apresenta-se a estimativa do preço atual e considerando o tarifário preconizado para cada um dos escalões de distância. A sua análise permite evidenciar que:

- No **período diurno**, a aplicação do novo tarifário introduz aumentos muito significativos nos custos estimados para as viagens, levando a recomendar **a introdução de um fator de ajuste do preço por hora nas viagens realizadas em meio urbano nos escalões até aos 10km**, de modo a garantir um ajuste gradual das tarifas pagas. Esse ajuste será simulado no ponto relativo à análise da sensibilidade, mas seria muito importante ter acesso às bases de dados das viagens de táxi para garantir que se afinava este fator, de modo a introduzir a menor distorção possível face à situação atual.

Tabela 26 | Estimativas de preço (e respetiva composição nas três componentes) tendo em consideração os escalões de distância de 1 a 20 km, período **DIURNO**

Período Diurno - Tarifa Urbana, táxi até 4 pax

Novo modelo tarifário, Período diurno

Distâncias até	Bandeirada (€)	Preço por km (€)	Preço por tempo [1] (€)	Tempo (em minutos) [1]	Preço total (€)	Situação atual Preço por Km	Bandeirada (€)	Preço por km (€)	Preço por tempo (€)	Preço total (€)	Proposta Preço por Km	Varição em preço (€)	Varição em preço (%)
1	3,25	0,01	0,00	4,07	3,26	3,26	2,00	0,66	1,12	3,78	3,78	0,52	16%
2	3,25	0,54	0,08	7,92	3,87	1,94	2,00	1,31	2,18	5,49	2,74	1,62	42%
3	3,25	1,07	0,34	10,18	4,66	1,55	2,00	1,97	2,80	6,77	2,26	2,11	45%
4	3,25	1,60	0,65	11,78	5,50	1,38	2,00	2,63	3,24	7,87	1,97	2,37	43%
5	3,25	2,13	1,01	13,02	6,39	1,28	2,00	3,28	3,58	8,86	1,77	2,47	39%
6	3,25	2,66	1,42	14,04	7,33	1,22	2,00	3,94	3,86	9,80	1,63	2,47	34%
7	3,25	3,19	1,87	14,90	8,31	1,19	2,00	4,6	4,10	10,70	1,53	2,39	29%
8	3,25	3,72	2,37	15,64	9,34	1,17	2,00	5,25	4,30	11,55	1,44	2,21	24%
9	3,25	4,25	2,91	16,29	10,41	1,16	2,00	5,91	4,48	12,39	1,38	1,98	19%
10	3,25	4,78	3,51	16,88	11,54	1,15	2,00	6,56	4,64	13,20	1,32	1,66	14%
11	3,25	5,31	4,15	17,41	12,71	1,16	2,00	7,22	4,79	14,01	1,27	1,30	10%
12	3,25	5,84	4,84	17,89	13,93	1,16	2,00	7,88	4,92	14,80	1,23	0,87	6%
13	3,25	6,37	5,57	18,34	15,19	1,17	2,00	8,53	5,04	15,57	1,20	0,38	3%
14	3,25	6,90	6,36	18,75	16,51	1,18	2,00	9,19	5,16	16,35	1,17	-0,16	-1%
15	3,25	7,43	7,19	19,14	17,87	1,19	2,00	9,85	5,26	17,11	1,14	-0,75	-4%
16	3,25	7,96	8,06	19,49	19,27	1,20	2,00	10,5	5,36	17,86	1,12	-1,41	-7%
17	3,25	8,49	8,99	19,83	20,73	1,22	2,00	11,16	5,45	18,61	1,09	-2,11	-10%
18	3,25	9,02	9,96	20,15	22,23	1,23	2,00	11,82	5,54	19,36	1,08	-2,87	-13%
19	3,25	9,55	10,98	20,45	23,78	1,25	2,00	12,47	5,62	20,09	1,06	-3,68	-15%
20	3,25	10,08	12,04	20,74	25,37	1,27	2,00	13,13	5,70	20,83	1,04	-4,54	-18%

[1] O preço da componente de tempo e o tempo em minutos foram calculadas com base nas equações apresentadas anteriormente. O preço por tempo do novo modelo tarifário foi calculado a partir deste valor.

Nas Figura 16 e Figura 17 são apresentadas, respetivamente, a comparações dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária e a análise comparativa das estimativas de preço considerando as viagens realizadas, as viagens simuladas e a nova proposta de tarifária. A análise da Figura 17 evidencia as diferenças verificadas e a necessidade de proceder ao ajuste do preço hora, durante um período de transição, de modo a amortecer os impactes deste processo de cálculo.

Na Tabela 27 apresenta-se a comparação da estimativa do preço atual e aplicando a proposta do regulamento tarifário; de um modo geral, verifica-se um aumento significativo das tarifas que importa atenuar numa fase de transição. Como sugestão preconiza-se um período de transição de, até 3 anos, no qual se aumente gradualmente o fator de ajuste até se atingir os 100% (i.e., situação em que este deixa de ter efeito).

Tabela 27 | Estimativas de preços atuais e considerando a proposta tarifária para os escalões de distância referidos por cada uma das entidades

	Distância (km)	Preço atual estimado (€)	Preço por km (€/km)	Preço atual estimado (€)	Preço por km (€/km)
Inquérito AML	6,5	8,64	1,33	10,42	1,60
Inquérito AMP	8,7	11,25	1,29	13,13	1,51
ANTRAL	4,97	7,09	1,43	8,67	1,73
FPT	7,21	9,15	1,27	10,99	1,57

Refira-se que nos elementos disponibilizados pela FPT é referido que a distância média das viagens é de 7,21 km e o preço médio é de 11,06, o que se traduz num valor por km médio de 1,54 km/h. A estimativa com o novo tarifário para o escalão dos 7 km de distância conduz a uma tarifa de 10,70 €, que está em linha com o valor encontrado.

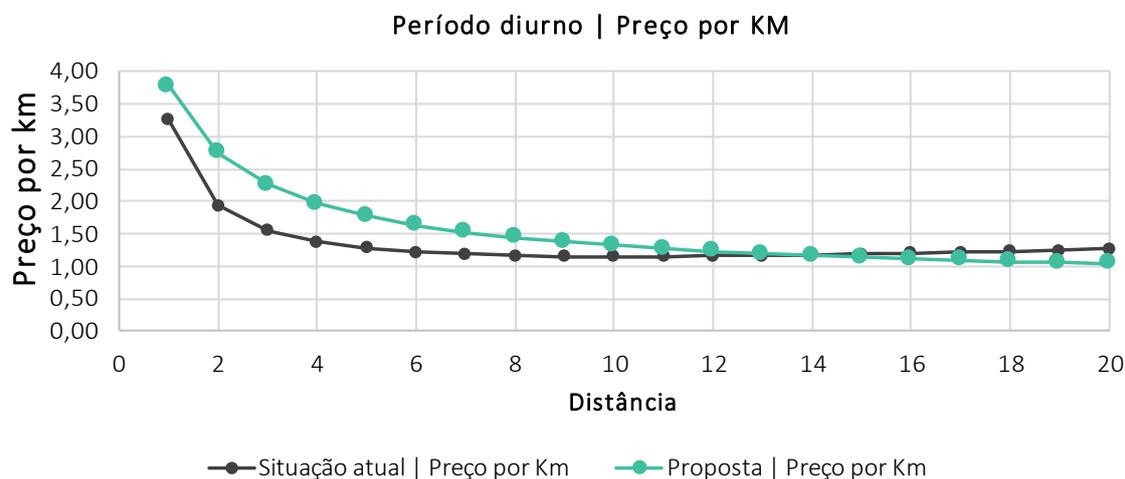


Figura 16 | Período Diurno | Comparação dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária

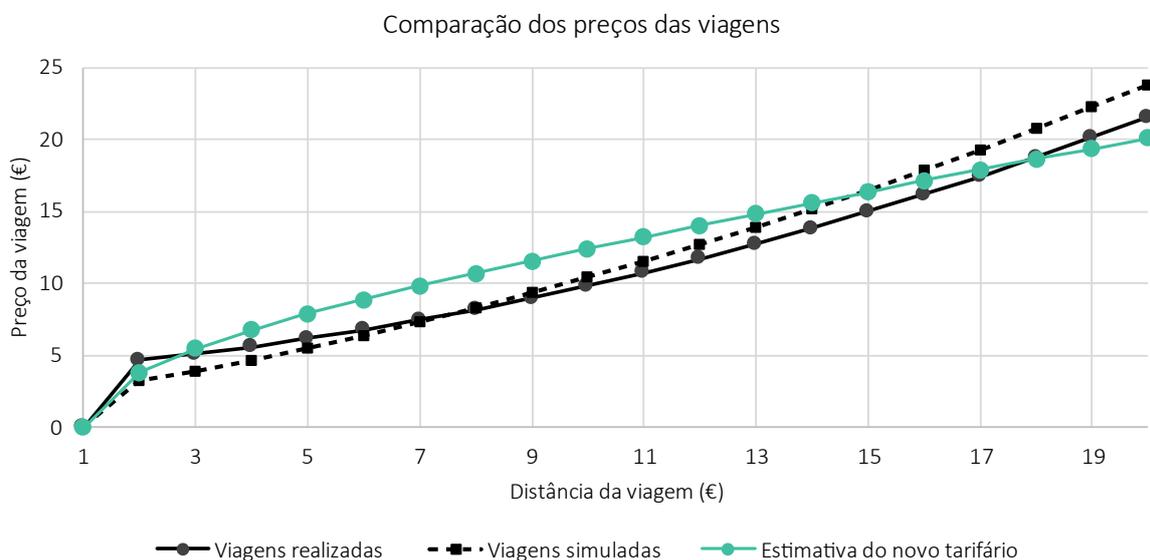


Figura 17 | Período Diurno | Comparação das tarifas considerando as viagens realizadas, simuladas e a aplicação da nova proposta de tarifas

- No **período noturno**, para o tarifário atual assumiu-se o agravamento de +20% em todas as componentes do preço.

Na proposta tarifária desenvolvida no presente regulamento, considera-se que o acréscimo de preço ocorre apenas na componente do tempo de viagem. À semelhança o que se realizou para o período diurno, procedeu-se à análise comparativa da estimativa de preço atual e considerando a proposta de tarifário, o que é apresentado na tabelas e figuras seguintes.

No período noturno verifica-se um acréscimo importante no preço das viagens, mas a partir dos 10 km de distância, o valor final a pagar pela viagem é até inferior ao praticado hoje. Também neste caso se propõe a consideração de **um fator de ajuste nas viagens até aos 10 km que ajude a atenuar** os impactes da aplicação direta desta nova proposta de tarifário. A proposta do valor de ajuste será definida no capítulo da análise de sensibilidade.

Tabela 28 | Estimativas de preço (e respetiva composição nas três componentes) tendo em consideração os escalões de distância de 1 a 20 km, período **NOTURNO**

Período NOTURNO - Tarifa Urbana, táxi até 4 pax							Novo modelo tarifário, Período noturno						
Distâncias até	Bandeirada (€)	Preço por km (€)	Preço por tempo (€)	Tempo (em minutos) [1]	Preço total (€)(+ 20% do preço diurno)	Situação atual Preço por Km	Bandeirada (€)	Preço por km (€)	Preço por tempo (€)	Preço total (€)	Proposta Preço por Km	Varição em preço (€)	Varição em preço (%)
1	3,9	0,13	0,00	4,07	4,03	4,03	2,00	0,66	1,40	4,06	4,06	0,03	1%
2	3,9	0,77	0,10	7,92	4,77	2,38	2,00	1,31	2,72	6,03	3,02	1,27	27%
3	3,9	1,41	0,41	10,18	5,72	1,91	2,00	1,97	3,50	7,47	2,49	1,75	31%
4	3,9	2,05	0,79	11,78	6,74	1,68	2,00	2,63	4,05	8,68	2,17	1,94	29%
5	3,9	2,69	1,21	13,02	7,80	1,56	2,00	3,28	4,48	9,76	1,95	1,95	25%
6	3,9	3,33	1,70	14,04	8,93	1,49	2,00	3,94	4,83	10,77	1,79	1,83	21%
7	3,9	3,97	2,24	14,90	10,11	1,44	2,00	4,6	5,12	11,72	1,67	1,61	16%
8	3,9	4,61	2,84	15,64	11,35	1,42	2,00	5,25	5,38	12,63	1,58	1,27	11%
9	3,9	5,25	3,50	16,29	12,65	1,41	2,00	5,91	5,60	13,51	1,50	0,86	7%
10	3,9	5,89	4,21	16,88	14,00	1,40	2,00	6,56	5,80	14,36	1,44	0,36	3%
11	3,9	6,53	4,98	17,41	15,41	1,40	2,00	7,22	5,98	15,20	1,38	-0,20	-1%
12	3,9	7,17	5,81	17,89	16,88	1,41	2,00	7,88	6,15	16,03	1,34	-0,84	-5%
13	3,9	7,81	6,69	18,34	18,40	1,42	2,00	8,53	6,30	16,83	1,29	-1,56	-8%
14	3,9	8,45	7,63	18,75	19,98	1,43	2,00	9,19	6,45	17,64	1,26	-2,34	-12%
15	3,9	9,09	8,62	19,14	21,61	1,44	2,00	9,85	6,58	18,43	1,23	-3,18	-15%
16	3,9	9,73	9,67	19,49	23,30	1,46	2,00	10,5	6,70	19,20	1,20	-4,10	-18%
17	3,9	10,37	10,78	19,83	25,05	1,47	2,00	11,16	6,82	19,98	1,18	-5,08	-20%
18	3,9	11,01	11,95	20,15	26,86	1,49	2,00	11,82	6,93	20,75	1,15	-6,11	-23%
19	3,9	11,65	13,17	20,45	28,72	1,51	2,00	12,47	7,03	21,50	1,13	-7,22	-25%
20	3,9	12,29	14,45	20,74	30,64	1,53	2,00	13,13	7,13	22,26	1,11	-8,38	-27%

[1] O preço da componente de tempo e o tempo em minutos foram calculadas com base nas equações apresentadas anteriormente. O preço por tempo do novo modelo tarifário foi calculado a partir deste valor.

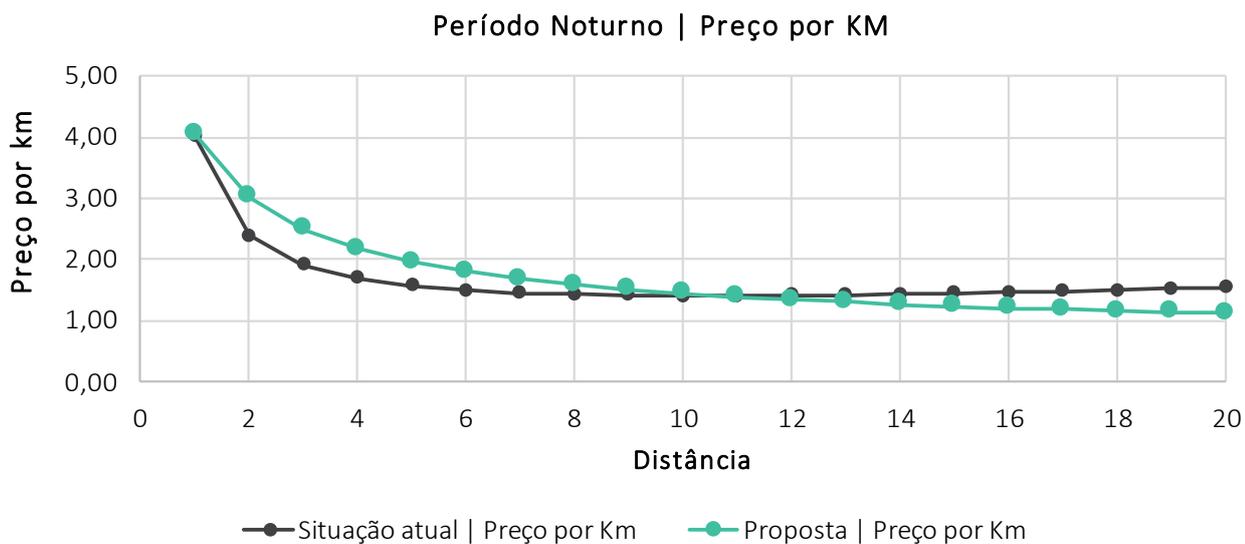


Figura 18 | Período Noturno | Comparação dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária

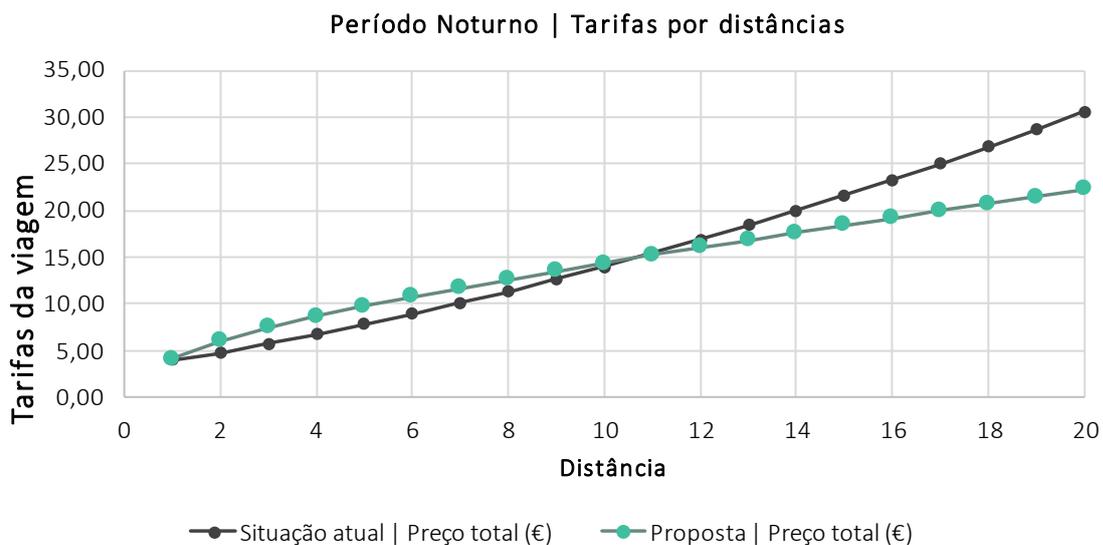


Figura 19 | Período Noturno | Comparação dos preços por escalões de distância

Foram, ainda, realizadas análises para avaliar os impactes desta proposta nas tarifas praticadas nos dias de fim de semana e feriados; refira-se que na situação atual, as tarifas praticadas nestes dias são semelhantes às praticadas no período noturno dos dias úteis, enquanto na proposta apresentada se introduz um agravamento do preço por tempo de viagem no período noturno destes dias, superior ao

que se considera nos períodos noturnos dos dias úteis. Pelo contrário, as restantes componentes de formação do preço mantêm-se inalteradas.

À semelhança do que aconteceu nas análises anteriores para os períodos diurno e noturnos, verifica-se que para os escalões de menor distância (até 10 km), a proposta tarifária traduz-se num aumento das tarifas praticadas; a partir daí as diferenças deixam de ser relevantes. 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.

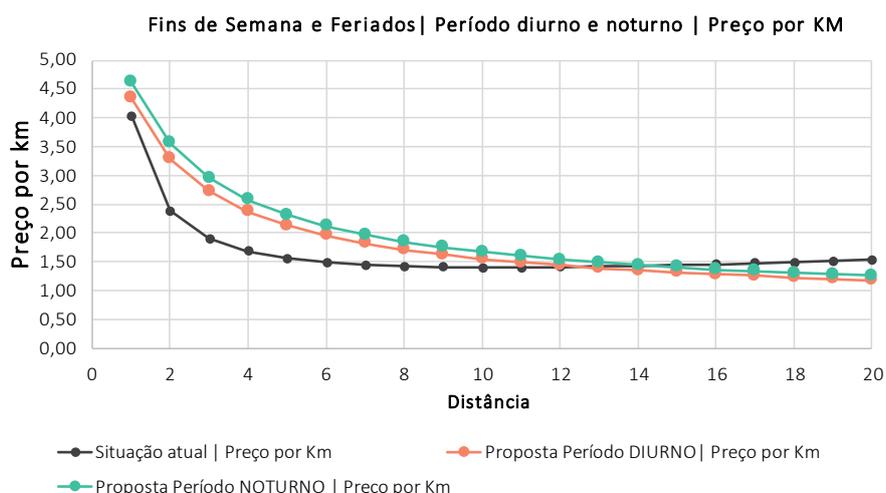


Figura 20 | Fins de Semana e Feriados | Comparação dos preços por km por escalões de distância na situação atual (equiparada ao período noturno) e considerando a proposta de regulamento considerando os valores diurnos e noturnos

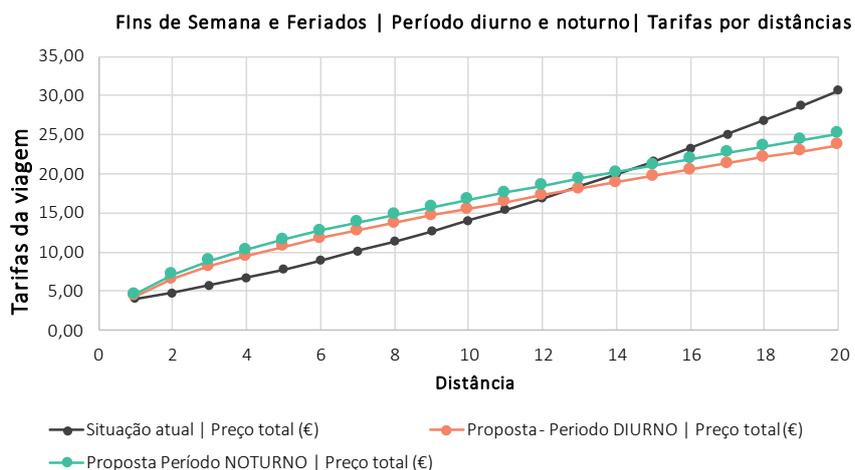


Figura 21 | Fins de Semana e Feriados | Comparação dos preços por escalões de distância na situação atual (equiparada ao período noturno) e considerando a proposta de regulamento considerando os valores diurnos e noturnos

Tabela 29 | Fins de Semana e Feriados | Comparação dos preços por escalões de distância na situação atual (equiparada ao período noturno) e considerando a proposta de regulamento considerando os valores diurnos e noturnos

Distâncias até	Situação atual – Período Noturno = FDS e Feriados		Proposta Período DIURNO				Proposta Período NOTURNO			
	Situação atual Preço total (€)	Situação atual Preço por Km	Proposta - Período DIURNO Preço total (€)	Proposta Período DIURNO Preço por Km	Varição em preço (€)	Varição em preço (%)	Proposta Período NOTURNO Preço total (€)	Proposta Período NOTURNO Preço por Km	Varição em preço (€)	Varição em preço (%)
1	4,03	4,03	4,34	4,34	0,31	8%	4,62	4,62	0,59	15%
2	4,77	2,38	6,58	3,29	1,81	38%	7,12	3,56	2,36	49%
3	5,72	1,91	8,17	2,72	2,45	43%	8,87	2,96	3,15	55%
4	6,74	1,68	9,49	2,37	2,75	41%	10,30	2,57	3,56	53%
5	7,80	1,56	10,65	2,13	2,85	36%	11,55	2,31	3,74	48%
6	8,93	1,49	11,73	1,96	2,80	31%	12,70	2,12	3,77	42%
7	10,11	1,44	12,74	1,82	2,63	26%	13,77	1,97	3,66	36%
8	11,35	1,42	13,70	1,71	2,35	21%	14,78	1,85	3,42	30%
9	12,65	1,41	14,63	1,63	1,98	16%	15,75	1,75	3,10	25%
10	14,00	1,40	15,52	1,55	1,52	11%	16,68	1,67	2,68	19%
11	15,41	1,40	16,40	1,49	0,99	6%	17,60	1,60	2,19	14%
12	16,88	1,41	17,26	1,44	0,39	2%	18,49	1,54	1,62	10%
13	18,40	1,42	18,09	1,39	-0,30	-2%	19,36	1,49	0,96	5%
14	19,98	1,43	18,93	1,35	-1,05	-5%	20,21	1,44	0,24	1%
15	21,61	1,44	19,74	1,32	-1,87	-9%	21,06	1,40	-0,55	-3%
16	23,30	1,46	20,54	1,28	-2,76	-12%	21,88	1,37	-1,42	-6%
17	25,05	1,47	21,34	1,26	-3,71	-15%	22,70	1,34	-2,35	-9%
18	26,86	1,49	22,13	1,23	-4,73	-18%	23,52	1,31	-3,34	-12%
19	28,72	1,51	22,91	1,21	-5,82	-20%	24,31	1,28	-4,41	-15%
20	30,64	1,53	23,68	1,18	-6,96	-23%	25,11	1,26	-5,53	-18%

5.3.2. PROPOSTA DE INTRODUÇÃO DE UM FATOR DE AJUSTE

Uma vez que a aplicação direta do novo modelo tarifário introduz mudanças substanciais nas tarifas praticadas, especialmente no período diurno **no escalão de viagens até 10 km**, propõe-se a **introdução de um fator de ajuste** que atenua a diferença de tarifas face à situação atual sem afetar a competitividade do mercado.



Foram realizados diversos testes de sensibilidade, recomendando-se que numa fase inicial se **pondere o preço por hora por um fator de 60% no período diurno e de 90% no período noturno**.

Seria importante confirmar, num período de transição, estes valores com a informação das tarifas praticadas atualmente; muitas das faturas atuais disponibilizam a informação sobre o tempo, distância da viagem e respetivo preço. Se fosse possível utilizar esta informação, admite-se que os fatores de ajuste seriam mais adequados.

As figuras e tabelas seguintes apresentam os impactes da proposta de introdução de ajustes no preço por km e na tarifa em função da distância.

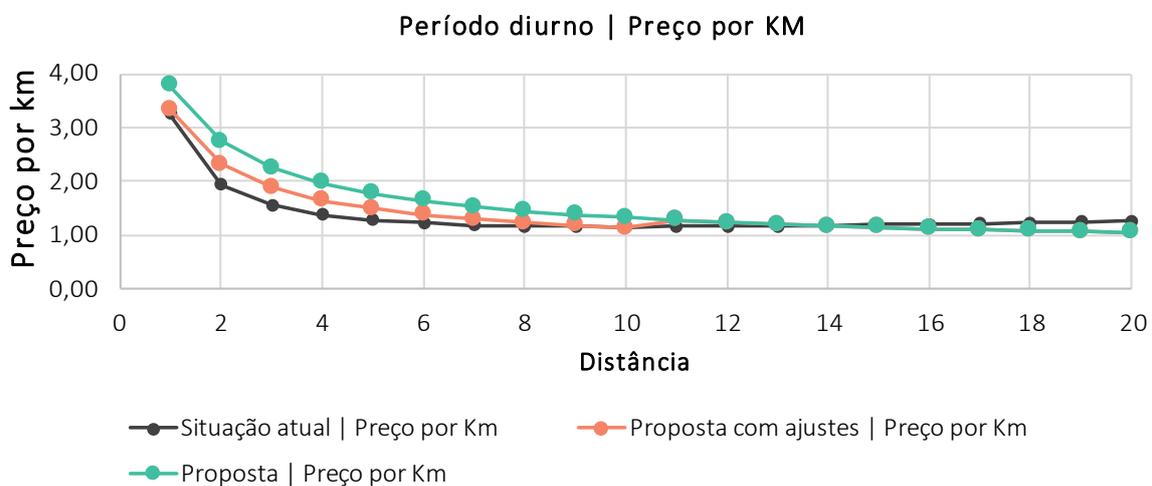


Figura 22 | Comparação do preço por km por escalões de distância, na situação atual, proposta e proposta com ajustes

Período diurno | Tarifas por distâncias

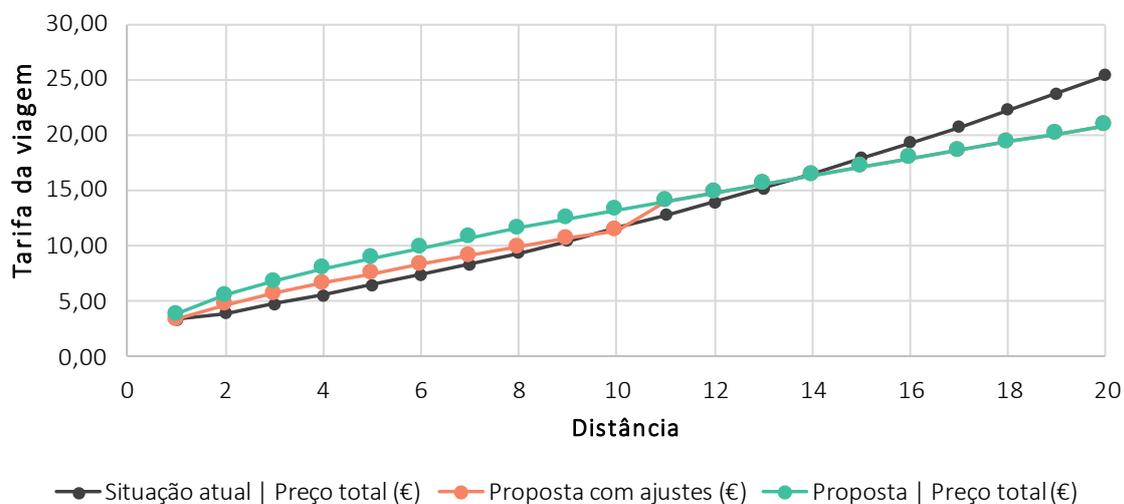


Figura 23 | Comparação do preço por escalões de distância, na situação atual, proposta e proposta com ajustes

Tabela 30 | Comparação do preço total e do preço por km na situação atual e na proposta com ajustes

Distâncias até	Situação atual Preço total (€)	Proposta Preço total (€)	Proposta com ajustes (€)	Situação atual Preço por Km	Proposta Preço por Km	Proposta com ajustes Preço por Km
1	3,26	3,78	3,33	3,26	3,78	3,33
2	3,87	5,49	4,62	1,94	2,74	2,31
3	4,66	6,77	5,65	1,55	2,26	1,88
4	5,50	7,87	6,57	1,38	1,97	1,64
5	6,39	8,86	7,43	1,28	1,77	1,49
6	7,33	9,80	8,26	1,22	1,63	1,38
7	8,31	10,70	9,06	1,19	1,53	1,29
8	9,34	11,55	9,83	1,17	1,44	1,23
9	10,41	12,39	10,60	1,16	1,38	1,18
10	11,54	13,20	11,35	1,15	1,32	1,13
11	12,71	14,01	14,01	1,16	1,27	1,27
12	13,93	14,80	14,80	1,16	1,23	1,23
13	15,19	15,57	15,57	1,17	1,20	1,20
14	16,51	16,35	16,35	1,18	1,17	1,17
15	17,87	17,11	17,11	1,19	1,14	1,14
16	19,27	17,86	17,86	1,20	1,12	1,12
17	20,73	18,61	18,61	1,22	1,09	1,09
18	22,23	19,36	19,36	1,23	1,08	1,08
19	23,78	20,09	20,09	1,25	1,06	1,06
20	25,37	20,83	20,83	1,27	1,04	1,04

Como referido anteriormente, nesta fase considera-se não ser necessária a introdução de fatores de ajustes dos preços praticados aos fins de semana e feriados porque é entendido que este serviço deve ter associada uma remuneração mais elevada nestes dias.

5.4. IMPACTE DO NOVO TARIFÁRIO EM COMPARAÇÃO COM A IMPLEMENTAÇÃO DAS TARIFAS AO QUILÓMETRO

5.4.1. PROPOSTA BASE

Se para o enquadramento das dinâmicas de procura em que são aplicadas as tarifas urbanas a informação é escassa, quando se procura caracterizar a procura nos contextos em que são aplicadas as tarifas ao quilómetro, a informação é ainda mais escassa, estando totalmente omissas nas análises que ao longo dos anos foram sendo realizadas pelas Associações de Táxi. Ainda assim, procurou-se estabelecer uma abordagem tão próxima da que foi adotada no ponto anterior.

Para estimar a distância média das viagens realizadas no restante território nacional e, na ausência de melhor informação sobre os padrões de utilização dos táxis (a ausência de meios digitais - para pagamentos ou estatística de utilização) impede a recolha de informação rigorosa quanto a passageiros transportados), optou-se por analisar a distância média de cada lugar até à sede de concelho respetiva, uma vez que se admite que a maior parte das viagens em táxi são internas ao concelho de residência.

Desta análise retiraram-se os lugares a menos de 1 km da sede do concelho porque no limite estes percursos podem ser realizados a pé. A figura seguinte apresenta a curva de distribuição da população residente a x km da sede do concelho, verificando-se que 96% da população reside a 20 km ou menos da sede do concelho. Considerando o conjunto de pessoas residentes em lugares até esse escalão de distância, estima-se que **a distância média das viagens em táxi fora das AML e AMP seja na ordem dos 8,5 km**, valor este que é de ordem equivalente ao encontrado em contexto urbano (em algumas das fontes de informação).

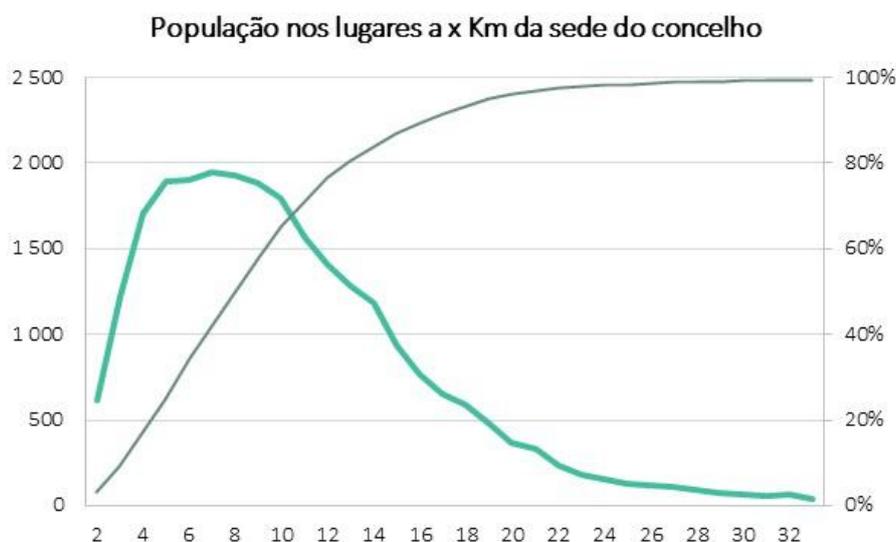


Figura 24 | Distribuição da população nos lugares ponderada pela distância à sede do concelho

Fonte: Análise própria com base na análise espacial dos dados dos Censos Populacionais dos Censos de 2021

Para avaliar os impactes da nova proposta tarifária relativamente à situação atual, procedeu-se a uma análise semelhante àquela que foi desenvolvida para avaliar os impactes das alterações tarifárias nas zonas urbanas; para estimar o preço das viagens que atualmente são realizadas com Tarifa 3, considerou-se exclusivamente a contribuição do valor da bandeirada e do custo associado à distância da viagem, o que nalguns casos se pode constituir como um minorante do preço.

Para estimar o tempo destas viagens, assumiu-se uma velocidade média de 40 km/h, o que permitiu estimar a componente de preço que a proposta de revisão tarifária inclui. No **período diurno verifica-se um elevado grau de aderência entre a situação atual e a proposta**, ainda que considerando um ligeiro incremento das tarifas (na ordem dos +3%-4%), o que leva a considerar que a proposta de tarifário pode ser adotada nos contextos em que era aplicada esta tarifa, sendo que neste caso, o fator de ajuste assume um valor de 100%.

Na Tabela 31 apresenta-se a análise comparativa das duas soluções de tarifário, enquanto nas figuras seguintes se apresenta o valor por km e a comparação da tarifa por escalões de distância (Figura 25 e Figura 26).

Tabela 31 | Estimativas de preço (e respetiva composição nas três componentes) tendo em consideração os escalões de distância de 1 a 20 km, período **DIURNO**

Período Diurno - Tarifa 3, táxi até 4 pax							Novo modelo tarifário, Período diurno							
Distâncias até	% das viagens	Bandeirada	Preço por km	Preço por tempo	Preço total	Situação atual Preço por Km	Bandeirada	Preço por km	Minutos não urbanos	Preço por tempo não urbano	Preço total não urbano	Variação (em €)	Variação (em %)	Preço por km
1	0%	3,25	0,00		3,25	3,25								
2	3%	3,25	0,65		3,90	1,95	2	0,66	2	0,41	3,08	-0,17	-5%	3,08
3	6%	3,25	1,71		4,96	1,65	2	1,33	3	0,83	4,15	0,25	6%	2,08
4	8%	3,25	2,77		6,02	1,51	2	1,99	5	1,24	5,23	0,26	5%	1,74
5	8%	3,25	3,83		7,08	1,42	2	2,65	6	1,65	6,30	0,28	5%	1,58
6	9%	3,25	4,89		8,14	1,36	2	3,32	8	2,06	7,38	0,30	4%	1,48
7	8%	3,25	5,95		9,20	1,31	2	3,98	9	2,48	8,45	0,31	4%	1,41
8	8%	3,25	7,01		10,26	1,28	2	4,64	11	2,89	9,53	0,33	4%	1,36
9	8%	3,25	8,07		11,32	1,26	2	5,30	12	3,30	10,60	0,34	3%	1,33
10	8%	3,25	9,13		12,38	1,24	2	5,97	14	3,71	11,68	0,36	3%	1,30
11	6%	3,25	10,19		13,44	1,22	2	6,63	15	4,13	12,76	0,37	3%	1,28
12	5%	3,25	11,25		14,50	1,21	2	7,29	17	4,54	13,83	0,39	3%	1,26
13	4%	3,25	12,31		15,56	1,20	2	7,96	18	4,95	14,91	0,40	3%	1,24
14	3%	3,25	13,37		16,62	1,19	2	8,62	20	5,36	15,98	0,42	3%	1,23
15	3%	3,25	14,43		17,68	1,18	2	9,28	21	5,78	17,06	0,44	3%	1,22
16	3%	3,25	15,49		18,74	1,17	2	9,95	23	6,19	18,13	0,45	3%	1,21
17	2%	3,25	16,55		19,80	1,16	2	10,61	24	6,60	19,21	0,47	2%	1,20
18	2%	3,25	17,61		20,86	1,16	2	11,27	26	7,01	20,28	0,48	2%	1,19
19	2%	3,25	18,67		21,92	1,15	2	11,93	27	7,43	21,36	0,50	2%	1,19
20	1%	3,25	19,73		22,98	1,15	2	12,60	29	7,84	22,43	0,51	2%	1,18
							2	13,26	30	8,25	23,51	0,53	2%	1,18

Extensão média (km) **8,50**

Valor médio **11,06**

1,38

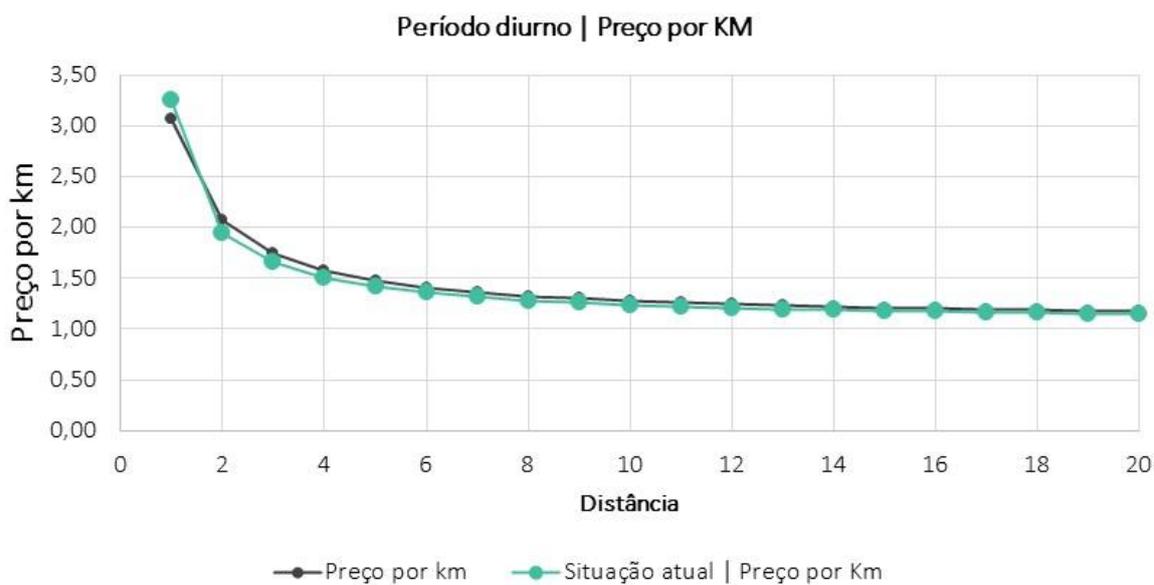


Figura 25 | Período Diurno | Comparação dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária

Período diurno | Tarifas por distâncias

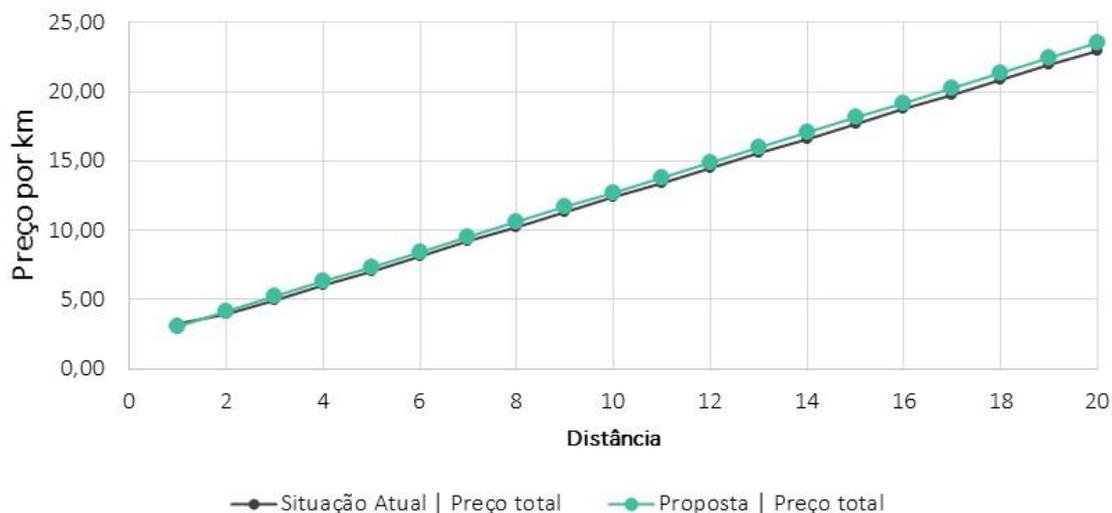


Figura 26 | Período Diurno | Comparação dos preços por escalões de distância

No **período noturno**, estima-se de um modo geral uma redução dos preços as viagens na ordem dos -7% a -8% porque a redução do preço por quilómetro não é totalmente compensada pelo preço do tempo da viagem. Apesar de ser expressiva, entende-se que esta redução conduz a uma maior justiça do preço praticado, garantindo em simultâneo, a adequada remuneração nos serviços e táxis.

Tabela 32 | Estimativas de preço (e respetiva composição nas três componentes) tendo em consideração os escalões de distância de 1 a 20 km, período **NOTURNO**

Período Noturno - Tarifa 3, táxi até 4 pax							Novo modelo tarifário, Período noturno							
Distâncias até	% das viagens	Bandeirada	Preço por km	Preço por tempo	Situação Atual Preço total	Situação atual Preço por Km	Bandeirada	Preço por km	Minutos não urbanos	Preço por tempo não urbano	Proposta Preço total	Variação (em €)	Variação (em %)	Preço por km
1	0%	3,90	0,00		3,90	3,90	2,00	0,66	2	0,52	3,17	-0,73	-19%	3,17
2	3%	3,90	0,78		4,68	2,34	2,00	1,31	3	1,03	4,34	-0,34	-7%	2,17
3	6%	3,90	2,05		5,95	1,98	2,00	1,97	5	1,55	5,52	-0,43	-7%	1,84
4	8%	3,90	3,32		7,22	1,81	2,00	2,63	6	2,06	6,69	-0,53	-7%	1,67
5	8%	3,90	4,59		8,49	1,70	2,00	3,28	8	2,58	7,86	-0,63	-7%	1,57
6	9%	3,90	5,86		9,76	1,63	2,00	3,94	9	3,09	9,03	-0,73	-7%	1,51
7	8%	3,90	7,13		11,03	1,58	2,00	4,60	11	3,61	10,20	-0,83	-7%	1,46
8	8%	3,90	8,40		12,30	1,54	2,00	5,25	12	4,13	11,38	-0,92	-8%	1,42
9	8%	3,90	9,67		13,57	1,51	2,00	5,91	14	4,64	12,55	-1,02	-8%	1,39
10	8%	3,90	10,94		14,84	1,48	2,00	6,56	15	5,16	13,72	-1,12	-8%	1,37
11	6%	3,90	12,21		16,11	1,46	2,00	7,22	17	5,67	14,89	-1,22	-8%	1,35
12	5%	3,90	13,48		17,38	1,45	2,00	7,88	18	6,19	16,07	-1,32	-8%	1,34
13	4%	3,90	14,75		18,65	1,43	2,00	8,53	20	6,70	17,24	-1,41	-8%	1,33
14	3%	3,90	16,02		19,92	1,42	2,00	9,19	21	7,22	18,41	-1,51	-8%	1,31
15	3%	3,90	17,29		21,19	1,41	2,00	9,85	23	7,73	19,58	-1,61	-8%	1,31
16	3%	3,90	18,56		22,46	1,40	2,00	10,50	24	8,25	20,75	-1,71	-8%	1,30
17	2%	3,90	19,83		23,73	1,40	2,00	11,16	26	8,77	21,93	-1,80	-8%	1,29
18	2%	3,90	21,10		25,00	1,39	2,00	11,82	27	9,28	23,10	-1,90	-8%	1,28
19	2%	3,90	22,37		26,27	1,38	2,00	12,47	29	9,80	24,27	-2,00	-8%	1,28
20	1%	3,90	23,64		27,54	1,38	2,00	13,13	30	10,31	25,44	-2,10	-8%	1,27

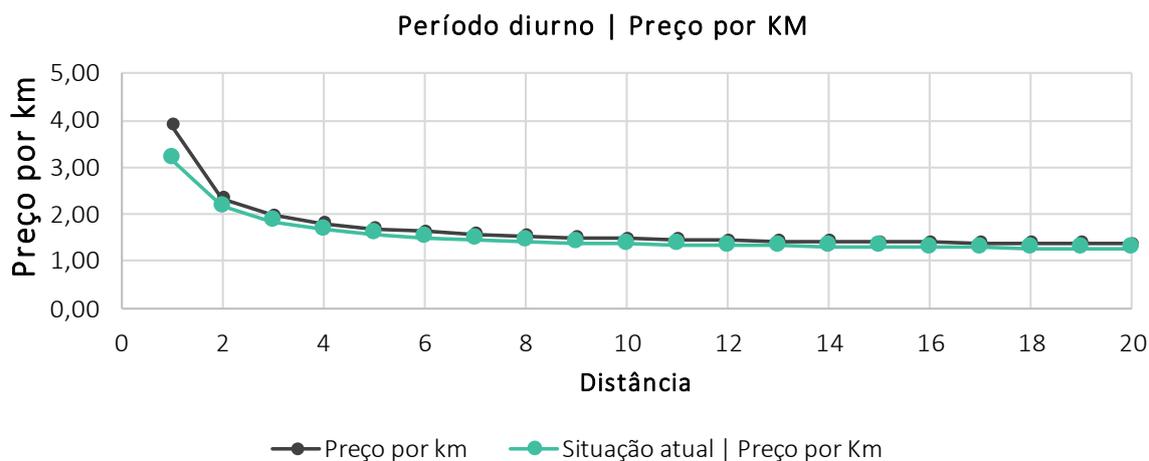


Figura 27 | Período Noturno | Comparação dos preços por KM na situação atual e na proposta tarifária

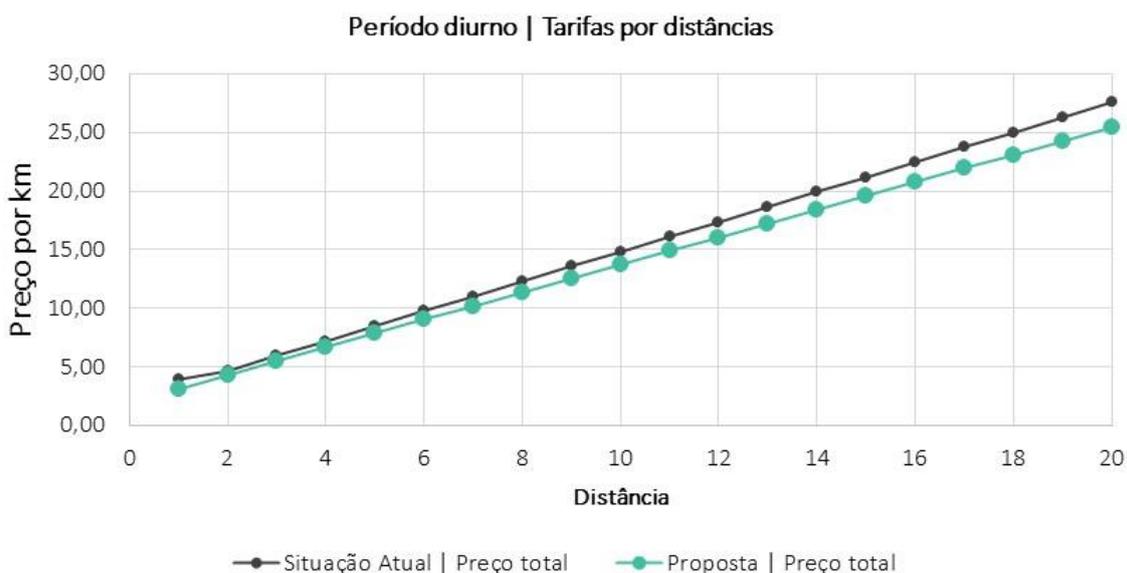


Figura 28 | Período Noturno | Comparação dos preços por escalões de distância

Na Tabela 29 apresenta-se a análise dos impactes da proposta nas tarifas praticadas nos Fins de Semana e Feriados, considerando o período diurno e noturno, respetivamente. Da análise destes resultados, verifica-se que as variações de resultados são bastante reduzidas, **permitindo a aplicação direta da proposta aos contextos em que vigora atualmente a tarifa ao quilómetro.**

Tabela 33 | Fins de Semana e Feriados, Tarifas ao quilómetro | Comparação dos preços por escalões de distância na situação atual (equiparada ao período noturno) e considerando a proposta de regulamento considerando os valores diurnos e noturnos

Distâncias até	Situação atual		Proposta FDS e Feriados – Período DIURNO				Proposta FDS e Feriados – Período NOTURNO			
	Situação atual Preço total (€)	Situação atual Preço por Km	Proposta - Período DIURNO Preço total (€)	Proposta Período DIURNO Preço por Km	Variação em preço (€)	Variação em preço (%)	Proposta Período NOTURNO Preço total (€)	Proposta Período NOTURNO Preço por Km	Variação em preço (€)	Variação em preço (%)
1	3,90	3,90	3,28	3,28	-0,62	-15,9%	3,38	3,38	-0,52	-13,4%
2	4,68	2,34	4,56	2,28	-0,12	-2,5%	4,76	2,38	0,08	1,6%
3	5,95	1,98	5,85	1,95	-0,11	-1,8%	6,14	2,05	0,18	3,1%
4	7,22	1,81	7,13	1,78	-0,09	-1,3%	7,51	1,88	0,29	4,0%
5	8,49	1,70	8,41	1,68	-0,08	-1,0%	8,89	1,78	0,40	4,7%
6	9,76	1,63	9,69	1,62	-0,07	-0,7%	10,27	1,71	0,51	5,2%
7	11,03	1,58	10,97	1,57	-0,06	-0,5%	11,65	1,66	0,62	5,6%
8	12,30	1,54	12,25	1,53	-0,05	-0,4%	13,03	1,63	0,73	5,9%
9	13,57	1,51	13,54	1,50	-0,04	-0,3%	14,41	1,60	0,83	6,1%
10	14,84	1,48	14,82	1,48	-0,02	-0,2%	15,78	1,58	0,94	6,4%
11	16,11	1,46	16,10	1,46	-0,01	-0,1%	17,16	1,56	1,05	6,5%
12	17,38	1,45	17,38	1,45	0,00	0,0%	18,54	1,55	1,16	6,7%
13	18,65	1,43	18,66	1,44	0,01	0,1%	19,92	1,53	1,27	6,8%
14	19,92	1,42	19,94	1,42	0,02	0,1%	21,30	1,52	1,38	6,9%
15	21,19	1,41	21,23	1,42	0,04	0,2%	22,68	1,51	1,48	7,0%
16	22,46	1,40	22,51	1,41	0,05	0,2%	24,05	1,50	1,59	7,1%
17	23,73	1,40	23,79	1,40	0,06	0,2%	25,43	1,50	1,70	7,2%
18	25,00	1,39	25,07	1,39	0,07	0,3%	26,81	1,49	1,81	7,2%
19	26,27	1,38	26,35	1,39	0,08	0,3%	28,19	1,48	1,92	7,3%
20	27,54	1,38	27,64	1,38	0,09	0,3%	29,57	1,48	2,03	7,4%

5.4.2. ANÁLISE DE SENSIBILIDADE

Da comparação da nova proposta com a aplicação das tarifas a km, verifica-se que existe um elevado grau de proximidade de valores entre os dois modelos não sendo necessário considerar a introdução de nenhum fator de correção.

6. PROPOSTA DE REGULAMENTO TARIFÁRIO

[Apresentada em documento autónomo]

7. CONCLUSÕES

O regime jurídico do serviço de transporte público de passageiros em táxi, aprovado pelo DL 101/2023 de 31 de outubro, reconheceu a necessidade de revisão e simplificação do modelo tarifário existente.

Estabeleceu também que a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) deveria elaborar regras gerais de formação dos preços, tendo em conta os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade, no prazo de 1 ano após a entrada em vigor do diploma.

O Regulamento 430/2019, de 16 de maio da AMT já estabelece orientações para a formação de preços do transporte público, destacando-se entre estas, o disposto nos artigos 4.º (Princípios Gerais), 5.º (Fixação de novas tarifas) e 6.º (Estrutura de Custos).

Iniciou-se, então, o **Estudo de apoio à elaboração de regulamento de regras e princípios gerais tarifários para os serviços de táxi**, tendo sido realizadas as seguintes atividades:

- Recolha e análise da informação de base;
- *Benchmarking* internacional;
- Auscultação das partes interessadas;
- Caracterização e Diagnóstico geral da oferta e da procura, incluindo análise SWOT;
- Estudo técnico das condições económico-financeiras que fundamentam a proposta de modelo tarifário;
- Proposta de regulamento tarifário.

Do diagnóstico realizado, destaca-se um conjunto de dificuldades que o setor do táxi em Portugal tem vindo a atravessar, associado à **falta de mão de obra e ao envelhecimento dos profissionais**, motivado pela **baixa rentabilidade económica** do setor e pela **perda de quota de mercado**. As **necessidades de financiamento para a renovação de frotas** são também um tema de forte preocupação que ganha ainda maior acuidade porque os níveis de exigência da frota são cada vez mais exigentes.

Acrescentam-se a estas, a dificuldade introduzir de modo generalizado as mudanças necessárias que imprimam dinamismo e competitividade ao setor, destacando-se entre estas: i) a importância de proceder a reservas via aplicação *online*, ii) a capacidade de estabelecer o preço antes da realização da viagem e iii) a possibilidade de pagamento através da aplicação ou multibanco.

No que se refere ao tarifário atual, é de salientar:

- A sua complexidade, que torna difícil a sua compreensão por parte dos utilizadores;

- A informação insuficiente e pouco clara sobre a formulação de cada componente da tarifa, que dificulta a estimativa de preço associada à realização das viagens;
- O valor da bandeirada é elevado, o que leva à perceção de que o serviço é caro para distâncias curtas;
- A existência de múltiplos suplementos de tarifa, com aplicação discricionária por parte dos profissionais;
- A atualização tarifária ser complexa e pouco flexível;
- O reconhecimento de que a tarifa atual, dificilmente, traduz os custos de produção da oferta de transporte em táxi e a incorporação de um lucro razoável que remunere os profissionais do setor.

Acresce, ainda, que existe um forte desconhecimento de como opera a oferta disponível, já que se desconhecem os horários que são realizados por cada um dos táxis, quantos dias da semana trabalham e que tipo e serviços realizam. Este aspeto é crítico quer na perspetiva da sociedade, quer dos profissionais do setor e conduz a situações de potencial ineficiência económica.

A análise de *benchmarking* realizada permite evidenciar a diversidade de realidades no que respeita às regras e preços praticados, mas demonstra que, em Portugal, são considerados demasiados suplementos não considerados de modo tão exaustivo por nenhum outro país e/ou cidade analisada.

A proposta para o sistema tarifário, assenta na necessidade de atender aos seguintes princípios:

- **Simplificação das regras tarifárias**, de modo a garantir a sua fácil compreensão por parte de todos os intervenientes (passageiros, profissionais do setor e autoridades de transporte);
- **Promoção de uma maior justiça tarifária nas viagens interconcelhias**, minimizando as penalizações tarifárias associadas à realização de percursos com diferentes tarifários e, conseqüentemente, as assimetrias de preço entre viagens de ida e volta;
- **Assegurar que as regras tarifárias refletem os reais custos do sistema** e que são tidas em consideração as orientações em matéria de direito laboral considerados para os restantes sectores;
- **Garantir que são de aplicação imediata**, não implicando adaptações mais complexas dos taxímetros;
- **Promover a autonomia das Autoridades de Transporte** na decisão sobre as tarifas e a aplicação das diferentes tipologias tarifárias previstas pela nova regulamentação.

A proposta de regulamento tarifário foi desenvolvida tendo em consideração os resultados da auscultação das partes interessadas²² sobre o seu entendimento das necessidades de alteração do tarifário existente. Complementarmente, alicerçou-se nos valores de referência na determinação da estrutura de custos associadas à realização de serviço de transportes em táxi, evidenciando os pressupostos considerados para determinar os custos com pessoal, custos fixos com o veículo e associados ao cumprimento das obrigações (formação, licenças, inspeções, taxímetro, etc.), mas também identificando os custos variáveis com a operação (combustível/energia, manutenção, etc.).

²² Neste processo foram entrevistadas as principais associações de táxi, contactadas diversas CIM e municípios e ouvido um conjunto de utilizadores frequentes de táxi.

A proposta de modelo tarifário considera a modalidade de **aplicação dupla da tarifa**, estabelecida no Decreto-Lei 71/2011, de 16 de junho, 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**. Para tal, considera-se três componentes como se esquematiza em seguida:

Bandeirada	Nesta proposta não tem associada a realização de uma distância ou tempo de viagem mínimo
+	
Preço por quilómetro	Considera apenas a componente de preço associada à utilização do veículo
+	
Preço por Tempo de viagem	Considera a duração da viagem e a necessidade de remunerar o tempo do motorista de táxi e, nesta proposta, é sempre contabilizada, desde o início até ao final da viagem. O preço desta componente é função do dia do ano e período do dia e por isso é considerado um fator

A determinação do preço da viagem em táxi é dada pela seguinte equação:

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

Em que:

Distância	Extensão quilométrica realizada na viagem entre o ponto de origem e o ponto de destino
Duração	Tempo, em minutos, contabilizado desde o momento em que a viagem se inicia até que termina
F_{ajuste}	Fator de ajuste que depende do dia (Dia Útil, Sábado ou Domingo ou Feriado) e do período horário correspondente (Período Diurno e Noturno) em que é realizada a viagem
F_{transição}	Fator de ajuste na fase de transição, aplicado às viagens com uma extensão máxima de 10 quilómetros em que hoje é aplicada exclusivamente às viagens em que atualmente é aplicada a tarifa urbana

Nesta proposta de regulamento, as diversas componentes da formulação da tarifa tomam os seguintes valores:

Tarifa (#)	Tipos de dia	Tipo de períodos	Bandeirada	P _{km}	P _{hora}	F _{Ano}	F _{Transição}
1	Dias Úteis	Período Diurno	2,00€	0,66€	16,50€	1,00	0,6
2		Período Noturno (+25%)				1,25	0,9
3	Fins de semanas e feriados	Período Diurno (+50%)				1,50	1,0
4		Período Noturno (+75%)				1,75	1,0

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.

Importa referir que o fator de Ajuste ($F_{\text{Transição}}$) que é considerado na tabela anterior foi calculado na análise de sensibilidade que foi desenvolvida para estimar os impactes da proposta tarifária face à situação atual, o que teve subjacente a preocupação central de promover uma transição suave entre os dois modelos tarifários (isto é, entre o atual e a proposta)

Esta análise de sensibilidade passou por simular os custos das viagens de táxi na situação atual e no quadro de aplicação da proposta do regulamento, o que permitiu estimar os impactes no preço da viagem por escalões de distância (viagens entre 1 e 20 km), períodos do dia (diurno versus noturno) e da semana (dias úteis e fins de semana e feriados), comparando com a aplicação das tarifas urbanas e ao quilómetro. As diferenças mais significativas ocorrem nas viagens até 10 km de distância e nas quais é aplicada a tarifa urbana, e por isso é para estas que é preconizada a introdução de um fator de ajuste que atenua o impacto durante um período de transição.

Este fator de ajuste é de 0,60 no caso das viagens realizadas em dias úteis nos escalões de distância até 10 km e em que são consideradas tarifas urbanas nos dias úteis, representando variações face à situação atual entre - 20 cêntimos e 1 euro, nos casos mais penalizadores.

No período noturno, o fator de ajuste reduz-se para 0,9, o que representa uma variação face à situação atual entre - 20 cêntimos e 1,5 euros.

Em contrapartida, da comparação da nova proposta com a aplicação das tarifas a quilómetro, verifica-se que existe um elevado grau de proximidade de valores entre os dois modelos, permitindo a sua aplicação direta.

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

Com esta proposta também se eliminam as tarifas em vazio quando se ultrapassam fronteiras municipais. Por outro lado, a eliminação desta tarifa não fica dependente da existência de acordos entre Autoridades de Transporte, designadamente quanto à criação de contingentes ou tarifas intermunicipais. Os acordos intermunicipais serão relevantes para outros efeitos, tais como a definição de contingentes ou de outras tarifas específicas.

Neste contexto, o modelo tarifário traduz-se nas seguintes propostas:

Dias e períodos horários	<ul style="list-style-type: none"> • Considera-se o agravamento do preço por tempo de viagem, em função da tipologia dos dias e dos períodos horários e tendo em consideração as regras de remuneração dos motoristas, fundamentada no Código do Trabalho.
Tarifas a percurso Tarifas específicas a partir de grandes polos de geração de viagens, como aeroportos ou terminais de cruzeiros	<ul style="list-style-type: none"> • Devem ser definidas pelas AT, procurando equilibrar os interesses dos passageiros e dos profissionais do setor; • O valor de referência deve ser calculado em função da distância e tempo estimado, tendo em consideração os dias e períodos horários que se prevê uma maior intensidade de realização do percurso; • Deve estar assegurada a possibilidade de o passageiro optar pelo pagamento por taxímetro antes do início da viagem.
Tarifas específicas tendo em conta datas festivas, como o Natal, o Ano Novo ou feriado municipal	<ul style="list-style-type: none"> • A proposta de tarifário considera que nos dias feriados existe lugar a um agravamento do preço por tempo de viagem para acomodar as disposições do Código de trabalho, incrementando o valor por hora (relativo ao trabalho do motorista) (Artigo 234, ponto 1 do CT).
Tarifas sazonais, nas regiões com forte atração turística	<ul style="list-style-type: none"> • Ao serem estabelecidos limiares máximos para as componentes do preço, existe 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 neste regulamento.
Tarifas progressivas	<ul style="list-style-type: none"> • A decisão de aplicação deste tipo de tarifas deve ficar a cargo das AT. A serem aplicadas, poder-se-á assumir um fator de redução na componente do preço por quilómetro atendendo a critérios específicos.

Tarifas intermunicipais	<ul style="list-style-type: none"> A fórmula de cálculo proposta é transversal a todo o território nacional e, como tal, deixa de existir penalização pelo facto de a viagem ter início num concelho e fim noutro.
Táxis coletivos	<ul style="list-style-type: none"> Esta possibilidade poderá ser considerada pelas AT, uma vez que a partilha do serviço proporciona um preço mais reduzido para cada um dos utilizadores. Esta modalidade está já em aplicação no contexto do transporte flexível.
Pacotes de viagens	<ul style="list-style-type: none"> Esta solução pode incentivar o uso de transporte público e partilhado, contribuindo para a redução da dependência dos veículos privados e a consequente redução de emissões de carbono, devendo por isso ser explorada pelas AT.
Novos modelos de prestação de serviços de transporte em táxi através de reserva	<ul style="list-style-type: none"> Seria muito relevante a criação de uma plataforma nacional digital de reservas que agregasse todos os táxis a nível nacional, de forma a permitir reservar e pagar serviços de táxi através de aplicação em <i>smartphone</i>, com a opção de pagamento antecipado com preço fechado ou da tarifa a taxímetro.
Suplementos	<ul style="list-style-type: none"> Propõe-se a eliminação dos suplementos atuais, à exceção do de reserva / chamada, sugerindo-se a manutenção do valor atual de 0,80 €. Recomenda-se que as Autoridades de Transporte em conjunto com as Associações do Setor estudem a possibilidade de virem a ser adotados valores mais reduzidos quando a reserva é feita através de plataformas digitais.

Em resumo, considera-se que a nova proposta de regulamento tarifário:

- pode contribuir para aumentar, substancialmente, a atratividade do serviço de táxi por parte dos passageiros, porque tem associado um preço de entrada mais baixo (bandeirada), regras mais claras e universais para todo o território nacional, maior compreensão do processo de cálculo e eliminação das assimetrias de preço em função dos pontos de origem e destino (no caso de viagens interconcelhias). Para ampliar estes benefícios é essencial promover a sua divulgação junto a passageiros atuais e clientes potenciais;
- assegura a manutenção (existindo até a expectativa de aumento) das receitas do setor do táxi, porque para a generalidade das viagens em táxi, as diferenças de preço entre a situação atual e futura são reduzidas. Também neste caso é muito importante explicar aos profissionais do setor, o racional subjacente a esta proposta e como esta procura atender às suas preocupações;

- torna mais clara a formação do preço e, simultaneamente, promove a valorização profissional do motorista e o seu direito a uma remuneração justa, o que pode contribuir para o rejuvenescimento do setor;
- favorece o desenvolvimento de soluções tecnológicas de estimativa de preço e/ou reserva de táxi, a nível nacional porque se baseia em variáveis mais fáceis de modelar (tempo e distância) do que na situação atual em que para além destas é necessário considerar a combinação das velocidades instantâneas de circulação.

Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05) definido no Sistema de Gestão da TIS.pt.

* Este texto foi escrito ao abrigo do novo Acordo Ortográfico *

This document was subjected to Internal Quality Control in accordance with the Quality Control Procedure for Documents (P2/05) as defined in the TIS.PT Management System.

