

PERGUNTAS FREQUENTES (FAQ)

Novo Modelo Tarifário para o Serviço de Transporte em Táxi

1. PORQUE FOI CRIADO UM NOVO MODELO TARIFÁRIO PARA OS TÁXIS?

O novo modelo decorre do Decreto-Lei n.º 101/2023, que alterou profundamente o enquadramento tarifário do setor. O objetivo é estabelecer regras de formação dos preços mais simples e transparentes, que permitam conciliar a recuperação eficiente dos custos da atividade com a acessibilidade económica dos utilizadores.

2. A AMT PASSOU A DEFINIR DIRETAMENTE O PREÇO DE TODAS AS VIAGENS DE TÁXI?

Não. À AMT cabe definir as regras e os princípios gerais de formação dos preços e estabelecer um referencial comum de âmbito nacional.

3. QUEM SÃO AS AUTORIDADES DE TRANSPORTES QUE PODEM ESTABELECEER TARIFAS ESPECÍFICAS?

Podem estar em causa, consoante a organização territorial aplicável, municípios, comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas.

Estas entidades podem estabelecer soluções tarifárias específicas atendendo às características locais da procura, oferta, organização do serviço e condições de exploração.

4. O QUE SIGNIFICA ISSO PARA OS PASSAGEIROS?

Significa que poderão existir soluções tarifárias adaptadas às necessidades locais, por exemplo em aeroportos, zonas turísticas, áreas metropolitanas ou territórios de baixa densidade.

5. O QUE MUDA NA FORMA DE CALCULAR O PREÇO DE UMA VIAGEM?

O preço da viagem passa a resultar de uma fórmula única baseada em três componentes fundamentais:

Componentes da Fórmula Única:

- **Bandeirada:** Valor fixo inicial da viagem;
- **Distância percorrida:** Custos associados aos quilómetros efetuados;
- **Tempo de viagem:** Ajuste com base na duração e eventual trânsito.

Esta solução substitui um sistema considerado complexo e de difícil compreensão para muitos utilizadores. A nova fórmula procura tornar mais clara a relação entre o preço pago e os principais custos associados à prestação do serviço



6. PORQUE SÃO CONTABILIZADOS SIMULTANEAMENTE A DISTÂNCIA E O TEMPO DE VIAGEM?

Porque representam custos de natureza diferente. A distância está relacionada, designadamente, com consumo de energia, utilização e desgaste do veículo; o tempo representa a afetação do veículo e do motorista durante a prestação do serviço, incluindo os respetivos custos laborais.

7. O QUE É A BANDEIRADA?

É a componente fixa cobrada no início da viagem.

No novo modelo, a bandeirada não inclui uma determinada distância inicial, ao contrário do que acontecia no modelo anterior.

8. EXISTE UMA ÚNICA TARIFA OBRIGATÓRIA PARA TODO O PAÍS?

Não. Existe uma tarifa de referência nacional, integrada nas regras gerais estabelecidas pela AMT, mas as autoridades de transportes podem adotar tarifas específicas para responder às particularidades do respetivo território.

9. O QUE É UMA TARIFA ESPECÍFICA?

É uma solução tarifária estabelecida pela autoridade de transportes competente para responder às características concretas de determinado território ou serviço, respeitando os princípios e regras gerais estabelecidos pela AMT.

Pode ser especialmente relevante, por exemplo, em territórios de baixa densidade, áreas turísticas, grandes polos geradores de procura ou contextos de gestão intermunicipal.

10. O PREÇO DAS VIAGENS VAI AUMENTAR?

O impacto não é necessariamente igual em todas as viagens. Depende, entre outros fatores, da distância, duração, horário, território e modalidade tarifária aplicável.

Por esse motivo, não é correto comparar isoladamente o novo valor por quilómetro com o valor por quilómetro do sistema anterior: é necessário comparar o preço final de viagens com características equivalentes.

11. VAI SER MAIS FÁCIL SABER QUANTO VOU PAGAR?

Sim. O novo modelo foi concebido para aumentar a previsibilidade do preço das viagens e facilitar o desenvolvimento de aplicações e ferramentas digitais que permitam estimar previamente o valor a pagar.

12. AS VIAGENS ENTRE DIFERENTES MUNICÍPIOS VÃO FICAR MAIS CARAS?

O objetivo é precisamente reduzir as assimetrias existentes. O novo modelo promove uma maior justiça tarifária nas viagens intermunicipais, evitando penalizações associadas à passagem entre diferentes áreas tarifárias.

13. QUAIS AS TARIFAS A APLICAR AOS TÁXIS ISENTOS IDENTIFICADOS PELA LETRA A E T?

Os táxis identificados com as letras “A” e “T” são regimes especiais de veículos descaracterizados (isentos dos distintivos tradicionais como a cor verde e preta/bege e a luz de tejadilho).

Táxis Letra "A" (Automóveis de Aluguer)

Os veículos com a Letra A funcionam de forma muito semelhante ao táxi convencional, mas não ostentam as cores ou a sinalética exterior habitual.

- ✓ Utilizam taxímetro obrigatoriamente.
- ✓ O preço é calculado com base nas tarifas oficiais em vigor, calculadas pela distância percorrida e pelo



- tempo de espera/trânsito.
- ✓ Podem parar e efetuar serviço nas praças de táxi habituais

Táxis Letra "T" (Táxis de Turismo)

Destinam-se exclusivamente a serviços de cariz turístico e de prestação diferenciada.

- ✓ Não utilizam taxímetro.
- ✓ O preço baseia-se em tabelas de preços fixos por rota ou num valor cobrado à hora (antes previamente contratualizado ou determinado por regulamentações regionais e associações do setor).
- ✓ Estão proibidos de parar ou fazer praça nos locais destinados aos táxis convencionais.

14. PORQUE EXISTE UMA DIFERENCIAÇÃO PARA VIAGENS REALIZADAS À NOITE, AOS FINS DE SEMANA E FERIADOS?

Porque o novo modelo procura refletir de forma mais adequada os custos reais da atividade, incluindo os acréscimos remuneratórios legalmente previstos para o trabalho prestado nesses períodos.

O fator de ajustamento da componente temporal varia de acordo com o dia e o período horário em que a viagem é realizada.

15. PORQUE FOI ESTABELECIDO UM LIMITE MÁXIMO DE AUMENTO DE 9%?

A alteração representa uma mudança estrutural do modelo tarifário. Reconhecendo o potencial impacto dessa mudança, a AMT optou por uma implementação prudente e gradual, estabelecendo um limite máximo de aumento de 9% no primeiro período de aplicação.

16. ISSO SIGNIFICA QUE TODAS AS VIAGENS VÃO AUMENTAR 9%?

Não. Os 9% constituem um limite máximo no período transitório, e não um aumento automático de 9% aplicado a todas as viagens.

Os efeitos concretos dependem das características de cada serviço. Na reapreciação realizada pela AMT foi, aliás, reconhecido que os impactos podem variar significativamente por território e tipologia de viagem.

17. QUE SUPLEMENTOS CONTINUAM A EXISTIR?

O modelo procura reduzir e simplificar significativamente os suplementos, mantendo o suplemento associado à chamada ou reserva antecipada do serviço no valor de 0,80€.

18. O QUE ACONTECE NOS TÁXIS COM CAPACIDADE SUPERIOR A QUATRO PASSAGEIROS?

A capacidade do veículo, por si só, não determina a aplicação da majoração.

Nos veículos com lotação superior a quatro passageiros, a majoração de 100% da bandeirada e do preço por quilómetro apenas se aplica quando sejam efetivamente transportados mais de quatro passageiros.

19. SE TRÊS PESSOAS UTILIZAREM UM TÁXI DE SETE LUGARES PAGAM A TARIFA MAJORADA?

Não. A majoração não resulta da simples capacidade do veículo. Se forem transportados até quatro passageiros, não se aplica essa majoração apenas pelo facto de o veículo possuir maior lotação.

20. AS VIAGENS ENTRE MUNICÍPIOS PASSAM A TER TODAS O MESMO REGIME TARIFÁRIO?

Não necessariamente.

A AMT estabelece as regras e princípios gerais, mas o Decreto-Lei n.º 101/2023 atribui às autoridades de transportes competências para estabelecer tarifas específicas, designadamente em contexto municipal, intermunicipal ou metropolitano. 13.

21. O QUE ACONTECE ÀS TARIFAS DE RETORNO EM VAZIO?

Em contexto de gestão intermunicipal, as tarifas de retorno em vazio devem ser eliminadas, podendo ser substituídas por outras soluções tarifárias, designadamente progressivas.

A escolha concreta da solução compete às autoridades de transportes, no respeito pelos princípios gerais estabelecidos para a formação dos preços.

22. A AMT OBRIGA AS AUTORIDADES DE TRANSPORTES A SUBSTITUIR O RETORNO EM VAZIO POR UMA TARIFA PROGRESSIVA?

Não. O Regulamento não impõe uma modalidade específica.

Pode ser adotada uma tarifa progressiva ou outra solução considerada adequada às características do território, cabendo essa decisão à autoridade de transportes competente.

23. POSSO RESERVAR UM TÁXI ATRAVÉS DE UMA APLICAÇÃO OU PLATAFORMA?

Sim. O novo enquadramento admite a contratação e reserva através de meios digitais, mantendo o serviço sujeito às regras tarifárias aplicáveis ao táxi.

24. UMA VIAGEM RESERVADA ATRAVÉS DE UMA APLICAÇÃO PODE TER UM PREÇO PREVIAMENTE CONHECIDO?

Sim. O enquadramento admite diferentes soluções nos serviços contratados por meios digitais, incluindo preços fixos, taxímetro, preço contratual ou fórmulas tarifárias adaptáveis, desde que respeitem as regras aplicáveis.

25. O QUE SÃO FÓRMULAS TARIFÁRIAS ADAPTÁVEIS?

São mecanismos que permitem alguma variação do preço com base em parâmetros objetivos, transparentes, previamente definidos e verificáveis.

Não correspondem a uma liberdade ilimitada de formação de preços nem devem ser confundidos com o modelo tarifário do TVDE.

26. AS PLATAFORMAS DIGITAIS PODEM DECIDIR LIVREMENTE AS TARIFAS DOS TÁXIS?

Não. As plataformas podem conceber ou promover determinados mecanismos tarifários digitais, mas permanecem sujeitas às regras gerais aplicáveis ao táxi.

Os projetos tarifários digitais deverão ser submetidos previamente à AMT para verificação da sua conformidade. As plataformas não adquirem, por essa via, competência para estabelecer tarifas territoriais específicas, que pertence às autoridades de transportes.

27. RESERVAR UMA VIAGEM ATRAVÉS DE UMA APLICAÇÃO TRANSFORMA O SERVIÇO DE TÁXI NUM SERVIÇO DE TVDE?

Não. O meio tecnológico utilizado para reservar ou contratar o serviço não altera, por si só, a natureza jurídica do serviço prestado.

Se o serviço prestado for um serviço de táxi, continua sujeito às regras aplicáveis ao táxi.

28. UM VEÍCULO OU OPERADOR PODE EXERCER SIMULTANEAMENTE ATIVIDADE DE TÁXI E DE TVDE?

O enquadramento legal entretanto introduzido admite essa possibilidade, desde que cumpridos os requisitos legais aplicáveis.

Contudo, deve existir uma clara segregação entre as duas atividades, sendo o regime aplicável determinado



pela atividade e pelo serviço efetivamente prestado em cada momento.

29. O QUE É UM SERVIÇO DE TÁXI “A CONTRATO”?

É um serviço objeto de contratação prévia, com um contraente identificado e condições concretas previamente acordadas, designadamente quanto ao preço, origem, destino, prazo e demais elementos da prestação. O mesmo deve ocorrer com recorrência e não em situações pontuais.

Não deve também, ser confundido com uma simples reserva individual de uma viagem.

30. QUAL É A DIFERENÇA ENTRE UM SERVIÇO A CONTRATO E UMA SIMPLES RESERVA DE TÁXI?

Uma reserva destina-se essencialmente a assegurar antecipadamente a realização de determinada viagem.

No serviço a contrato existe uma necessidade específica e previamente determinada, um contraente identificado e condições da prestação previamente acordadas.

31. COMO SERÃO ATUALIZADAS AS TARIFAS NO FUTURO?

Passa a existir um mecanismo de atualização automática composto por duas vertentes:

A bandeirada e a componente por quilómetro acompanham a evolução da inflação (IPC sem habitação);

A componente temporal acompanha a evolução da Remuneração Mínima Mensal Garantida (Salário Mínimo).

32. QUANDO SERÃO CONHECIDOS OS FATORES DE ATUALIZAÇÃO?

A versão revista prevê que o fator de atualização seja divulgado até 31 de dezembro de cada ano, de modo a permitir a preparação das adaptações necessárias antes da respetiva produção de efeitos em 1 de abril.

33. QUANTO TEMPO EXISTE PARA ADAPTAR OS TAXÍMETROS?

O projeto revisto prevê um prazo máximo de 90 dias, contado da entrada em vigor, para adaptação dos taxímetros.

Este alargamento resultou da ponderação dos constrangimentos associados à programação, controlo metrológico e operacionalização do novo tarifário.

34. QUAL É O PRINCIPAL OBJETIVO DESTA REFORMA?

Criar um sistema tarifário mais simples, transparente e equilibrado, que proteja os utilizadores, valorize os profissionais do setor e contribua para a modernização do serviço público de transporte em táxi.

A opção foi, por isso, implementar, monitorizar e reavaliar com base em dados efetivos e territorialmente mais representativos.

35. COMO SERÃO AVALIADOS OS RESULTADOS DA REFORMA?

O regulamento prevê um sistema estruturado de reporte e monitorização de informação operacional e económica do setor. Essa monitorização permitirá avaliar os impactos da reforma e apoiar futuras decisões regulatórias com base em evidência objetiva.

36. PORQUE É NECESSÁRIO O REPORTE DE INFORMAÇÃO À AMT?

Porque sem informação operacional e económico-financeira suficientemente abrangente não é possível avaliar os efeitos reais do novo modelo, supervisionar adequadamente o mercado ou fundamentar futuras alterações tarifárias.

O objetivo é precisamente permitir que as futuras decisões regulatórias sejam tomadas com base em evidência



concreta e representativa.

37. TODOS OS OPERADORES TÊM AS MESMAS OBRIGAÇÕES DE REPORTE?

Não. As obrigações foram diferenciadas de acordo com a natureza da informação e os meios efetivamente disponíveis.

Os dados individualizados por viagem são reportados pelas plataformas e pelos operadores que disponham de sistemas que permitam a sua recolha e extração; a informação agregada e económico-financeira obedece a um regime próprio.

38. UM PROFISSIONAL SEM SISTEMA DIGITAL É OBRIGADO A ADQUIRIR UM EQUIPAMENTO APENAS PARA REPORTAR DADOS À AMT?

Não. O Regulamento não obriga um operador sem plataforma ou sistema eletrónico adequado a adquirir um sistema especificamente para transmitir informação individualizada viagem a viagem.

Mantém-se, contudo, a obrigação de prestar a informação agregada e económico-financeira aplicável.

39. A INFORMAÇÃO TEM OBRIGATORIAMENTE DE SER ENVIADA ATRAVÉS DA PLATAFORMA DA AMT?

Não necessariamente. A plataforma constitui a via-regra, mas a versão revista admite transmissão automática através de sistemas interoperáveis e meios alternativos quando existam razões objetivamente justificadas.

40. O NOVO TARIFÁRIO É DEFINITIVO OU PODERÁ SER REVISTO?

O modelo será acompanhado e monitorizado.

O período transitório destina-se precisamente a produzir informação mais robusta e territorialmente representativa, permitindo que a AMT reavalie e, quando a evidência recolhida o justifique, ajuste os parâmetros do modelo.