Ajustamento ao Regulamento AMT que estabelece as regras gerais de formação dos preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi

I - Sumário

O presente documento analisa os contributos recebidos no âmbito da reapreciação do Regulamento da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) que estabelece as regras gerais de formação dos preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi, considerando igualmente as alterações introduzidas no enquadramento legal.

Os contributos incidem, em particular, sobre a transição do Modo de Cálculo Normal S para o Modo de Cálculo Normal D, o peso relativo das componentes tempo e distância, os serviços de maior distância e os retornos em vazio, as especificidades territoriais, as viaturas de maior lotação, os serviços contratados por meios digitais, as obrigações de reporte e o regime transitório.

Da análise efetuada resultaram alterações e clarificações ao Regulamento, designadamente quanto:

- À aplicação da majoração prevista para viaturas de maior lotação apenas quando sejam efetivamente transportados mais de quatro passageiros;
- Ao enquadramento das tarifas específicas, dos serviços intermunicipais e das situações de retorno em vazio;
- Aos serviços contratados por meios digitais e aos serviços a contrato;
- À proporcionalidade das obrigações de reporte, distinguindo a informação operacional individualizada da informação agregada e económico-financeira;
- À flexibilização dos meios de transmissão de informação à AMT e à interoperabilidade com os sistemas eletrónicos existentes;
- Ao regime transitório, ao processo de atualização tarifária e ao prazo de adaptação dos taxímetros.

Em contrapartida, os elementos apresentados não fornecem, nesta fase, fundamento técnico bastante para alterar a arquitetura central do modelo tarifário, designadamente para substituir o Modo de Cálculo Normal D ou introduzir novos fatores gerais de ponderação das componentes tempo e distância.

A informação disponibilizada permite identificar potenciais impactos diferenciados entre tipologias de serviço e territórios, mas permanece insuficientemente representativa da atividade à escala nacional, em especial nos territórios de baixa densidade.

As associações representativas do setor reconheceram limitações da informação disponível e a necessidade de uma avaliação futura assente numa amostra mais significativa.

Neste contexto, propõe-se manter a arquitetura e os parâmetros previstos para o período transitório, incorporar as alterações e clarificações identificadas no presente documento e acompanhar a aplicação do novo modelo através de um sistema proporcional de reporte e monitorização.

O período transitório deverá constituir uma fase efetiva de monitorização e avaliação, permitindo produzir informação mais robusta e territorialmente representativa sobre os efeitos do novo modelo, designadamente nos serviços urbanos e de maior distância, nos retornos em vazio, no peso relativo das componentes tempo e distância, nas diferentes tipologias de veículos e nos territórios de baixa densidade.

A abordagem proposta assenta, assim, em três princípios: implementar, monitorizar e reavaliar, preservando a possibilidade de ajustar os parâmetros tarifários sempre que a evidência recolhida o justifique e sem prejuízo das competências das autoridades de transportes para a adoção de soluções adequadas às especificidades territoriais.

Deverá ainda ser assegurada a participação dos utilizadores e das entidades representativas dos consumidores sempre que posteriores alterações ao enquadramento regulamentar o justifiquem.

II - Contexto

Historicamente, a definição das tarifas aplicáveis ao setor do táxi assentava num modelo convencionado, resultante de acordos celebrados entre as associações representativas do setor e a Direção-Geral das Atividades Económicas, através dos quais eram fixadas as condições tarifárias aplicáveis à atividade.

O Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, introduziu uma alteração estrutural deste modelo, estabelecendo uma nova repartição de competências em matéria tarifária.

Neste enquadramento, compete à AMT definir as regras e os princípios gerais de formação dos preços aplicáveis ao serviço público de transporte de passageiros em táxi, assegurando um referencial comum de âmbito nacional.

Às autoridades de transportes compete, quando as especificidades territoriais o justifiquem, estabelecer tarifas específicas de âmbito municipal, intermunicipal ou metropolitano, atendendo, designadamente, às características da procura e da oferta, à organização do serviço e às condições locais de exploração.

A concretização deste novo modelo regulatório ocorre num contexto marcado pela escassez de informação económico-financeira e operacional suficientemente robusta, homogénea e territorialmente representativa da atividade a nível nacional.

Acrescem a desatualização dos preços durante períodos prolongados e a significativa heterogeneidade territorial da atividade, designadamente quanto às estruturas de custos, níveis de procura, distâncias médias, quilometragem em vazio e condições de exploração.

Estas condicionantes reforçam a necessidade de articular a definição das regras gerais de formação dos preços com mecanismos de recolha e tratamento de informação que permitam acompanhar a aplicação do novo modelo e fundamentar futuras decisões tarifárias.

Neste contexto, foi publicado o Regulamento n.º 717/2026, de 9 de junho, que estabelece as regras gerais de formação dos preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi, em cumprimento do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

O Regulamento foi precedido de consulta pública e da recolha de contributos dos diferentes interessados, procurando conciliar a sustentabilidade económica da atividade com a acessibilidade económica para os utilizadores e promover maior simplicidade, transparência e equidade no sistema tarifário.

Após a sua publicação, as associações representativas do setor solicitaram à AMT a reapreciação de diversas matérias e a introdução de alterações ao Regulamento. Atendendo à relevância das questões suscitadas, foi prorrogado/suspenso o respetivo prazo de entrada em vigor, através do Regulamento n.º 755-A/2026, de 19 de junho, e solicitado às associações o envio sistematizado das propostas de alteração ou ajustamento[1], acompanhadas da respetiva fundamentação e, quando aplicável, de proposta concreta de redação.

Entretanto, foi aprovado o Decreto da Assembleia da República n.º 108/XVII, destinado a alterar a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, relativa ao regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE).

As alterações aprovadas abrangiam matérias com conexão com algumas das disposições do Regulamento da AMT, designadamente quanto à formação e transparência dos preços e à prestação de serviços através de plataformas eletrónicas.

Considerou-se, por isso, adequado assegurar uma apreciação integrada do novo enquadramento legislativo e dos contributos entretanto apresentados pelo setor, mantendo-se suspensa a entrada em vigor do Regulamento através do Regulamento n.º 1028-A/2026, de 31 de julho.

Na sequência da publicação da Lei n.º 59/2026, de 25 de agosto, que altera a Lei n.º 45/2018, e ponderados os respetivos impactos, bem como os contributos recebidos

[1] Importa referir que a elaboração do regulamento teve um período de auscultação das partes interessadas em sede de elaboração do modelo económico, consulta pública formal com alargamento por mais 30 dias, bem como outros momentos de auscultação e receção de contributos que antecederam a sua publicação.

durante o período de reapreciação, procede-se no presente documento à análise das questões suscitadas e das alterações a introduzir no Regulamento.

III - Análise de contributos (recolhidos no período de suspensão do Regulamento**)**

1 - ANTRAL/FPT

A ANTRAL e a FPT apresentaram observações relativas aos impactos económicos e territoriais do modelo tarifário, à ponderação das componentes tempo e distância, às viaturas de maior lotação, ao reporte de informação, à contratação por meios digitais e às regras de transição.

Alteração do Modo de cálculo

O Regulamento introduz uma alteração estrutural relativamente ao modelo tarifário anteriormente praticado ao abrigo da Convenção.

No Modo de Cálculo Normal S, o preço evolui predominantemente em função do tempo ou da distância, consoante a velocidade; no Modo de Cálculo Normal D, ambas as componentes concorrem simultaneamente para a formação do preço.

Esta alteração deve ser considerada na apreciação das simulações apresentadas, uma vez que a passagem entre os dois métodos modifica necessariamente o peso relativo das componentes tempo e distância e, consequentemente, pode produzir efeitos distintos consoante a tipologia do serviço.

As divergências atualmente apresentadas devem, por isso, ser analisadas sobretudo quanto à calibração e aos efeitos concretos do novo modelo, sem confundir os efeitos inerentes à alteração do método de cálculo com os efeitos especificamente imputáveis aos valores tarifários definidos pela AMT.

Assimetrias Territoriais

As Associações assinalam potenciais efeitos diferenciados da nova estrutura tarifária em função das características dos serviços e dos territórios, particularmente nos serviços de maior distância e nas situações de retorno em vazio.

Para fundamentar esta posição, apresentam simulações, com base nos mesmos elementos já anteriormente remetidos a esta Autoridade, relativas essencialmente a Lisboa, alguns municípios da Área Metropolitana de Lisboa, Algarve e Guimarães, das quais resultam impactos diferenciados em função da estrutura dos serviços realizados em cada território.

Esta diferenciação deve ser analisada tendo presente a alteração estrutural do método de cálculo.

A passagem do Modo de Cálculo Normal S para o Modo de Cálculo Normal D modifica o peso relativo das componentes *tempo* e *distância* na formação do preço.

Consequentemente, serviços urbanos, caracterizados por velocidades comerciais mais reduzidas e maior incidência da componente *tempo*, podem apresentar resultados distintos dos serviços de maior distância realizados a velocidades mais elevadas, nos quais assume maior relevância a componente quilométrica.

As Associações procuram responder a estes efeitos através da introdução de fatores de transição aplicáveis às componentes tempo e distância, os quais variaram consoante o momento em que foram apresentadas as pronúncias, com base nos mesmos dados de viagens.

Questão distinta é determinar se os dados atualmente disponíveis permitem caracterizar esses efeitos com suficiente representatividade à escala nacional e, consequentemente, fundamentar a adoção imediata de fatores alternativos de aplicação geral.

Essa matéria é analisada no ponto seguinte.

Dados utilizados

Os dados apresentados constituem um contributo relevante para identificar potenciais efeitos do novo modelo tarifário, devendo a sua utilização na definição de parâmetros gerais atender à representatividade territorial e às tipologias de serviço consideradas.

A avaliação de fatores aplicáveis à escala nacional exige dados suficientemente abrangentes, homogéneos e representativos da diversidade de condições em que o serviço é prestado.

A metodologia apresentada em maio de 2025 abrangia 659 viaturas e 1 013 277 serviços.

Embora se trate de um volume significativo de observações, os dados encontravam-se concentrados em Lisboa, 3 Municípios da Área Metropolitana de Lisboa, Guimarães e Algarve.

A dimensão quantitativa da amostra não elimina, assim, a questão da sua representatividade territorial e da diversidade das tipologias de serviço abrangidas.

Esta limitação foi reconhecida pelas Associações ao longo do procedimento:

- Em maio de 2025, referiram a necessidade de incluir mais cidades e afirmaram não ser possível retirar dos dados disponíveis conclusões relativas aos territórios de baixa densidade;
- Assinalaram igualmente que o Algarve, atendendo às suas características territoriais, densidade e forte componente turística, não seria diretamente comparável com outras realidades nacionais;
- Em setembro de 2025, voltaram a reconhecer que os dados disponibilizados tinham uma "expressão menor da que seria desejável", que Guimarães estava longe de constituir uma referência representativa do interior e que não dispunham de informação estatística que permitisse comprovar a realidade atribuída aos territórios de baixa densidade;
- Defenderam, por isso, uma futura avaliação baseada numa "amostra mais significativa" e na informação entretanto recolhida.

No contributo atual é utilizada essencialmente a mesma base empírica para sustentar a existência de impactos territoriais diferenciados e fundamentar fatores alternativos de aplicação nacional.

A informação recebida permite identificar potenciais impactos diferenciados entre territórios e tipologias de serviço, mas não permite, por si só, estabelecer a magnitude e distribuição desses efeitos à escala nacional ou justificar a adoção imediata de parâmetros alternativos gerais.

Para avaliar fatores de aplicação nacional, importa dispor, designadamente, de informação representativa sobre:

- A distribuição nacional das distâncias dos serviços;
- A duração média e a velocidade comercial por território;
- O peso relativo das componentes distância e tempo na receita;
- A distribuição entre serviços urbanos, suburbanos e intermunicipais;
- A diferenciação entre períodos diurno e noturno;
- Os efeitos nos territórios de baixa densidade;
- A sazonalidade, sobretudo nas regiões de maior procura turística; e
- A distribuição das diferentes tipologias de veículos.

Os dados apresentados permitem, portanto, identificar potenciais efeitos e formular hipóteses regulatórias relevantes, mas não apresentam, nesta fase, representatividade territorial suficiente para determinar a magnitude e a distribuição desses efeitos à escala nacional ou para fundamentar, por si só, parâmetros alternativos de aplicação geral, que não compete à AMT definir.

A AMT deve, por isso, considerar estes elementos na monitorização do período transitório, alargando a recolha a um universo territorialmente mais representativo e comparável e avaliando, designadamente, os serviços urbanos e de maior distância, os serviços com

retorno em vazio, o peso relativo das componentes tempo e distância, as diferentes tipologias de veículos e os territórios de baixa densidade.

A recolha desta informação permitirá proceder, em prazo previamente definido, à reavaliação fundamentada dos parâmetros adotados e introduzir os ajustamentos que os dados efetivamente observados venham a justificar.

Esta necessidade de ampliar e melhorar a informação disponível constitui igualmente um dos fundamentos das obrigações de reporte previstas no Regulamento, cuja proporcionalidade e exequibilidade são analisadas no ponto seguinte.

Informação e reporte

A recolha de informação operacional e económico-financeira é essencial para acompanhar a implementação do novo modelo e fundamentar futuras decisões tarifárias, devendo as exigências de reporte ser proporcionais à natureza dos dados e às condições efetivas de produção e transmissão.

As obrigações de informação devem considerar os meios tecnológicos disponíveis e a distinção entre dados operacionais individualizados e dados agregados, sem prejuízo das competências legais de supervisão da AMT.

O Anexo III distingue informação operacional individualizada e informação agregada e económico-financeira, permitindo adequar o regime de reporte às características de cada categoria de informação.

Por um lado, inclui dados operacionais individualizados relativos a cada serviço, designadamente hora de início e fim, duração, distância, tarifa aplicada, valor do taxímetro e suplementos.

Quando os serviços são disponibilizados através de plataformas ou quando o operador dispõe de sistemas eletrónicos adequados, esta informação pode ser recolhida e transmitida de forma automatizada.

Já nos casos em que o operador não disponha desses meios, a exigência de reporte individualizado de cada serviço poderia implicar a criação ou aquisição de sistemas

especificamente destinados à recolha dessa informação, obrigação que não resulta do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

O artigo 11.º daquele diploma prevê, é certo, a utilização de taxímetro e de sistema de faturação eletrónica conectado ao mesmo. Daí não decorre, contudo, que todos os elementos operacionais previstos no Anexo III sejam necessariamente armazenados, extraíveis em formato normalizado ou suscetíveis de transmissão automática à AMT.

Por outro lado, o Anexo III inclui informação agregada e económico-financeira necessária à avaliação dos custos de exploração, à monitorização da atividade e à atualização tarifária. A obtenção desta informação mantém-se necessária independentemente da utilização de plataformas ou de outros sistemas eletrónicos pelo operador.

Neste contexto, a versão revista distingue a informação operacional individualizada da informação agregada e económico-financeira, adequando os sujeitos, a granularidade e a periodicidade do reporte à natureza dos dados e aos meios efetivamente disponíveis, sem comprometer a informação necessária ao exercício das competências de regulação e supervisão da AMT.

Artigos 16.º e 18.º - reporte de informação e plataforma digital

O artigo 16.º disciplina os sujeitos, o conteúdo e a periodicidade do reporte de informação, enquanto o artigo 18.º estabelece os respetivos meios de transmissão.

O artigo 18.º admite a transmissão mediante sistemas interoperáveis e meios alternativos nas situações previstas, não configurando a plataforma da AMT como único canal de cumprimento das obrigações de informação.

Fica, deste modo, clarificada a responsabilidade primária pelo reporte:

- A informação é prestada pelas entidades que a detenham ou produzam no âmbito da respetiva atividade;
- A informação operacional individualizada da Parte A é exigida às plataformas e aos operadores com sistemas eletrónicos que permitam a respetiva recolha e extração;

- A Parte B aplica-se aos operadores em geral; e as autoridades de transportes reportam os dados que detenham ou produzam no exercício das suas competências.

Deste modo o Anexo III foi separado em dois blocos:

- Uma Parte A - referente a Dados operacionais individualizados por serviço e uma Parte B de Dados económico-financeiros e operacionais agregados;
- A Parte A passa a ser exigível às plataformas de serviços de táxi e aos operadores que disponham de sistemas eletrónicos capazes de gerar/extrair essa informação.

Os indicadores constantes da Parte A são objeto de reporte pelas plataformas de serviços de táxi e pelos operadores que disponham de sistemas eletrónicos que permitam a respetiva recolha e extração automatizada, não resultando do presente Regulamento a obrigação de adesão a plataforma eletrónica ou de aquisição de sistema especificamente destinado à sua produção.

A Parte B aplica-se aos operadores em geral, mas com periodicidade menos intensa e diferenciada: a informação agregada sobre a atividade é reportada semestralmente e a informação económico-financeira relativa aos custos de exploração é reportada anualmente.

Informação	Periodicidade
Parte A - dados por viagem	Trimestral ou transmissão automática
Parte B - atividade agregada	Semestral
Parte B - custos económico-financeiros	Anual
Situações excecionais/revisão tarifária	AMT pode solicitar atualização extraordinária

Também ao nível da responsabilidade foram efetuadas alterações:

Entidade	Parte A	Parte B
Plataforma de serviços de táxi	**Sim**, relativamente aos serviços que intermedeia/disponibiliza e aos dados que detém	Não, salvo dados próprios relevantes
Operador com sistema digital próprio	**Sim**, quando os dados sejam automaticamente extraíveis	**Sim**
Operador sem plataforma/sistema digital	**Não**, viagem a viagem	**Sim**
Associação	Pode transmitir dados dos representados, com metodologia e universo identificados	Pode agregar/recolher dados, sem substituir os poderes da AMT
Autoridade de transportes	Dados que detenha no exercício das suas competências	Dados territoriais/agregados que detenha

Foi ainda clarificado que a utilização de um meio alternativo de transmissão não constitui dispensa do dever de informação: apenas adapta o canal de reporte às condições concretas do operador.

Do mesmo modo, quando os dados sejam transmitidos automaticamente por sistemas interoperáveis, considera-se cumprido o dever, evitando-se uma segunda submissão dos mesmos elementos.

Componente tempo: unidade de referência

Viaturas com lotação superior a quatro passageiros

Já quanto às viaturas de lotação superior a quatro passageiros, a posição é essencialmente consistente: desde as primeiras pronúncias, as Associações defendem que a tarifa

diferenciada apenas deve ser aplicada quando sejam efetivamente transportados mais de quatro passageiros e não em função da simples capacidade da viatura.

No atual contributo reiteram essa posição e contestam a duplicação automática de componentes tarifárias apenas pela capacidade de lotação do veículo.

Esta proposta foi acolhida na versão alterada do Regulamento.

O n.º 11 do artigo 6.º passou a prever que, 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, tendo os Anexos I e II sido ajustados em conformidade.

A solução assenta num critério de proporcionalidade: remunera a utilização efetiva da capacidade acrescida, sem fazer recair sobre um passageiro ou grupo de até quatro pessoas um agravamento decorrente apenas da opção do operador pelo tipo de veículo.

Habilitação legal e competências de supervisão

O Regulamento delimita, no artigo 2.º, a aplicação das disposições dirigidas às plataformas de serviço de táxi e estabelece obrigações de reporte em função da informação detida ou produzida pelas entidades abrangidas.

Os poderes de supervisão, fiscalização e obtenção de informação da AMT decorrem do quadro legal aplicável, incluindo os seus Estatutos e o Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

Conclusões

A análise das sucessivas pronúncias da ANTRAL/FPT confirma a existência de preocupações relevantes quanto aos efeitos da transição entre modelos tarifários, designadamente sobre diferentes tipologias de serviço e realidades territoriais.

As simulações apresentadas constituem elementos relevantes para a monitorização do novo modelo. Contudo, pelas limitações de representatividade territorial anteriormente

analisadas e pela própria evolução dos parâmetros alternativos propostos pelas Associações, não fornecem, nesta fase, fundamento técnico bastante para a introdução de fatores alternativos de aplicação nacional, bem como não caberá à AMT introduzi-los

Neste contexto, considera-se adequado manter o período transitório associado à recolha de informação, monitorização e posterior reavaliação dos parâmetros, assegurando que a amostra utilizada durante esse período reflita adequadamente as assimetrias regionais e permita avaliar os impactos sobre utilizadores e profissionais.

Tarifas intermunicipais e retorno em vazio

O n.º 12 do artigo 6.º salvaguarda a possibilidade de as autoridades de transportes aprovarem tarifas específicas, designadamente no contexto da gestão intermunicipal, nos termos do Decreto-Lei n.º 101/2023.

A tarifa nacional de referência não prejudica as soluções territoriais específicas legalmente admissíveis.

O artigo 11.º estabelece as regras relativas às tarifas em contexto de gestão intermunicipal, em articulação com as competências das autoridades de transportes.

Cabe às autoridades de transportes concretizar, no âmbito das respetivas competências, as soluções tarifárias adequadas à gestão intermunicipal, observando o quadro legal aplicável.

A revisão acolhe a necessidade de atender aos custos associados a deslocações sem passageiro, sem impor uma solução tarifária única para todos os territórios.

O Regulamento não impõe, como solução geral, uma tarifa progressiva, uma tarifa de saída ou outra modalidade específica em substituição dos mecanismos de retorno em vazio.

A possibilidade legal de adoção de tarifas substitutivas, designadamente progressivas, deve ser concretizada pelas entidades competentes, atendendo às condições territoriais e às regras legalmente aplicáveis.

Há, aliás, uma coerência regulatória com o próprio artigo 10.º atual: ele já estipula que as autoridades podem fixar tarifas municipais, intermunicipais ou metropolitanas, inclusive para eliminar restrições decorrentes de fronteiras administrativas e assegurar áreas coerentes de mobilidade.

A resposta regulamentar procura conciliar as especificidades territoriais com a repartição de competências estabelecida no Decreto-Lei n.º 101/2023.

Táxi a contrato

No que respeita aos serviços a contrato, considerou-se necessário rever a redação anteriormente proposta, por forma a assegurar uma maior adesão às categorias de serviço previstas no Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

O artigo 18.º, alínea c), daquele diploma caracteriza o serviço a contrato pela existência de acordo escrito ou digital, do qual constem, designadamente, o prazo, o preço e a plataforma de reserva, quando aplicável, não fazendo depender essa qualificação do caráter excecional do serviço nem da natureza pública ou privada do contraente.

Neste contexto, foi eliminada a limitação dos serviços a contrato a "serviços excecionais", bem como qualquer restrição do universo de contraentes a entidades públicas ou pessoas coletivas privadas, por tais limitações não resultarem do regime legal aplicável.

Importa, contudo, assegurar a distinção entre o serviço a contrato e a mera chamada, reserva ou contratação individual de uma viagem de táxi.

O próprio Decreto-Lei n.º 101/2023 trata autonomamente a contratação através de plataformas de reserva e os serviços a contrato, mantendo os serviços previamente reservados sujeitos às regras tarifárias aplicáveis.

Por essa razão, os n.ºs 2 a 4 do artigo 13.º densificam os elementos materiais que permitem distinguir o serviço a contrato da mera reserva de uma viagem disponibilizada ao público em geral, designadamente a existência de uma necessidade específica e previamente determinada, de um contraente identificado e de condições de prestação previamente acordadas.

Prevê-se igualmente que esta modalidade não possa ser utilizada para disponibilizar, de forma generalizada e em condições uniformes, serviços que, pela sua natureza, correspondam a outras modalidades tarifárias.

A solução preserva, assim, a categoria legal de serviço a contrato, assegurando simultaneamente que a respetiva utilização não determina o afastamento indevido das regras tarifárias aplicáveis às demais modalidades de serviço.

O n.º 1 mantém a exigência de contratação prévia em suporte físico ou digital e a identificação dos elementos essenciais da prestação - prazo, preço, origem e destino e plataforma de reserva, quando aplicável - permitindo identificar e verificar as condições concretamente acordadas para a prestação do serviço.

Foi ainda acrescentada uma referência ao serviço a percurso, entendido como serviço ao qual corresponde um preço previamente definido para determinado itinerário ou ligação, nos termos estabelecidos pela autoridade de transportes competente. Pretende-se, deste modo, preservar a autonomia das diferentes tipologias de serviço e dos respetivos regimes tarifários previstos na lei.

Tarifários Opcionais

A coexistência, em aeroportos, terminais de cruzeiros ou outros grandes polos geradores de procura, de tarifas fixas e de tarifação por taxímetro justifica a adoção de regras que assegurem ao passageiro uma escolha efetiva entre as opções disponíveis, acompanhada de informação clara, acessível e suficientemente antecipada sobre as respetivas condições de aplicação.

A criação de filas ou pontos de tomada diferenciados pode contribuir para tornar mais percetível o tarifário aplicável, reduzir situações de dúvida no momento da contratação e evitar conflitos entre passageiros e motoristas quanto ao regime de preço a utilizar.

Não se considerou, contudo, adequado estabelecer essa solução como obrigação geral, uma vez que a respetiva implementação depende de circunstâncias que extravasam a matéria estritamente tarifária, designadamente da disponibilidade física de espaço, das

condições de circulação e segurança e das competências das entidades responsáveis pela gestão do espaço público, aeroportuário ou portuário.

A versão atual procura, por isso, conciliar a proteção do passageiro com a necessária proporcionalidade da intervenção regulamentar:

- Por um lado, reforça os deveres de informação e de transparência sempre que coexistam diferentes opções tarifárias;
- Por outro, admite soluções de organização física diferenciada quando as condições locais o permitam e as entidades competentes as considerem adequadas à organização do serviço.

Foi igualmente clarificada a regra relativa à coexistência de tarifas fixas e tarifação por taxímetro. A redação anterior podia suscitar dúvidas quanto ao alcance efetivo da possibilidade de escolha do passageiro.

A formulação agora adotada torna mais claro que, quando ambas as opções coexistam, o passageiro deve poder optar entre elas e conhecer, de forma clara e visível, as condições aplicáveis a cada modalidade.

A solução acolhe, assim, a preocupação subjacente ao contributo sem transformar uma medida potencialmente útil de organização do espaço numa imposição uniforme e automática, preservando simultaneamente a autonomia das entidades competentes para adaptar a organização operacional às características concretas de cada local.

Outros conceitos

Também foi referido pelas Associações que *"Acresce que outros conceitos carecem de definição tais como:*

- *"percurso" – alínea a), do artigo 11º;*
- *"Associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi", - nº 2 do artigo 9º e nº 1 do artigo 10º;*

- *"plataformas de serviços dedicadas ou que agregam ou intermedeiem outros serviços de mobilidade e transporte e plataformas digitais, artigo 11º;*
- *e "operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi".*

Mas também foi criticado que o regulamento dê corpo a outros conceitos.

- *percurso" – alínea a), do artigo 11º.*

O artigo 18.º do DL 101/2023 refere que *"os serviços de transporte em táxi são prestados: b) A percurso, em função dos preços definidos para os respetivos itinerários, tendo em conta o estabelecido pelas autoridades de transportes"* e o *20.º refere "3 - Os regulamentos tarifários estabelecidos pelas autoridades de transportes devem respeitar as regras gerais constantes do regulamento previsto no n.º 1 e ser sujeitos a consulta pública, podendo estabelecer, designadamente: a) Tarifas a percurso para determinados itinerários selecionados".*

Aqui as associações referem que *"Pretende-se clarificar o conceito de Percurso, preservando as competências das Autoridades de Transporte na delimitação das zonas de exploração da atividade táxi".*

Propõem que por Percurso se entenda *"o trajeto efetuado pelo táxi entre o ponto de início da viagem e o respetivo destino, incluindo paragens intermédias, tal como determinado pelo itinerário escolhido pelo passageiro ou, na ausência de indicação deste, pelo itinerário mais direto, eficiente ou adequado às condições de trânsito. Nos serviços efetuados por viaturas licenciadas em zona diferente do local de chamada, o ponto de início da viagem é o limite da sua zona de estacionamento".*

Na versão atual optou-se por distinguir dois planos:

- O artigo 6.º utiliza "percurso" em sentido factual, para descrever o trajeto efetivamente realizado entre a origem e o destino;
- Já o artigo 13.º, n.º 5, refere o "serviço a percurso" como serviço ao qual corresponde um preço previamente definido para determinado itinerário ou ligação, nos termos estabelecidos pela autoridade de transportes competente.

Esta separação evita confundir o simples trajeto físico de qualquer viagem com a modalidade jurídica de serviço a percurso prevista nos artigos 18.º e 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023.

Não foi acolhida a proposta de considerar como ponto de início da viagem o limite da zona de estacionamento quando a viatura provenha de outra zona.

Essa matéria respeita à territorialidade, ao retorno e à aplicação do tarifário, não à definição do percurso, e a sua inclusão no conceito poderia interferir com as competências das autoridades de transportes.

- *"Associações representativas de empresas e profissionais do serviço público de transporte de passageiros em táxi" - nº 2 do artigo 9º*

O DL 101/2023, a propósito da criação de contingentes fala em *"consulta pública prévia, devendo ser obrigatoriamente ouvidos os operadores de táxi, representados através das respetivas associações profissionais"*.

Também se refere *"contributos dos operadores de táxi, nomeadamente representados através das respetivas associações profissionais, e dos utilizadores do transporte em táxi"*.

Assim, o referido conceito foi substituído por "*associações profissionais representativas dos operadores de táxi.*"

O próprio diploma usa a expressão "operadores de táxi, representados através das respetivas associações profissionais". A solução mais rigorosa é aproximar a redação regulamentar da redação legal.

- *"plataformas de serviços dedicadas ou que agregam ou intermedeiem outros serviços de mobilidade e transporte e plataformas digitais."*

O artigo 22.º do DL 101/2023 já refere que plataformas de serviço de táxi são *"1 - Os serviços de transporte de táxi também podem ser disponibilizados através de plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem outros serviços de mobilidade e transporte, desde que as atividades se encontrem devidamente segregadas."*

A expressão corresponde à terminologia utilizada no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 101/2023 e não carece de definição regulamentar autónoma.

- *"operadores de serviço público de transporte de passageiros em táxi".*

Embora o Decreto-Lei n.º 101/2023 não contenha uma definição autónoma de "operador de táxi", os seus artigos 3.º e 4.º identificam as entidades que podem exercer a atividade e sujeitam o respetivo exercício a licenciamento pelo IMT, não se identificando necessidade de densificação adicional do conceito para efeitos do presente Regulamento.

Outros contributos

Quanto à proposta de clarificação do âmbito de aplicação do Regulamento relativamente aos veículos de táxi legalmente isentos de distintivo e de cor padrão, a mesma foi acolhida no artigo 2.º, n.º 1, passando estes veículos a ser expressamente mencionados.

A explicitação evita que uma exceção relativa à identificação visual do veículo possa ser interpretada, ainda que indevidamente, como exclusão do âmbito de aplicação do regime tarifário.

Foi igualmente acolhida a proposta de fixação de uma data-limite para a divulgação do fator de atualização anual das tarifas. O artigo 8.º, n.º 2, passa a prever a respetiva divulgação até 31 de dezembro de cada ano, reforçando a previsibilidade do processo de atualização e permitindo aos operadores, instaladores e demais entidades preparar atempadamente as adaptações necessárias antes da produção de efeitos em 1 de abril.

No que respeita à proposta de reforço do controlo dos mecanismos tarifários aplicados através de meios digitais, a versão atual mantém, no artigo 12.º, n.ºs 4 e 5, a remessa prévia do projeto tarifário à AMT para verificação da respetiva conformidade com as regras gerais, prevendo um prazo de 10 dias úteis e permitindo o prosseguimento quando o parecer não seja emitido nesse prazo.

A solução visa assegurar, antes da implementação, que o mecanismo tecnológico utilizado respeita as regras aplicáveis ao serviço de táxi e não introduz, por essa via, condições tarifárias incompatíveis com o regime estabelecido.

Não foi, contudo, acolhida a proposta de atribuir à AMT a possibilidade de definir margens máximas de flutuação dos preços no âmbito desses mecanismos tarifários. Tal faculdade não se mostra necessária para o objetivo de controlo de conformidade prosseguido nesta revisão e suscita dúvidas adicionais quanto à respetiva habilitação legal.

Quanto às preocupações manifestadas relativamente à transição para o novo regime tarifário e ao tempo necessário para a adaptação dos taxímetros, estas foram parcialmente acolhidas através da reformulação do artigo 17.º e da sua articulação com o prazo de adaptação previsto no artigo 21.º.

A solução procura compatibilizar a atualização dos valores tarifários com a moderação do impacto inicial da alteração e com a necessidade de assegurar uma transição operacionalmente exequível, evitando uma aplicação descoordenada do novo tarifário.

Importa, neste contexto, clarificar que os 9% previstos no n.º 2 do artigo 17.º do Regulamento não incidem diretamente sobre os valores de 0,73 €/km e 0,34 €/min constantes do Anexo I, mas sobre os valores da tarifa de referência resultantes da atualização dos pressupostos económico-financeiros ao ano de 2025, considerados para efeitos de determinação dos parâmetros aplicáveis durante o período transitório.

Assim, a aplicação dos referidos 9% aos valores atualizados que constituem a respetiva base de cálculo, e não aos valores constantes do Anexo I, conduz, após os correspondentes arredondamentos, aos preços de 0,58 €/km e 0,28 €/min expressamente previstos no n.º 2 do artigo 17.º para o primeiro ano de aplicação do Regulamento.

O valor percentual em causa constitui, deste modo, um mecanismo de moderação dos valores tarifários apurados para a implementação do novo regime, não devendo ser confundido com uma redução de 9% relativamente aos valores inscritos no Anexo I, nem com uma variação uniforme do preço final das viagens face ao sistema tarifário anteriormente em vigor, atendendo, designadamente, à alteração do modo de cálculo e aos diferentes perfis dos serviços prestados.

Tarifários digitais

As Associações questionam o enquadramento regulamentar dos serviços de táxi disponibilizados por plataformas e a extensão das obrigações aplicáveis às entidades responsáveis por estas.

A expressão utilizada no Regulamento corresponde, contudo, à terminologia adotada pelo Decreto-Lei n.º 101/2023, designadamente no artigo 22.º, não se identificando necessidade de introduzir uma definição regulamentar autónoma.

Com efeito, o referido artigo prevê expressamente que os serviços de transporte em táxi possam ser disponibilizados através de plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem outros serviços de mobilidade e transporte, desde que as diferentes atividades se encontrem devidamente segregadas.

Quanto aos mecanismos tarifários digitais, a ANTRAL/FPT sustentam que o Regulamento extravasa o Decreto-Lei n.º 101/2023 ao admitir soluções desta natureza e ao estabelecer obrigações aplicáveis às entidades responsáveis pelas plataformas, salientando que a prestação do serviço de transporte cabe ao operador de táxi.

A análise do contributo atende à competência da AMT para estabelecer regras gerais de formação dos preços e ao enquadramento legal das plataformas de serviço de táxi.

O artigo 20.º atribui à AMT competência para estabelecer as regras gerais de formação dos preços e prevê que os regulamentos tarifários das autoridades de transportes possam contemplar, designadamente, diversas modalidades tarifárias, evidenciando o caráter não exaustivo do elenco legal.

Por outro lado, os artigos 21.º e 22.º preveem expressamente a contratação e reserva através de plataformas e a disponibilização de serviços de táxi através dessas plataformas, mantendo os respetivos preços sujeitos às regras e princípios tarifários aplicáveis ao serviço de táxi.

A utilização de meios digitais não cria, por si só, uma categoria autónoma de serviço nem determina a aplicação de um regime jurídico distinto.

Tratando-se de um serviço de táxi, permanecem aplicáveis as regras gerais de formação dos preços estabelecidas pela AMT e, quando aplicável, as tarifas específicas aprovadas pelas autoridades de transportes, independentemente do meio tecnológico utilizado para a respetiva contratação ou disponibilização.

Importa distinguir esta realidade da articulação entre as atividades de táxi e de TVDE.

Na sequência da alteração introduzida pela Lei n.º 59/2026, de 25 de agosto, a Lei n.º 45/2018 passou a permitir expressamente que titulares de alvará de operador de táxi exerçam simultaneamente a atividade de operador de TVDE e que veículos licenciados como táxi sejam afetos à prestação de serviços de TVDE, desde que cumpridos os requisitos legalmente aplicáveis.

Esta possibilidade de exercício das duas atividades reforça a necessidade de assegurar a respetiva segregação, designadamente para efeitos tarifários e de reporte, mas não deve ser confundida com a utilização de uma plataforma digital para a contratação ou disponibilização de um serviço que mantém a natureza de serviço de táxi.

O regime aplicável depende, em cada momento, da atividade efetivamente exercida e do serviço concretamente prestado.

Neste contexto, não se considera justificado afastar a possibilidade de utilização de mecanismos tarifários associados à contratação por meios digitais, desde que estes respeitem as regras e os princípios gerais aplicáveis ao serviço de táxi e os mecanismos de controlo previstos no Regulamento.

A versão atual procura, contudo, clarificar as funções dos diferentes intervenientes, distinguindo o operador que presta o serviço, a autoridade de transportes, quando exerça a competência de fixação de tarifas específicas e a plataforma através da qual o serviço é disponibilizado, que pode igualmente conceber e promover mecanismos tarifários digitais e proceder à determinação e apresentação do preço concreto ao passageiro, dentro do quadro legal e regulamentar aplicável.

A intervenção da plataforma não se limita, assim, à mera disponibilização tecnológica do serviço. O Regulamento admite que as entidades responsáveis pelas plataformas promovam projetos ou mecanismos tarifários digitais, desde que estes respeitem as regras e os princípios gerais de formação dos preços aplicáveis ao serviço de táxi e sejam previamente submetidos à AMT nos termos previstos no artigo 12.º. Tal possibilidade não lhes confere, contudo, competência regulamentar para aprovar tarifas específicas de âmbito territorial, cuja fixação compete às autoridades de transportes.

Esta distinção encontra-se refletida no próprio Regulamento: o artigo 2.º limita a sujeição das plataformas às disposições que lhes sejam especificamente aplicáveis, enquanto o artigo 12.º admite expressamente que os operadores de táxi, as autoridades de transportes ou as entidades responsáveis pela disponibilização de plataformas submetam à AMT projetos tarifários previamente à respetiva implementação ou alteração, para verificação da sua conformidade com as regras gerais de formação dos preços.

- Mantém-se, neste quadro, a Tarifa D, destinada a enquadrar tarifários aplicáveis a serviços contratados por meios digitais;
- A sua manutenção não significa a criação de uma categoria autónoma de serviço nem altera a natureza jurídica do transporte prestado.

A Tarifa D permite identificar e operacionalizar soluções tarifárias que, pelas suas características, são aplicadas através de meios digitais e que podem não ser integralmente reproduzíveis através das modalidades tradicionais de programação do taxímetro, permanecendo, em qualquer caso, subordinadas às regras e princípios gerais aplicáveis ao serviço de táxi.

A opção adotada permite, assim, acomodar soluções tarifárias tecnologicamente mais flexíveis sem antecipar ou tipificar exaustivamente todas as configurações que possam vir a ser desenvolvidas, assegurando simultaneamente que a utilização do meio digital não constitui fundamento para afastar as regras tarifárias aplicáveis.

Mantém-se igualmente a submissão prévia à AMT dos projetos ou mecanismos tarifários a aplicar nestes serviços, incluindo os promovidos pelas entidades responsáveis pelas plataformas, enquanto instrumento de verificação da respetiva conformidade com as regras gerais de formação dos preços.

Este controlo é compatível com a possibilidade de as plataformas conceberem e promoverem mecanismos tarifários digitais, mas não corresponde à atribuição de competência regulamentar para a aprovação de tarifas específicas. Visa assegurar que os mecanismos propostos e os preços deles resultantes permanecem sujeitos ao enquadramento legal e regulamentar aplicável ao serviço de táxi.

Pela mesma razão, a referência a "tarifas dinâmicas" foi substituída por uma formulação assente em fórmulas tarifárias adaptáveis, baseadas em parâmetros objetivos, transparentes, previamente definidos e verificáveis.

Pretende-se admitir soluções com algum grau de variabilidade sem as confundir com o modelo de formação de preços aplicável ao TVDE e garantindo que qualquer variação permanece subordinada a critérios previamente estabelecidos e suscetíveis de controlo.

Em síntese, a revisão mantém a Tarifa D e a possibilidade de utilização de mecanismos tarifários associados à contratação por meios digitais, clarificando, simultaneamente, o respetivo enquadramento e as funções dos diferentes intervenientes.

O recurso a meios digitais não altera a natureza do serviço de táxi, permite às plataformas conceber e promover mecanismos tarifários digitais e determinar os preços concretos resultantes da respetiva aplicação, sem lhes conferir competência regulamentar para a aprovação de tarifas específicas territoriais, e não afasta a sujeição às regras gerais de formação dos preços e às demais disposições aplicáveis ao serviço.

Síntese das propostas e respetiva apreciação

Apresenta-se seguidamente uma síntese das propostas concretas ao articulado apresentadas pelas Associações:

Matéria	Proposta/questão suscitada pelas Associações	Decisão	Síntese
Artigo 2.º - Âmbito de aplicação	Reformulação do âmbito de aplicação, incluindo expressamente os operadores de veículos isentos de distintivo e de cor padrão.	**Acomodada**	A alteração foi acolhida nos termos registados na tabela. Na versão consolidada deverá assegurar-se a coerência com as restantes disposições relativas às plataformas de serviços de táxi.
Artigo 6.º - Fórmula de cálculo da tarifa	Introdução dos fatores de transição **FTransD** e **FTransT** na fórmula de cálculo do preço.	**Não acomodada**	Mantém-se o modelo tarifário proposto pela AMT, não sendo introduzidos fatores transitórios de ponderação da componente distância e tempo.
Conceito de percurso	Alteração da definição de percurso e inclusão da regra segundo a qual, quando o veículo seja licenciado em zona diferente do local da chamada, o início da viagem corresponde ao limite da respetiva	**Não acomodada quanto à componente territorial**	Não foi acolhida a introdução, na definição de percurso, de regras relativas à zona de estacionamento, por se considerar tratar-se de matéria de territorialidade, retorno ou aplicação tarifária e não de uma questão conceptual relativa ao percurso.

	zona de estacionamento.		
FTransT - fator de transição tempo	Criação e definição de um coeficiente transitório incidente sobre a componente tempo.	**Não acomodada**	Não se acolheu a criação deste mecanismo, por não integrar o modelo tarifário definido pela AMT.
FTransD - fator de transição distância	Criação e definição de um coeficiente transitório incidente sobre a componente distância.	**Não acomodada**	Não se acolheu a criação deste mecanismo, mantendo-se o modelo de formação de preços da AMT.
Valor da bandeirada	Previsão expressa das exceções relativas às situações previstas nos n.os 11 e 12 do artigo 6.º.	**Acomodada**	Foi acolhida a clarificação proposta quanto às exceções ao valor único da bandeirada.
Componente tempo - unidade de referência	Utilização do preço por hora e cálculo em frações de segundos.	**Não acomodada**	Mantém-se a opção pelo preço por minuto. Regista-se que a proposta inicial da AMT utilizava o valor/hora, tendo sido anteriormente alterada para minutos na sequência

			de contributos das próprias Associações.
Preço por quilómetro	Manutenção do preço/km único, mas com ressalva da aplicação do **FTransD** durante o período transitório.	**Não acomodada**	Não sendo acolhido o FTransD, também não foi acolhida a correspondente exceção à regra do preço por quilómetro.
Artigo 8.º - Atualização regular das tarifas	Fixação de prazo para divulgação, pela AMT, dos fatores de atualização até 31 de dezembro de cada ano.	**Acomodada**	Foi acolhida a introdução de um prazo expresso para a divulgação dos fatores de atualização.
Tarifários opcionais em grandes polos geradores de procura	Revisão do regime aplicável, designadamente quanto à coexistência de diferentes opções tarifárias em aeroportos, terminais de cruzeiros e outros grandes polos.	**Revista com alterações / parcialmente acomodada**	A matéria foi revista, procurando compatibilizar a informação e liberdade de escolha do passageiro com as condições concretas de organização do espaço, sem impor soluções físicas uniformes.
Artigo 11.º - Utilização do taxímetro em	Afastamento da possibilidade de o valor resultar do	**Não acomodada**	Mantém-se a possibilidade de utilização do tarifário resultante do taxímetro, não

serviços contratados por meios digitais	taxímetro no âmbito dos tarifários digitais.		se considerando que a contratação por meio digital determine necessariamente um modelo tarifário diferente.
Artigo 11.º, n.º 3 - Tarifários digitais	Introdução da possibilidade de a AMT definir margens máximas de flutuação relativamente aos preços definidos no Regulamento.	**Não acomodada / matéria a decidir pela AMT**	A alteração proposta não foi acolhida na tabela, encontrando-se assinalada como matéria que requer decisão da AMT. Deverá ser clarificado o papel da AMT na verificação prévia dos modelos tarifários digitais e evitada qualquer atribuição implícita de poder autónomo de fixação tarifária às plataformas.
Designação das plataformas	Utilização da expressão **«plataformas de serviço de táxi»**.	**Acomodada**	Foi adotada, ao longo do Regulamento, a terminologia constante do Decreto-Lei n.º 101/2023.
Artigo 15.º - Dever de informação e comunicação	Revisão das referências às plataformas e dos mecanismos de reporte.	**Acomodada quanto à terminologia**	Foi uniformizada a referência a «plataformas de serviço de táxi», em conformidade com o Decreto-Lei n.º 101/2023.
Meio de transmissão da informação à AMT	Maior flexibilidade relativamente ao canal obrigatório de reporte.	**Acomodada/revista**	A norma foi alterada no sentido de admitir «meio alternativo disponibilizado ou aceite pela AMT», evitando a

			imposição exclusiva de um determinado canal tecnológico.
Interoperabilidade e plataformas	Revisão das referências às plataformas no sistema de transmissão de dados.	**Acomodada quanto à terminologia**	Foi adotada a designação legal das plataformas em todo o Regulamento.
Artigo 16.º - Regime transitório / preços iniciais	Introdução, em 2026, de preço/hora de €20,18 sujeito a FTransT de 0,65 e preço/km de €0,73 sujeito a FTransD de 1,2 após 10 km e 1,4 após 20 km, mantendo bandeirada de €2.	**Não acomodada**	Não foi acolhido o modelo transitório proposto pelas Associações nem a utilização dos fatores FTransT e FTransD.
Atualizações após o período transitório	Início das atualizações após 2027 e consideração da evolução dos indexantes e ajustamento dos fatores de transição, após	**Não acomodada**	Mantém-se o modelo de atualização previsto pela AMT, não sendo acolhida a dependência dos fatores de transição nem o adiamento proposto.

	consulta às Associações.		
Reporte de dados - designação das plataformas	Substituição das referências genéricas pela expressão «plataformas de serviço de táxi».	**Acomodada**	Foi utilizada a designação constante do Decreto-Lei n.º 101/2023.
Periodicidade e exequibilidade do reporte	Revisão da obrigação e periodicidade de reporte atendendo à sua exequibilidade efetiva.	**Acomodada parcialmente / revista**	A matéria foi revista no artigo 16.º, reconhecendo-se a necessidade de adequar as obrigações de reporte à capacidade efetiva dos diferentes operadores e sistemas.
Prazo de adaptação dos taxímetros	Alteração do período concedido para adaptação dos equipamentos ao novo tarifário.	**Acomodada**	A alteração relativa ao prazo de adaptação dos taxímetros foi acolhida.
Matéria	Proposta/questão suscitada pelas Associações	Decisão	Síntese
Artigo 2.º - Âmbito de aplicação	Reformulação do âmbito de aplicação, incluindo expressamente os operadores de veículos isentos de	**Acomodada**	A alteração foi acolhida nos termos registados na tabela.

	distintivo e de cor padrão.		
Artigo 6.º - Fórmula de cálculo da tarifa	Introdução dos fatores de transição **FTransD** e **FTransT** na fórmula de cálculo do preço.	**Não acomodada**	Mantém-se o modelo tarifário proposto pela AMT, não sendo introduzidos fatores transitórios de ponderação da componente distância e tempo.
Conceito de percurso	Alteração da definição de percurso e inclusão da regra segundo a qual, quando o veículo seja licenciado em zona diferente do local da chamada, o início da viagem corresponde ao limite da respetiva zona de estacionamento.	**Não acomodada quanto à componente territorial**	Não foi acolhida a introdução, na definição de percurso, de regras relativas à zona de estacionamento, por se considerar tratar-se de matéria de territorialidade, retorno ou aplicação tarifária e não de uma questão conceptual relativa ao percurso.
FTransT - fator de transição tempo	Criação e definição de um coeficiente transitório incidente sobre a componente tempo.	**Não acomodada**	Não se acolheu a criação deste mecanismo, por não integrar o modelo tarifário definido pela AMT.

FTransD - fator de transição distância	Criação e definição de um coeficiente transitório incidente sobre a componente distância.	**Não acomodada**	Não se acolheu a criação deste mecanismo, mantendo-se o modelo de formação de preços da AMT.
Valor da bandeirada	Previsão expressa das exceções relativas às situações previstas nos n.os 11 e 12 do artigo 6.º.	**Acomodada**	Foi acolhida a clarificação proposta quanto às exceções ao valor único da bandeirada.
Componente tempo - unidade de referência	Utilização do preço por hora e cálculo em frações de segundos.	**Não acomodada**	Mantém-se a opção pelo preço por minuto. Regista-se que a proposta inicial da AMT utilizava o valor/hora, tendo sido anteriormente alterada para minutos na sequência de contributos das próprias Associações.
Preço por quilómetro	Manutenção do preço/km único, mas com ressalva da aplicação do **FTransD** durante o período transitório.	**Não acomodada**	Não sendo acolhido o FTransD, também não foi acolhida a correspondente exceção à regra do preço por quilómetro.

Artigo 8.º - Atualização regular das tarifas	Fixação de prazo para divulgação, pela AMT, dos fatores de atualização até 31 de dezembro de cada ano.	**Acomodada**	Foi acolhida a introdução de um prazo expresso para a divulgação dos fatores de atualização.
Tarifários opcionais em grandes polos geradores de procura	Revisão do regime aplicável, designadamente quanto à coexistência de diferentes opções tarifárias em aeroportos, terminais de cruzeiros e outros grandes polos.	**Revista com alterações / parcialmente acomodada**	A matéria foi revista, procurando compatibilizar a informação e liberdade de escolha do passageiro com as condições concretas de organização do espaço, sem impor soluções físicas uniformes.
Artigo 11.º - Utilização do taxímetro em serviços contratados por meios digitais	Afastamento da possibilidade de o valor resultar do taxímetro no âmbito dos tarifários digitais.	**Não acomodada**	Mantém-se a possibilidade de utilização do tarifário resultante do taxímetro, não se considerando que a contratação por meio digital determine necessariamente um modelo tarifário diferente.
Artigo 11.º, n.º 3 - Tarifários digitais	Introdução da possibilidade de a AMT definir margens máximas de flutuação	Não acolhida na proposta em análise	A alteração proposta não foi acolhida na tabela, encontrando-se assinalada como matéria apreciada na revisão regulamentar.

	relativamente aos preços definidos no Regulamento.		
Designação das plataformas	Utilização da expressão **«plataformas de serviço de táxi»**.	**Acomodada**	Foi adotada, ao longo do Regulamento, a terminologia constante do Decreto-Lei n.º 101/2023.
Artigo 15.º - Dever de informação e comunicação	Revisão das referências às plataformas e dos mecanismos de reporte.	**Acomodada quanto à terminologia**	Foi uniformizada a referência a «plataformas de serviço de táxi», em conformidade com o Decreto-Lei n.º 101/2023.
Meio de transmissão da informação à AMT	Maior flexibilidade relativamente ao canal obrigatório de reporte.	**Acomodada/revista**	A norma foi alterada no sentido de admitir «meio alternativo disponibilizado ou aceite pela AMT», evitando a imposição exclusiva de um determinado canal tecnológico.
Interoperabilidade e plataformas	Revisão das referências às plataformas no sistema de transmissão de dados.	**Acomodada quanto à terminologia**	Foi adotada a designação legal das plataformas em todo o Regulamento.
Artigo 16.º - Regime transitório / preços iniciais	Introdução, em 2026, de preço/hora de €20,18 sujeito a FTransT de 0,65 e	**Não acomodada**	Não foi acolhido o modelo transitório proposto pelas Associações nem a utilização dos fatores FTransT e FTransD.

	preço/km de €0,73 sujeito a FTransD de 1,2 após 10 km e 1,4 após 20 km, mantendo bandeirada de €2.		
Atualizações após o período transitório	Início das atualizações após 2027 e consideração da evolução dos indexantes e ajustamento dos fatores de transição, após consulta às Associações.	**Não acomodada**	Mantém-se o modelo de atualização previsto pela AMT, não sendo acolhida a dependência dos fatores de transição nem o adiamento proposto.
Reporte de dados - designação das plataformas	Substituição das referências genéricas pela expressão «plataformas de serviço de táxi».	**Acomodada**	Foi utilizada a designação constante do Decreto-Lei n.º 101/2023.
Periodicidade e exequibilidade do reporte	Revisão da obrigação e periodicidade de reporte atendendo à sua exequibilidade efetiva.	**Acomodada parcialmente / revista**	A matéria foi revista no artigo 16.º, reconhecendo-se a necessidade de adequar as obrigações de reporte à capacidade efetiva dos diferentes operadores e sistemas.

Prazo de adaptação dos taxímetros	Alteração do período concedido para adaptação dos equipamentos ao novo tarifário.	**Acomodada**	A alteração relativa ao prazo de adaptação dos taxímetros foi acolhida.

Da análise comparativa resulta que foram acolhidas sobretudo propostas de clarificação, terminologia, operacionalização e exequibilidade, designadamente quanto ao âmbito de aplicação, bandeirada, prazo de divulgação dos fatores de atualização, utilização da terminologia legal das plataformas, flexibilização dos meios de reporte, revisão das obrigações de transmissão de dados e adaptação dos taxímetros.

Foram, por outro lado, não acolhidas as propostas que alterariam estruturalmente o modelo económico e tarifário definido pela AMT, em particular a introdução dos fatores de transição FTransT e FTransD, a respetiva incorporação na fórmula tarifária e no regime transitório, bem como as alterações que condicionariam o preço por quilómetro ou a atualização futura das tarifas a esses fatores.

Algumas matérias foram acolhidas apenas parcialmente ou objeto de reformulação, destacando-se os tarifários opcionais em grandes polos, os mecanismos de reporte e determinadas questões relativas aos tarifários digitais. Nestes casos, procurou-se acolher a preocupação subjacente aos contributos sem adotar integralmente a solução normativa proposta pelas Associações.

IV - Outros contributos

1 - ANTUP - Associação Nacional dos Táxis Unidos de Portugal

A ANTUP questiona o modelo de cálculo com acumulação das componentes tempo e distância e propõe uma estrutura alternativa assente na sua aplicação em função da velocidade, bem como valores e mecanismos de diferenciação territorial próprios.

A apreciação da proposta económica deve atender à informação de suporte disponibilizada, designadamente aos pressupostos de custo, de ocupação e de circulação em vazio.

Modo de cálculo proposto

A ANTUP propõe substituir o método de cálculo por uma solução em que tempo e distância não sejam acumulados simultaneamente.

Na sua leitura, a acumulação simultânea de bandeirada + distância + tempo, obriga a reduzir artificialmente os preços unitários por km e por minuto para impedir que o preço final para o passageiro se torne excessivo.

Segundo a ANTUP, essa solução penaliza especialmente viagens realizadas a velocidades elevadas, designadamente serviços suburbanos e intermunicipais.

A alternativa defendida é essencialmente semelhante ao funcionamento tradicional do taxímetro: estabelecer uma velocidade de corte de 20 km/h e fazer funcionar alternativamente uma única componente:

- Acima de 20 km/h -> cobrança exclusivamente por distância;
- Até 20 km/h ou com o veículo imobilizado -> cobrança exclusivamente por tempo.

Crítica territorial

Outro eixo central é a ideia de que uma tarifa nacional uniforme não consegue responder simultaneamente à realidade urbana e à realidade de baixa densidade. A ANTUP considera que o problema decorre particularmente do regresso em vazio fora das áreas urbanas.

Para o resolver, propõe uma Matriz de Coeficientes de Ajuste Territorial – CANTUP, baseada na densidade populacional e no poder de compra:

- **1,20** – AML e AMP;
- **1,00** – média densidade e litoral;

- **1,15** – Interior e territórios de baixa densidade, funcionando como compensação pelo retorno em vazio.

Esta proposta é conceptualmente diferente da apresentada pela ANTRAL/FPT: em vez de modelar sobretudo os efeitos através de fatores de transição incidentes sobre tempo e distância, a ANTUP pretende introduzir uma diferenciação territorial explícita no próprio tarifário.

A ANTUP aponta as seguintes vicissitudes ao Regulamento da AMT:

- Violação do Princípio da Coesão Territorial (Artigo 81.º, alínea e) da CRP): É incumbência do Estado promover o crescimento equilibrado de todas as regiões. O desenho de uma tarifa unificada cega às assimetrias regionais inviabiliza o transporte no Interior, privando populações vulneráveis e envelhecidas do acesso a cuidados de saúde e serviços básicos.
- Violação do Princípio da Sustentabilidade Operacional: Os Estatutos da AMT (Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio), no seu artigo 5.º, vinculam a autoridade a zelar pela garantia da sustentabilidade económica e financeira das atividades reguladas. Impor preços abaixo do custo real de produção configura um claro abuso do poder regulatório.
- Direito ao Equilíbrio Económico-Financeiro (Artigo 61.º da CRP): As licenças municipais geram uma legítima expectativa de estabilidade. A alteração radical das fórmulas matemáticas para modelos artificiais confiscatórios destrói a confiança jurídica e atenta contra a livre iniciativa económica.

Importa recordar que o n.º 7 do artigo 13.º estabelece que *"As tarifas de retorno em vazio, no âmbito do território objeto do acordo, devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas, cujos princípios gerais são estabelecidos em regulamentação relativa aos serviços de transporte de passageiros em táxi"*.

No caso concreto, são estabelecidas regras gerais que permitem a fixação, em concreto, de outras tarifas, competindo às autoridades de transportes a respetiva concretização em função das características do território e da procura. A versão atual do Regulamento densifica esta matéria nos artigos 10.º e 11.º, admitindo a fixação de tarifas municipais, intermunicipais ou metropolitanas e prevendo expressamente que, em contexto de gestão intermunicipal, a eventual substituição das tarifas de retorno em vazio por tarifas progressivas ou por outras modalidades tarifárias seja definida pelas autoridades de transportes, no respeito pelos princípios gerais de orientação para os custos, eficiência, proporcionalidade, acessibilidade económica, transparência e não discriminação.

Quanto à coesão territorial, não se propõe acolher a matriz de coeficientes ANTUP:

- O Decreto-Lei n.º 101/2023 atribui à AMT a definição das regras gerais nacionais e às autoridades de transportes a concretização de tarifas específicas ajustadas ao território;
- A versão atual reforça esta repartição nos artigos 10.º e 11.º, permitindo soluções municipais, intermunicipais e metropolitanas e autonomizando o tratamento das tarifas de retorno em vazio em contexto de gestão intermunicipal.

Quanto à sustentabilidade económica e ao alegado desequilíbrio económico-financeiro, o modelo da AMT assenta no estudo técnico e nos dados disponibilizados ao longo do procedimento.

A ANTUP apresenta pressupostos próprios de custos, quilometragem e taxas de ocupação sem fornecer elementos de base que permitam testar a respetiva representatividade nacional.

Esses elementos são relevantes para a monitorização, mas não constituem, por si só, fundamento bastante para substituir o modo de cálculo D ou recalibrar estruturalmente o modelo antes da sua aplicação.

A preocupação relativa às viaturas de maior lotação foi, contudo, parcialmente acolhida através da alteração do artigo 6.º, n.º 11, fazendo depender a majoração do transporte

efetivo de mais de quatro passageiros. Do mesmo modo, as preocupações de exequibilidade do reporte foram consideradas na reformulação dos artigos 16.º e 18.º.

Proposta da ANTUP

Comparando a pronúncia da ANTUP de dezembro de 2024 com a atual pronúncia de junho de 2026, não existem contradições frontais nos temas em que a associação já se tinha pronunciado.

Pelo contrário, nesses temas existe uma continuidade bastante clara.

A Associação contesta sobretudo a substituição do modelo tradicional de alternância entre tempo e distância pelo modelo de acumulação simultânea das duas componentes, defendendo a adoção de uma velocidade de comutação de 20 km/h.

Paralelamente, considera insuficientes os valores da bandeirada, preço/km e preço/minuto, contesta a eliminação da tarifa 3 e dos suplementos de bagagem e animais e entende insuficiente o tratamento conferido às viaturas de maior lotação.

Como alternativa, propõe valores base superiores e uma diferenciação territorial através de coeficientes associados à densidade populacional e ao poder de compra.

A fundamentação económica apresentada assenta numa estimativa própria de custos de exploração de €0,844/km e em pressupostos de ocupação e retorno em vazio que deverão ser objeto de validação quanto à sua representatividade, devendo ainda ter-se presente que a comparação entre esse custo e o preço de €0,58/km não considera, isoladamente, as restantes componentes que integram o preço final da viagem no modelo adotado pela AMT.

Quanto à Bandeirada

Em 2024, a ANTUP já argumentava que reduzir a bandeirada implicava uma regressão do preço mínimo e ignorava custos que se verificavam mesmo antes do início efetivo da viagem.

Em 2026 recupera exatamente a mesma lógica, mas desenvolve-a: contrapõe os €2 à anterior bandeirada de €3,25 com 990 metros incluídos e associa a bandeirada aos custos de arranque, imobilização e disponibilidade.

Aliás, a sua contraproposta atual de €3,20 de bandeirada é praticamente coincidente com o nível anterior de €3,25, o que confirma a continuidade da posição.

No que respeita aos Suplementos de bagagem e animais.

Em 2024, já defendia que esses serviços envolvem uma tarefa e tempo adicionais para o motorista, justificando o suplemento.

Agora, mantém exatamente a fundamentação, acrescentando desgaste do veículo, higienização e a estimativa de um impacto de 3,2% sobre as receitas.

Componente	Proposta ANTUP
Bandeirada	€3,20
Preço/km, acima de 20 km/h	€0,85/km
Preço/minuto, até 20 km/h	€0,40/min
Equivalente horário	**€24/h**

2 - DECO

A DECO não se pronuncia sobre os valores tarifários, o método de cálculo, os fatores de transição ou os impactos económicos do Regulamento.

A sua intervenção centra-se essencialmente numa questão de procedimento e participação dos consumidores no processo de alteração regulamentar.

O ponto central da pronúncia é o entendimento de que, se a AMT pretende alterar o Regulamento em resultado dos contributos apresentados pelas associações do setor, deve assegurar igual oportunidade de participação às entidades representativas dos utilizadores e consumidores.

A DECO sublinha que desconhece quais os ajustamentos concretamente pretendidos pelas associações de táxis e entende que qualquer alteração ao Regulamento deve ser objeto de auscultação dos diversos interesses envolvidos, em condições de igualdade.

A DECO relaciona esta exigência com o próprio objetivo regulatório da AMT, considerando que um regime adequado à realidade do serviço de táxi e promotor da sua competitividade deve assentar numa participação pública tão ampla quanto possível.

Por esse motivo, solicita expressamente que seja diretamente consultada sobre qualquer projeto de alteração ao Regulamento n.º 717/2026.

A observação relativa à participação dos consumidores é relevante para o procedimento de revisão regulamentar, devendo ser garantida a adequada auscultação das entidades representativas dos utilizadores e consumidores nos termos legalmente exigíveis.

3 - Movimento Táxi – Resgate Nacional

A pronúncia do Movimento Táxi – Resgate Nacional assume uma posição de contestação ao Regulamento n.º 717/2026, considerando que o modelo definido pela AMT é economicamente insustentável, territorialmente desequilibrado e desajustado da realidade operacional do setor.

Importa, desde já, assinalar que parte substancial das propostas assenta na criação de um novo regime legal para o "táxi digital", incluindo matérias de natureza tarifária e outras que excedem o âmbito do presente Regulamento, do Decreto-Lei n.º 101/2023 e dependem de intervenção legislativa.

Os principais pontos de discordância são os seguintes:

- Limitação dos aumentos tarifários: o Movimento considera inadequado o teto de aumento de 9%, por entender que não acompanha a evolução dos combustíveis, seguros, taxas de juro, manutenção e inspeções, concluindo que os valores resultantes não asseguram a cobertura dos custos mínimos de exploração;
- Tarifa 3 e serviços de longo curso: contesta fortemente a sua desvalorização, defendendo que os serviços interurbanos, sobretudo em territórios de baixa

densidade, implicam frequentemente retornos em vazio e necessitam de uma compensação específica;

- Componente tempo: considera insuficiente uma tarifa horária na ordem dos €16, por entender que não cobre adequadamente os custos laborais e penaliza os serviços em situação de congestionamento;
- Frações do taxímetro: critica as frações previstas pela AMT - 136,79 m e 17,84 segundos considerando-as demasiado longas e propondo, em alternativa, frações de 100 metros e 12 segundos. ;
- Obrigações de reporte: considera o modelo de reporte excessivamente burocrático e impraticável, entendendo que não contribui diretamente para a sustentabilidade económica da atividade.

Proposta tarifária alternativa

O Movimento propõe preservar uma estrutura tarifária mais próxima da lógica tradicional, distinguindo claramente serviços urbanos, interurbanos, período diurno/noturno e situações de retorno.

Para os serviços urbanos, propõe:

Componente	Dia	Noite
Tarifa urbana	€0,85/km	€1,02/km
Tempo	€0,40/min	€0,50/min

Para os serviços interurbanos, propõe €1,53/km para serviços "só ida" e €0,85/km ou €1,02/km nos serviços com retorno, consoante o período.

Também propõe uma diferenciação da bandeirada em função do canal de contratação e do território.

- No canal digital seriam aplicáveis €2,50 de dia e €3,10 de noite;

- No serviço tradicional, €2,80 e €3,50 nas áreas metropolitanas, admitindo-se para os municípios de baixa densidade valores entre €2,90 – €3,10 de dia e €3,40 – €3,60 de noite.

Viaturas de grande capacidade

O Movimento propõe igualmente um regime específico para viaturas destinadas ao transporte de 5 ou mais passageiros, mas subordinado a requisitos físicos, designadamente comprimento superior a 4,75 m e existência de bagageira efetiva mesmo com a terceira fila levantada.

Para estas viaturas propõe preços/km superiores, com majoração adicional de 20% no período noturno.

2.ª pronúncia

Esta pronúncia propõe uma reformulação estrutural do enquadramento do setor do táxi, assente na criação de um Sistema Nacional de Transporte em Táxi (SNTT) e de um Regime Jurídico do Táxi Digital (RJT-D), incluindo alterações aos artigos 21.º e 22.º do Decreto-Lei n.º 101/2023.

Principais propostas

1. Criação do Sistema Nacional de Transporte em Táxi – SNTT

O Movimento propõe a criação de uma infraestrutura tecnológica e regulatória de âmbito nacional destinada a integrar os serviços de táxi tradicionais e digitais. O SNTT teria como principais objetivos:

- Modernizar e digitalizar o setor;
- Garantir interoperabilidade entre operadores;
- Permitir a captação digital de passageiros em todo o território;
- Assegurar auditoria e fiscalização em tempo real;
- Proporcionar maior previsibilidade tarifária ao passageiro;

- Reduzir a dependência dos operadores relativamente a plataformas privadas.

A ideia subjacente é a criação de uma plataforma pública nacional de suporte ao setor do táxi, sem eliminar a atividade tradicional em praça ou por chamada.

2. Captação digital nacional

Uma das alterações mais relevantes consiste em permitir que os operadores de táxi acedam digitalmente a pedidos de passageiros independentemente do município de origem da respetiva licença, quando o serviço é contratado através do sistema digital.

O contributo pretende, assim, distinguir:

- O serviço tradicional, que continuaria associado às regras municipais de contingente e praça;
- O serviço contratado digitalmente, que beneficiaria de um mercado de captação de âmbito nacional.

O objetivo declarado é aumentar a utilização das viaturas, reduzir quilómetros em vazio e permitir ao táxi competir em condições mais próximas das plataformas digitais.

3. Criação de um Regime Jurídico do Táxi Digital – RJT-D

O Movimento propõe um regime autónomo para os serviços de táxi contratados através de aplicações eletrónicas.

Esse regime teria como princípios:

- Integração automática dos táxis licenciados;
- Inexistência de novas licenças específicas para operar digitalmente;
- Acesso universal dos operadores de táxi às plataformas;
- Transparência tarifária;
- Limitação das comissões cobradas pelas plataformas;
- Fiscalização dos algoritmos e das práticas tarifárias;

- Preservação da denominação “táxi”.

A proposta procura, portanto, permitir que o mesmo operador atue simultaneamente no canal tradicional e no canal digital, sem criar uma nova categoria de operador.

4. Tarifa Digital Flexível Regulada – TDFR

Para os serviços contratados digitalmente é proposta uma estrutura tarifária diferente da tarifa tradicional, denominada Tarifa Digital Flexível Regulada – TDFR.

Os principais valores de referência apresentados são aproximadamente:

Parâmetro	Proposta
Preço-base digital	€2,50
Preço mínimo/km	≥ €0,64 – €0,65/km
Preço máximo/km	€2,50/km
Valor de referência por minuto	€0,10/min
Comissão máxima das plataformas	8% + IVA

O objetivo é permitir alguma flexibilidade de preços no canal digital, mas dentro de um corredor regulatório, impedindo simultaneamente preços predatórios e aumentos excessivos.

5. Limitação das comissões das plataformas

O contributo atribui particular importância à limitação das comissões de intermediação.

É proposto um teto de 8% + IVA, entendendo o Movimento que comissões superiores retiram uma parcela excessiva do valor do serviço ao operador.

Propõe também fiscalização pela AMT dos algoritmos das plataformas, incluindo mecanismos de formação dinâmica de preços e de distribuição de pedidos.

6. Proteção da denominação “Táxi”

Outra componente central é a defesa da palavra "Táxi" como designação exclusiva do serviço público realizado por motorista profissional habilitado e veículo devidamente licenciado. O Movimento propõe impedir a utilização comercial de expressões como:

- "robotáxi";
- "táxi autónomo";
- "táxi sem condutor",

quando estejam em causa veículos sem motorista profissional.

Esta preocupação está associada à evolução futura dos veículos autónomos e à intenção de preservar juridicamente a identidade e diferenciação do setor.

7. Crítica ao regime TVDE

O documento apresenta uma visão bastante crítica da Lei n.º 45/2018 e do funcionamento do mercado TVDE. O Movimento considera que o modelo atual favoreceu:

- Concentração do mercado em grandes plataformas;
- Perda de soberania digital;
- Fragilização económica dos operadores;
- Insuficiente fiscalização;
- Dependência tecnológica;
- Desequilíbrio concorrencial entre táxi e TVDE.

O SNTT e o RJT-D são apresentados como uma forma de reequilibrar a concorrência entre táxi e plataformas digitais, sem transformar o táxi num serviço equivalente ao TVDE.

8. Alterações propostas aos artigos 21.º e 22.º do DL 101/2023

A proposta legislativa concretiza estas ideias através de alterações aos artigos relativos à reserva prévia e às plataformas de serviços de táxi.

No artigo 21.º, relativo à reserva, pretende-se assegurar que:

- O táxi possa ser contratado por plataforma, central telefónica ou outros meios;
- Os preços respeitem as regras da tarifa digital regulada;
- Não possam ser cobradas taxas de reserva ou suplementos que façam ultrapassar o preço máximo admissível.

No artigo 22.º propõe-se, entre outros aspetos:

- Integração dos operadores nas plataformas;
- Observância da bandeirada e dos limites mínimo e máximo de preço;
- Possibilidade de captação digital de passageiros independentemente das limitações territoriais tradicionais;
- Limite máximo de comissão das plataformas;
- Proteção jurídica da denominação "táxi".

9. Competências da AMT

Apesar do caráter crítico do documento relativamente ao enquadramento atual, o Movimento atribui à AMT um papel regulatório particularmente forte. A AMT deveria, designadamente:

- Regular e supervisionar as plataformas;
- Fiscalizar os algoritmos;
- Controlar o cumprimento dos limites tarifários;
- Fiscalizar as comissões;
- Realizar auditorias periódicas;
- Assegurar a transparência do funcionamento do mercado.

Análise

As propostas relativas à criação de um Sistema Nacional de Transporte em Táxi, à captação digital de passageiros sem limitação territorial, à imposição de um teto legal de comissões,

à proteção reforçada da denominação "táxi" e à alteração dos artigos 21.º e 22.º do Decreto-Lei n.º 101/2023 não são acolhidas nesta sede, por pressuporem opções de natureza legislativa que excedem a habilitação do presente Regulamento tarifário.

Sem prejuízo disso, algumas preocupações relativas à contratação digital, transparência do preço, interoperabilidade e reporte encontram resposta, dentro do quadro legal vigente, nos artigos 12.º, 16.º e 18.º da versão atual.

A título de exemplo:

- A existência de estruturas tarifárias mais próxima da lógica tradicional, distinguindo claramente serviços urbanos, interurbanos, período diurno/noturno e situações de retorno, pode existir, no âmbito de regras gerais, no contexto de regulamento de autoridades de transportes e de tarifários digitais;
- Já se encontra previsto um regime tarifário específico para viaturas destinadas ao transporte de 5 ou mais passageiros;
- Já se encontra prevista uma "tarifa digital flexível regulada";
- criação de uma infraestrutura tecnológica e regulatória de âmbito nacional destinada a integrar os serviços de táxi tradicionais e digitais;
- Já é possível que o táxi possa ser contratado por plataforma, central telefónica ou outros meios.

No que se refere à criação de uma infraestrutura tecnológica e regulatória de âmbito nacional destinada a integrar os serviços de táxi tradicionais e digitais, em que todos os operadores se encontram ligado, merece a nossa concordância e entende-se que é útil para efeitos operacionais, de monitorização e de fiscalização.

Contudo, o diploma legal não prevê essa obrigação, não podendo a AMT impor tal solução, ficando ao critério do mercado.

No que se refere permitir que os operadores de táxi acedam digitalmente a pedidos de passageiros independentemente do município de origem da respetiva licença, quando o

serviço é contratado através do sistema digital, tal encontra-se expressamente proibido no atual regime legal.

O mesmo se dirá quanto a um regime autónomo para os serviços de táxi contratados através de aplicações eletrónicas e a limitação das comissões de intermediação, que não se encontra prevista, não dando habilitação legal à AMT para regulamentar tais diplomas.

As matérias relativas à organização do mercado de TVDE não integram o objeto do presente regulamento, que se circunscreve às regras gerais de formação dos preços no serviço de táxi.

4 - Táxis de Vale da Rosa

O contributo deve ser apreciado conjuntamente com as restantes pronúncias relativas à suficiência dos valores tarifários e aos impactos territoriais do novo modelo.

A circunstância de, em paralelo, outras entidades do setor alertarem para aumentos considerados excessivos evidencia que os efeitos do novo tarifário podem variar significativamente em função da estrutura dos serviços e das características territoriais.

Não se considera, por isso, que esta pronúncia, desacompanhada de elementos económico-financeiros e operacionais que permitam quantificar o impacto invocado, constitua fundamento bastante para alterar os parâmetros nacionais do modelo transitório.

A preocupação é, contudo, relevante para a monitorização, em especial nos territórios de baixa densidade, sem prejuízo da possibilidade de as autoridades de transportes estabelecerem tarifas específicas ajustadas às condições locais, nos termos dos artigos 10.º e 11.º.

5 - Movimento Táxis do Porto

A referência genérica ao “excesso de tarifas” não vem acompanhada, no documento em análise, de elementos que permitam identificar quais as modalidades ou diferenciações concretamente consideradas desnecessárias, pelo que não permite sustentar uma alteração específica do articulado.

Sem prejuízo, a preocupação com a simplicidade e compreensibilidade do sistema tarifário é coerente com um dos objetivos centrais do Regulamento e encontra resposta na manutenção de uma tarifa de referência nacional, na clarificação dos regimes aplicáveis às tarifas específicas e aos serviços contratados por meios digitais e nas obrigações de informação ao passageiro previstas no artigo 14.º.

V – Conclusões Globais

A análise dos contributos recebidos confirma a existência de preocupações relevantes quanto aos impactos económicos, operacionais e territoriais da transição para o novo modelo tarifário.

Essas preocupações foram consideradas na revisão do Regulamento e determinaram alterações concretas sempre que se identificou fundamento jurídico, técnico ou operacional bastante.

Foram, designadamente, introduzidos ajustamentos relativos às viaturas de maior lotação, à gestão intermunicipal e ao retorno em vazio, aos serviços contratados por meios digitais e aos serviços a contrato, às obrigações e meios de reporte, à interoperabilidade, ao regime transitório e à adaptação dos taxímetros.

Não se considera, contudo, tecnicamente fundamentado proceder, nesta fase, a uma nova alteração da arquitetura central do modelo ou a uma recalibração geral dos respetivos parâmetros.

Com efeito, os contributos recebidos permitem identificar potenciais impactos diferenciados entre territórios e tipologias de serviço, mas a informação disponível permanece insuficientemente representativa da diversidade da atividade de transporte em táxi a nível nacional.

Esta limitação assume particular relevância nos territórios de baixa densidade e foi reconhecida, em diferentes momentos, pelas próprias entidades representativas do setor.

Acresce que a transição do Modo de Cálculo Normal S para o Modo de Cálculo Normal D constitui, por si só, uma alteração estrutural na formação do preço introduzindo maior complexidade no respetivo cálculo, em sentido contrário ao princípio da **simplicidade** consagrado no Decreto-Lei n.º 101/2023.

Os seus efeitos não podem, por isso, ser integralmente avaliados através da comparação com o regime anterior ou de simulações concentradas num número limitado de territórios, devendo ser observados após a aplicação efetiva do novo modelo.

Neste enquadramento, propõe-se:

- Manter a arquitetura e os parâmetros definidos para o período transitório, sem prejuízo dos ajustamentos pontuais já incorporados na versão revista do Regulamento;
- Implementar um sistema de monitorização baseado em informação operacional e económico-financeira proporcional à capacidade e à informação efetivamente detida pelos diferentes intervenientes;
- Avaliar de forma específica os efeitos sobre serviços urbanos e de maior distância, retornos em vazio, peso relativo das componentes tempo e distância, viaturas de maior lotação e territórios de baixa densidade;
- Assegurar que a informação recolhida apresenta cobertura territorial e representatividade suficientes para sustentar uma futura recalibração;
- Proceder à reavaliação dos parâmetros do modelo em prazo previamente definido, introduzindo os ajustamentos que se revelem necessários quando suportados por evidência objetiva e suficientemente robusta;
- Assegurar a adequada participação das entidades representativas dos utilizadores e consumidores nas fases subsequentes do procedimento em que estejam em causa alterações relevantes ao enquadramento regulamentar.

O período transitório deve, assim, ser entendido como uma fase de implementação acompanhada e de revisão baseada em evidência, e não como uma cristalização definitiva dos parâmetros agora adotados.

Esta solução permite conciliar a necessidade de dar execução ao novo enquadramento tarifário com a prudência exigida pela insuficiência da informação atualmente disponível: acolhem-se desde já as alterações justificadas pelos contributos recebidos, monitorizam-se de forma sistemática os riscos e impactos identificados e reserva-se para a fase de revisão a recalibração estrutural que os dados nacionais venham efetivamente a demonstrar necessária.

Face à análise efetuada, considera-se fundamentada a manutenção da arquitetura geral do modelo tarifário, com os ajustamentos pontuais acolhidos e os mecanismos de monitorização e reavaliação previstos no Regulamento.