

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

SUMÁRIO EXECUTIVO

13.09.2024



ENQUADRAMENTO

O regime jurídico do serviço de transporte público de passageiros em táxi, aprovado pelo DL 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”.

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.

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).



This Photo by Unknown Author is licensed under [CC BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

ENQUADRAMENTO

O artigo 20.º deste regime jurídico prevê que:

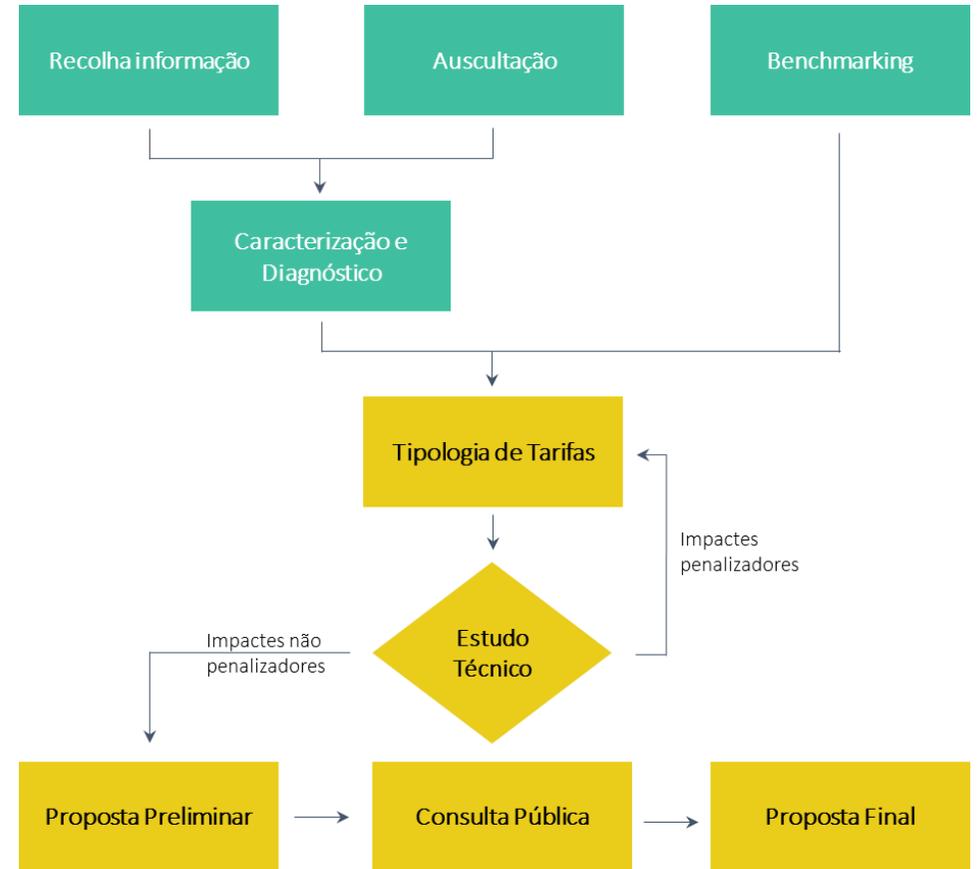
- As **regras gerais de formação dos preços dos serviços em táxi serão definidas em regulamento específico** a aprovar pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes - AMT, “tendo em conta os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores”;
- Os regulamentos tarifários estabelecidos pelas autoridades de transportes (AT) respeitem as regras gerais constantes do regulamento;
- As AT possam estabelecer os seguintes tipos de tarifas:
 - a) Tarifas a percurso para determinados itinerários selecionados;
 - b) Tarifas intermunicipais, caso sejam celebrados acordos;
 - c) Tarifas específicas a partir de grandes polos de geração de viagens, como aeroportos ou terminais de cruzeiros;
 - d) Tarifas sazonais, nas regiões com forte atração turística;
 - e) Tarifas específicas tendo em conta datas festivas, como o Natal, o Ano Novo ou feriado municipal;
 - f) Pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviços de mobilidade partilhada.

Neste contexto iniciou-se o **Estudo de apoio à elaboração de regulamento de regras e princípios gerais tarifários para os serviços de táxi.**

METODOLOGIA

A metodologia definida para o presente Estudo segue os seguintes passos:

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



O SISTEMA TARIFÁRIO DO TÁXI EM 2024

O sistema tarifário do táxi atual foi definido na Convenção de preços 2024, a qual prevê as seguintes tipologias de tarifas:

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

Bem como as seguintes componentes:

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

Suplementos

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

PRINCIPAIS DIFICULDADES DO MERCADO DO TÁXI

Da caracterização e diagnóstico realizado ao setor do táxi em Portugal, destaca-se um conjunto de dificuldades que este tem vindo a atravessar, que aqui se sintetizam, de acordo com as entidades ouvidas:

- **Falta de mão de obra e envelhecimento do setor**, motivado pela sua baixa rentabilidade;
- **Baixa atratividade do setor**, traduz-se numa perda de mercado;
- **Necessidades de financiamento** para a renovação de frotas.

Acrescentam-se a estas, a dificuldade de generalizar as mudanças necessárias que imprimam dinamismo e competitividade ao setor, como sejam:

- a importância de se proceder a **reservas via aplicação** online,
- a capacidade de **estabelecer o preço antes da realização da viagem**, e
- a possibilidade de **pagamento** da viagem através da **aplicação ou multibanco**.

PRINCIPAIS DIFICULDADES DO MERCADO DO TÁXI

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

- A sua **complexidade** torna difícil a sua compreensão por parte dos utilizadores;
- A **informação insuficiente e pouco clara** sobre a formulação de cada componente da tarifa dificulta a estimativa de preço para uma determinada viagem;
- O valor de **bandeirada elevado**, que leva à percepção de que o serviço é caro para curtas distâncias;
- A existência de **múltiplos suplementos** de tarifa, com aplicação discricionária dos motoristas;
- 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.

Este aspeto é crítico quer na perspetiva da sociedade, quer dos profissionais do setor e conduz a situações de **potencial ineficiência económica**.

PRINCIPAIS DIFICULDADES DO MERCADO DO TÁXI

Já em 2006, estudos demonstravam que a introdução de alguma racionalidade no número de táxis em operação nos diferentes dias da semana (e nos diferentes horários), bem como a adesão a uma central de táxis (ou aplicação) eram fatores que permitiriam um incremento da receita média.

Por outro lado, **não existe nenhuma garantia sobre a qualidade de serviço** proporcionada aos clientes, nomeadamente em aspetos tão simples como sejam:

- a disponibilidade do serviço 24 horas (ou por um período mais reduzido em contexto de baixa densidade),
- a existência de oferta nos dias festivos, ou
- a garantia de realização do serviço, aquando da reserva em plataforma.

Também os mecanismos de controle e de monitorização da oferta que é proporcionada ao passageiro são omissos, pouco rastreáveis e, raramente, imputáveis a um profissional específico.

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.

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

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 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.

A proposta de regulamento tarifário foi desenvolvida tendo em consideração os resultados da auscultação das partes interessadas 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.).

Neste processo foram entrevistadas as principais associações de táxi, contactadas diversas autoridades de transportes e ouvido um conjunto de utilizadores frequentes de táxi.

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

A proposta de modelo tarifário que agora se apresenta considera a modalidade de aplicação dupla da tarifa, na qual o cálculo da importância a pagar implica a aplicação simultânea da tarifa por tempo e da tarifa por distância em toda a corrida.

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 hora	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.

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

O preço por hora deve ser afetado de um fator de ajuste, variável consoante o período do dia ou dia do ano.

A análise de sensibilidade do modelo permite verificar que este introduz um acréscimo significativo quando são aplicadas as tarifas urbanas e, por isso, se propõe a adoção de fatores de ajuste ao preço por hora nas viagens urbanas até 10 km de distância que ajudem a atenuar os impactes da adoção deste tarifário. Na comparação com as tarifas ao quilómetro, verifica-se que o nível de aderência é muito elevado não justificando a existência de nenhuma correção.

Assim, propõe-se a seguinte formulação do preço da viagem em táxi:

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

Em que:

P_{km}	Preço por quilómetro percorrido
Distância	Extensão quilométrica realizada na viagem entre o ponto de origem e o ponto de destino
P_{hora}	Preço por hora
F_{ano}	Fator de ajuste, consoante o dia e do período horário em que é realizada a viagem
$F_{\text{transição}}$	Fator de ajuste na fase de transição, aplicado às viagens até 10 km em que hoje é aplicada a tarifa urbana
Duração	Tempo de viagem, entre o momento em que esta se inicia até que termina

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

As diversas componentes da formulação da tarifa tomam os valores apresentados na tabela seguinte para as Tarifas 1, 2, 3 e 4. A Tarifa 5 destina-se a tarifas específicas que poderão ser estabelecidas pelas autoridades de transporte e a Tarifa C refere-se às tarifas a contrato.

Tarifa	Tipos de dia	Tipo de períodos	Bandeirada	P _{km}	P _{hora}	F _{Ano}	F _{Transição}
Tarifa 1	Dias Úteis	Período Diurno	2,00€	0,66€	16,50€	1	0,6
Tarifa 2		Período Noturno (+25%)				1,25	0,9
Tarifa 3	Fins de semanas e feriados	Período Diurno (+50%)				1,50	0,6
Tarifa 4		Período Noturno (+75%)				1,75	0,9
Tarifa 5	<i>Tarifas específicas previstas na lei, a fixar nos casos previstos</i>						
Tarifa C	<i>Tarifas a contrato, quando aplicável</i>						

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

Os valores propostos para cada uma das componentes de preço são adotados como **valores de referencial máximo**, admitindo-se que estas podem ser ajustadas, designadamente pela(s) Autoridade(s) de Transportes, em articulação com as Associações Profissionais de Táxis 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, calculado na análise de sensibilidade, 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.

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.

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

Com esta proposta também se **eliminam as tarifas em vazio** quando se ultrapassam fronteiras municipais, uma das reivindicações mais solicitadas por utilizadores.

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 proposto tem como base o artigo 20.º do DL 101/2023 de 31 de outubro e traduz-se nas propostas que se apresentam na tabela seguinte:

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

Dias e períodos horários	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 e 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	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.º, n.º 1 do Código do Trabalho).
Tarifas sazonais, nas regiões com forte atração turística	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.

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

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	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 noutra.
Táxis coletivos	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	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	Poderia ser 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	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.

PROPOSTA DE MODELO TARIFÁRIO

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.