DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUPLEMENTO **2.ª série**
N.º 198
13-10-2026

AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

Regulamento n.º 1324-A/2026

Sumário: Regulamento que procede à definição de Regras Gerais de Formação dos Preços no Serviço Público de Transporte de Passageiros em Táxi.

O Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, que aprova o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi, estabelece que os serviços de transporte em táxi estão sujeitos a um regime de tarifas definido em regulamento a aprovar pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), ao qual cabe estabelecer as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço, tendo em consideração, designadamente, os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço num cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores.

O modelo consagrado naquele diploma assenta numa repartição de competências entre a AMT e as autoridades de transportes, sendo atribuição da primeira estabelecer as regras gerais de formação dos preços, aplicáveis transversalmente ao território nacional, e cabendo às autoridades de transportes municipais, intermunicipais e metropolitanas, no exercício das respetivas atribuições e através de regulamentos próprios, fixar tarifas específicas aplicáveis nos territórios sob a sua responsabilidade.

O presente Regulamento não se destina, por conseguinte, a proceder à fixação exaustiva e uniforme dos preços concretamente aplicáveis a todos os serviços de táxi no território nacional, mas a estabelecer o quadro geral previsto no artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, dentro do qual devem ser exercidas as competências tarifárias legalmente atribuídas às diferentes entidades.

Na sequência da aprovação do Regulamento n.º 717/2026, de 9 de junho, e das alterações que lhe foram introduzidas, a avaliação das condições necessárias à implementação do novo modelo tarifário, bem como os contributos apresentados pelos diferentes intervenientes do setor, evidenciaram a necessidade de aperfeiçoar e clarificar determinadas soluções regulamentares, de modo a assegurar a sua adequada operacionalização, a coerência do sistema tarifário e a segurança jurídica dos respetivos destinatários.

Acresce que a evolução do enquadramento legislativo, designadamente com a aprovação da Lei n.º 59/2026, de 25 de agosto, que alterou o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE), veio permitir, nas condições legalmente previstas, a afetação alternada de veículos às atividades de transporte em táxi e TVDE, tornando necessário assegurar uma articulação adequada entre os respetivos regimes, sem prejuízo da autonomia das regras aplicáveis a cada atividade.

Neste contexto, considerou-se justificada a revisão global do regime anteriormente estabelecido, por forma a que seja possível consolidar e aperfeiçoar as soluções adotadas, clarificar as condições da sua aplicação e assegurar uma implementação coerente e adequada às características do setor.

A definição deste quadro geral deve assegurar que a formação dos preços observa os princípios e critérios legalmente aplicáveis, designadamente quanto à orientação para os custos num cenário de eficiência, à sustentabilidade económica da prestação do serviço, à acessibilidade económica dos utilizadores, à transparência e facilidade de compreensão das tarifas, à equidade e coerência das soluções adotadas e à consideração das diferentes realidades territoriais, económicas e sociais em que o serviço é prestado, procurando simultaneamente proporcionar às autoridades de transportes condições adequadas para, no âmbito das respetivas competências, adaptarem as soluções tarifárias às características dos territórios e dos serviços pelos quais são responsáveis.

A elaboração do presente Regulamento foi precedida e sustentada por um conjunto alargado de análises e avaliações, desenvolvidas nas vertentes jurídica, económica e financeira, que compreenderam a caracterização e o diagnóstico do setor do táxi em Portugal, a análise das respetivas condições de exploração e da estrutura de custos, a avaliação do funcionamento do sistema tarifário e a realização de exercícios de simulação e calibração das soluções consideradas, tendo em conta os dados disponíveis do setor.

Estas análises tiveram também em conta *benchmarking* internacional sobre o mercado do táxi e sobre diferentes modelos de organização, regulação e formação de tarifas adotados noutros mercados, permitindo enquadrar as soluções consideradas à luz da experiência internacional e ponderar diferentes opções regulatórias e as respetivas implicações.

Foi também realizado um amplo processo de auscultação das partes interessadas, bem como a recolha e ponderação, ao longo do processo, da informação disponível e daquela que foi disponibilizada pelos operadores, pelas entidades representativas do setor e pelos demais intervenientes, procurando assegurar que as soluções adotadas fossem suportadas pelo conhecimento das condições económicas e operacionais da atividade e pela ponderação dos diferentes interesses envolvidos, sem prejuízo dos procedimentos de participação e consulta legalmente exigíveis no âmbito da aprovação do presente Regulamento.

A natureza dinâmica do mercado, a diversidade das realidades territoriais e das condições de exploração, a evolução dos padrões de procura e de utilização do serviço, a crescente incorporação de soluções tecnológicas, bem como os dados disponíveis tornam, todavia, necessário que o conhecimento subjacente à regulação seja aprofundado e atualizado de forma sistemática e periódica, através da participação e colaboração dos diferentes atores do sistema.

A recolha, partilha e análise continuada de informação constituem, neste contexto, instrumentos essenciais para conhecer a evolução do mercado e das condições de prestação do serviço, avaliar os efeitos das soluções adotadas e permitir que a atuação regulatória e as decisões das entidades competentes se mantenham adequadas à realidade económica, operacional, territorial e tecnológica do setor.

A necessidade desse acompanhamento assume particular importância por estar em causa a implementação de um novo modelo tarifário, que altera a forma de determinação do preço do serviço e cujos efeitos concretos devem ser avaliados nas diferentes realidades territoriais e tipologias de serviço.

A aplicação do novo modelo deve, por essa razão, ser objeto de uma monitorização sistemática e próxima, que permita acompanhar os seus efeitos sobre os utilizadores e sobre as condições de exploração da atividade, avaliar a evolução dos custos e dos preços efetivamente praticados, conhecer os impactos associados aos diferentes tipos de serviço e territórios e identificar, com base na experiência resultante da sua aplicação, eventuais necessidades de ajustamento das soluções regulatórias.

A informação sobre a atividade assume relevância para as autoridades de transportes, designadamente na fundamentação, definição e avaliação das tarifas específicas e de outras soluções adotadas nos respetivos territórios, para as demais entidades públicas com atribuições de acompanhamento e fiscalização da atividade e para os próprios operadores e respetivas estruturas representativas, contribuindo para um conhecimento mais objetivo e partilhado da evolução da procura, das condições de exploração, dos custos e dos efeitos das diferentes soluções tarifárias.

Neste contexto, o Regulamento estabelece mecanismos de reporte e monitorização que procuram conciliar a necessidade de obtenção de informação adequada com a proporcionalidade das obrigações impostas aos diferentes intervenientes, tendo em consideração a natureza dos dados, a entidade que os produz ou detém e o respetivo grau de digitalização, bem como a dimensão e as características dos operadores e a disponibilidade efetiva de meios técnicos para a recolha e transmissão da informação.

A promoção da interoperabilidade e da progressiva automatização da transmissão de informação deverá permitir melhorar a qualidade, atualidade e abrangência dos dados disponíveis, reduzir encargos administrativos e evitar a duplicação de reportes, criando simultaneamente uma base de conhecimento que possa ser utilizada, no quadro das respetivas competências, pelos diferentes atores do sistema.

A progressiva digitalização do setor constitui, igualmente, uma dimensão relevante da modernização do serviço de táxi, quer pela possibilidade de melhorar a contratação do serviço e a informação disponibilizada aos passageiros por plataformas digitais, quer pela capacidade de desenvolver mecanismos mais flexíveis de determinação e apresentação do preço, desde que respeitadas as regras gerais de formação dos preços e asseguradas condições de objetividade, transparência, prévia definição e verificabilidade, bem como tendo em conta os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores.

A utilização de meios digitais deve, deste modo, contribuir simultaneamente para a melhoria da experiência dos utilizadores, para a modernização e competitividade da atividade e para a produção e transmissão de informação necessária ao conhecimento e acompanhamento do mercado, sem prejuízo das competências próprias das autoridades de transportes relativamente às tarifas específicas de âmbito territorial. O modelo previsto admite, designadamente, valores fixos e fórmulas tarifárias adaptáveis em ambiente digital, sujeitos às regras gerais aplicáveis e à verificação da respetiva conformidade pela AMT, mantendo-se a competência territorial das autoridades de transportes, devendo assegurar-se que a utilização destes mecanismos não prejudica a transparência dos preços, a informação prévia aos passageiros e o cumprimento dos regimes tarifários legalmente aplicáveis.

No plano tarifário, e tendo presente a necessidade de tornar o sistema mais simples, transparente e compreensível para utilizadores, profissionais do setor e entidades públicas, o presente Regulamento procede à simplificação das regras de formação dos preços e estabelece uma tarifa de referência baseada na aplicação do modo de cálculo normal D, previsto no Decreto-Lei n.º 45/2017, de 27 de abril.

A adoção deste modo de cálculo visa proporcionar uma relação mais direta e compreensível entre as componentes de tempo e distância que concorrem para a formação do preço, reduzir a incerteza associada à estimativa do valor das viagens e favorecer o desenvolvimento de soluções tecnológicas de informação, estimativa de preço e contratação do serviço.

A existência de uma tarifa de referência e de regras gerais comuns não prejudica a consideração das especificidades territoriais que caracterizam a prestação do serviço de táxi, cuja procura, condições de exploração, distâncias percorridas, padrões de mobilidade e enquadramento económico podem diferir significativamente entre territórios.

A concretização dessa diferenciação cabe, nos termos do modelo estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 101/2023, às autoridades de transportes, que podem estabelecer tarifas específicas de âmbito municipal, intermunicipal ou metropolitano, atendendo às circunstâncias locais e observando as regras gerais estabelecidas no presente Regulamento. É esta articulação entre um referencial nacional comum e a capacidade de adaptação territorial que permite conciliar a coerência do sistema com a necessária adequação das soluções tarifárias às características concretas dos mercados locais.

A implementação do novo modelo tarifário pressupõe, igualmente, a previsão de mecanismos transitórios adequados, que permitam assegurar a adaptação dos operadores e dos equipamentos de medição e a aplicação uniforme das novas regras, sem prejuízo da necessária ponderação dos respetivos impactos económicos e da salvaguarda dos princípios de orientação para os custos, eficiência e acessibilidade económica dos utilizadores.

A definição das regras gerais de formação dos preços deve, por conseguinte, ser entendida como parte de um processo regulatório continuado, no qual a aplicação do modelo, a monitorização dos seus efeitos e o aprofundamento periódico do conhecimento do mercado se encontram necessariamente relacionados.

Pretende-se, deste modo, estabelecer um quadro regulatório que, em cumprimento do Decreto-Lei n.º 101/2023, conjugue a existência de regras gerais de formação dos preços aplicáveis ao serviço de táxi com a autonomia conferida às autoridades de transportes para a definição de tarifas específicas, promovendo simultaneamente a simplificação e transparência do sistema tarifário, a sua progressiva digitalização, a produção e partilha de informação relevante e uma monitorização sistemática e próxima da aplicação do novo modelo, de forma a assegurar que a regulação possa acompanhar a evolução dinâmica dos mercados e permanecer adequada às condições concretas em que o serviço é prestado.

São ainda considerados os critérios de formação de tarifas aplicáveis ao transporte público de passageiros estabelecidos no Regulamento AMT n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação atual, designadamente no que respeita à consideração dos custos de produção e à necessária fundamentação económica das soluções tarifárias.

Assim, nos termos das alíneas a), c), e), f), m) e n) do n.º 1 do artigo 5.º, das alíneas a) e c) do n.º 2 e da alínea a) do n.º 4 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, e após

a realização dos procedimentos de participação e consulta legalmente aplicáveis, o Conselho de Administração da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes aprova o presente Regulamento.

CAPÍTULO I

Disposições e princípios gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento tem por objeto a definição de regras gerais de formação dos preços no serviço público de transporte de passageiros em táxi, cujo regime jurídico foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente regulamento aplica-se às autoridades de transportes municipais, intermunicipais e metropolitanas e aos operadores de táxi, incluindo os veículos isentos de distintivo e de cor padrão, bem como quanto às disposições que especificamente lhes sejam aplicáveis, às plataformas de serviço dedicadas ou que agregam serviços de mobilidade e transporte, na medida em que organizem ou disponibilizem serviços de táxi e quanto às obrigações que lhes sejam especificamente aplicáveis.

2 — Quando um veículo licenciado para a atividade de transporte em táxi se encontre igualmente registado para o exercício da atividade de TVDE, nos termos da legislação aplicável, o presente Regulamento aplica-se exclusivamente aos serviços prestados ao abrigo do regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi, não sendo aplicável aos serviços realizados em regime de TVDE.

CAPÍTULO II

Regulação tarifária

Artigo 3.º

Princípios gerais

1 — Na fixação de tarifas do serviço público de transporte de passageiros em táxi devem observar-se os seguintes princípios:

a) Orientação para os custos, na medida em que o valor da tarifa deve cobrir os gastos relacionados com a prestação do serviço acrescidos de uma margem de lucro razoável;

b) Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço, tais como segurança, conforto e limpeza dos veículos, bem como, promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica, ambiental e social;

c) Eficiência, razoabilidade e legalidade;

d) Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço;

e) Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão das opções de diferenciação tarifária pelos utilizadores do serviço público de transporte de passageiros em táxi.

2 — A organização do serviço público de transporte de passageiros em táxi deve ter em conta:

a) A tendencial eliminação de assimetrias no grau de coesão e acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte de passageiros em táxi;

b) Intermodalidade e integração tarifária, sempre que esta se afirme como uma solução de maior eficiência e eficácia para o funcionamento e acesso à rede de transportes públicos;

c) A satisfação do interesse público inerente à atividade.

Artigo 4.º

Critérios para a fixação de tarifas

1 — A fixação de tarifas é sustentada em demonstração do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo as estabelecidas no presente regulamento e dos princípios gerais mencionados no artigo anterior.

2 — Devem ser fundamentados os seguintes elementos mínimos, conforme aplicável e tendo em conta as circunstâncias concretas e as condições do mercado:

a) Cobertura anual, pelo conjunto das receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros em táxi, dos custos previsionais inerentes e de um nível adequado de remuneração do capital investido, sem prejuízo da introdução de medidas de âmbito social e de outras subvenções públicas;

b) Racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária;

c) Ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente;

d) Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras autoridades de transportes, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para áreas geográficas com características semelhantes, tendo em conta o enquadramento legal aplicável;

e) Ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade;

f) Ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira refletido na relação entre as tarifas propostas e os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida;

g) Análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço.

3 — De acordo com o Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, as tarifas devem:

a) Ser de fácil compreensão por parte de todos os intervenientes;

b) Promover uma maior equidade e coerência tarifária, designadamente nas viagens intermunicipais, procurando reduzir assimetrias tarifárias injustificadas entre serviços de características comparáveis, sem prejuízo das competências das autoridades de transportes na definição de tarifas específicas;

c) Assegurar que são refletidos os custos reais do sistema.

Artigo 5.º

Estrutura de custos

1 — A demonstração referida no artigo anterior, sem prejuízo de outros elementos, deve incluir os principais custos de operação, nomeadamente:

a) Gastos com pessoal, discriminados entre rubricas de pessoal;

b) Gastos com combustíveis, por tipo de fonte energética, incluindo consumos energéticos e indicação do total de quilómetros realizados em serviços comerciais e em vazio;

c) Gastos com a manutenção e a reparação do veículo em função da tecnologia;

d) Gastos com depreciações e amortizações dos ativos tangíveis afetos à exploração do serviço;

e) Gastos com o sistema tarifário e de faturação e de acesso a plataformas;

f) Outros gastos necessários à execução do serviço, incluindo limpeza, seguros, gastos inerentes ao cumprimento de obrigações legais, entre outros.

2 — Quando o operador de táxi exerça simultaneamente outras atividades económicas ou quando um veículo licenciado para a atividade de transporte em táxi se encontre igualmente afeto à atividade de TVDE, para efeitos do presente Regulamento são considerados exclusivamente os gastos e rendimentos imputáveis à prestação do serviço público de transporte de passageiros em táxi.

3 — Os gastos comuns a diferentes atividades devem ser objeto de imputação segundo critérios objetivos, transparentes, consistentes e verificáveis, adequados à natureza do gasto, designadamente em função dos quilómetros percorridos, do tempo de utilização, do número de serviços realizados ou de outro indutor de custo tecnicamente fundamentado.

4 — Para efeitos dos números anteriores, os operadores de táxi devem manter registos contabilísticos, analíticos ou outros registos económico-financeiros adequados que permitam identificar separadamente os rendimentos, gastos, quilómetros percorridos e tempos de utilização respeitantes à atividade de transporte em táxi e às demais atividades desenvolvidas, bem como os critérios utilizados para imputação dos gastos comuns.

5 — A informação e os critérios de imputação referidos nos números anteriores devem ser disponibilizados à AMT sempre que solicitados, para efeitos de supervisão, monitorização e revisão tarifária.

Artigo 6.º

Regras tarifárias de referência

1 — O modo de cálculo do preço a pagar pelo serviço público de transporte de passageiros em táxi tem em consideração o «Modo de cálculo normal D (aplicação dupla da tarifa)» previsto no Decreto-Lei n.º 45/2017, de 27 de abril.

2 — Os valores considerados no presente regulamento consubstanciam uma tarifa de referência.

3 — O cálculo do preço a pagar pelos serviços de táxi é dado pela seguinte equação:

Preço (viagem táxi) = *Bandeirada* + *Prç/km* x *Distância* + *Ptempo viagem* x *Fajuste* x *Duração*

em que:

Bandeirada, valor fixo cobrado no início da corrida, destinado a remunerar a disponibilidade do taxista para a prestação do serviço, independentemente da distância percorrida ou do tempo despendido;

Preço por quilómetro (Prç/km), reflete a componente de preço que é ponderada pela distância associada à utilização do veículo;

Preço por tempo de viagem (Ptempo viagem), reflete a componente de preço que é ponderada pela duração da viagem;

Distância, corresponde à extensão percorrida na viagem entre o ponto de origem e o ponto de destino;

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

Fajuste, corresponde a um fator que depende do dia (dia útil, sábado, domingo e feriado) e do período horário correspondente (período diurno e noturno) em que é realizada a viagem, e que permite introduzir a correção associada à maior remuneração salarial estabelecida pelo Código de Trabalho.

São ainda considerados:

Fração, corresponde à unidade mínima de tarifação no serviço de transporte em táxi, refletido no taxímetro, correspondente ao valor a cobrar por cada segmento percorrido de distância e tempo, nos termos definidos na estrutura tarifária em vigor.

Percurso, é 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.

4 — O valor da bandeirada é único e consta do Anexo I ao presente regulamento, que dele faz parte integrante. Constituem exceções as situações previstas no n.º 11.º do presente artigo, cujo valor consta igualmente do Anexo I.

5 — O preço associado às componentes de distância e tempo é calculado com base no produto do preço por quilómetro pela distância percorrida na viagem e no produto do preço por minuto pela duração da mesma, devendo o seu cálculo ser refletido em tempo real, de forma progressiva e em frações de segundos e metros, nos termos dos Anexos I e II ao presente Regulamento.

6 — O preço por quilómetro é único, sendo o seu valor independente do ponto de início e fim da viagem e do período do dia ou do ano em que é realizada a viagem;

7 — O preço por tempo de viagem padrão (Ptempoviagem) é o do período diurno num dia útil e considera a duração total da viagem;

8 — É considerado um fator de ajuste (Fajuste) a aplicar à componente relacionada com o preço por tempo de viagem, o qual é variável consoante o período do dia ou dia do ano.

9 — Nos termos do Código do Trabalho são considerados os seguintes períodos:

a) Período diurno compreende ao período entre as 7:00 e as 22:00;

b) Período noturno corresponde ao período entre as 22:00 e as 7:00 da manhã do dia seguinte;

c) Os feriados obrigatórios são os estabelecidos no n.º 1 do artigo 234.º do Código do Trabalho.

10 — Nos serviços que envolvam o pagamento de portagens, serão as mesmas suportadas pelo cliente, sendo que para o efeito o seu valor deve acrescer ao montante constante do taxímetro.

11 — Nos veículos táxi com lotação superior a quatro passageiros, o valor da bandeirada e o valor por quilómetro são majorados em 100 %, exclusivamente quando sejam efetivamente transportados mais de quatro passageiros, não sendo a majoração aplicável pelo mero facto de o veículo dispor de lotação superior.

12 — O preço por quilómetro e por tempo da tarifa de referência é único, sem prejuízo das tarifas específicas que venham a ser estabelecidas pelas autoridades de transportes nos termos do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, designadamente no âmbito de acordos de gestão intermunicipal.

Artigo 7.º

Suplementos

1 — Em caso de chamada telefónica ou reserva antecipada do serviço através de central ou aplicação, é cobrado um suplemento no valor de 0,80€, o qual deve ser acionado pelo condutor no início do percurso, ficando o taxímetro bloqueado logo que o mesmo seja introduzido.

2 — O suplemento deve ser visível no taxímetro quando o passageiro inicia a viagem.

3 — O suplemento referido no n.º 1 pode ser alterado, se, em sede de estudo económico, se verificar a viabilidade dessa decisão de alteração.

Artigo 8.º

Atualização regular de tarifas

1 — A atualização regular das tarifas é efetuada anualmente, de acordo com o fator de atualização do índice de preços do consumidor (IPC), sem habitação, para Portugal, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística em dezembro de cada ano, no que concerne ao preço por quilómetro (Pkm) e bandeirada, e com a evolução da Remuneração Mínima Mensal Garantida (RMMG) no que respeita ao preço por tempo de viagem padrão (Ptempoviagem).

2 — A AMT procede à divulgação do fator de atualização das referidas variáveis das tarifas de referência até ao dia 31 de dezembro de cada ano.

3 — A atualização regular das tarifas referida no presente artigo entra em vigor no dia 1 de abril do ano a que respeita.

Artigo 9.º

Atualização tarifária extraordinária

1 — Podem verificar-se atualizações tarifárias extraordinárias, com fundamento em causas imprevisíveis, tais como, variações anormais ou substanciais das componentes integrantes dos custos de exploração.

2 — A possibilidade de atualização tarifária extraordinária das tarifas de referência pode ser proposta à AMT pelas autoridades de transportes ou pelas associações profissionais representativas dos operadores de táxi

Artigo 10.º

Determinação e atualização de tarifas específicas

1 — As autoridades de transportes podem fixar e atualizar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, designadamente as referidas no n.º 3 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, através de regulamentos tarifários próprios, aprovados por deliberação do órgão executivo competente, após auscultação das associações profissionais representativas dos operadores de táxi no contingente local, bem como das associações de consumidores.

2 — Os regulamentos tarifários estabelecidos pelas autoridades de transportes devem respeitar as regras gerais constantes do presente regulamento, com as necessárias adaptações.

3 — Na fixação e atualização de tarifas específicas, além do disposto nos artigos 4.º a 6.º, as autoridades de transportes devem ainda ter em conta os seguintes fatores:

a) O valor das tarifas específicas deve ser calculado em função da distância e do tempo de viagem estimado, tendo em consideração os dias e períodos horários em que se prevê uma maior intensidade de realização da viagem;

b) Nos grandes polos geradores de atratividade, designadamente aeroportos ou terminais marítimos de cruzeiros, quando coexistam tarifas fixas com o regime tarifário baseado em taxímetro, deve ser assegurada ao passageiro a possibilidade de escolha entre as opções disponíveis, devendo estas e as respetivas condições de aplicação ser divulgadas de forma clara e visível no ponto de recolha de passageiros;

c) Nos casos em que as tarifas específicas sejam relativas ao serviço até determinadas zonas do território, estas devem ser definidas em esquema ou planta e ser de fácil compreensão para profissionais e passageiros, devendo também ser devidamente informadas pelo motorista sempre que ocorram.

4 — É admitida a redução de tarifas pelas Autoridades de Transportes com fundamento, designadamente, na redução dos custos inerentes à exploração do serviço público em causa e tendo em conta os princípios gerais da fixação de tarifas estabelecidos no presente regulamento, bem como os resultados de consulta pública do regulamento da autoridade de transportes.

5 — As Autoridades de Transportes, no contexto da fixação de contingentes intermunicipais ou fora dele, podem fixar tarifas municipais, intermunicipais ou metropolitanas, por si só ou em conjunto com autoridades contíguas, em função de circunstancialismos locais de forma a:

a) Eliminar restrições decorrentes de fronteiras administrativas;

b) Garantir o funcionamento, sem restrições, de áreas coerentes de mobilidade ou bacias de emprego, entre outras;

c) Promover o transporte de passageiros, designadamente em territórios de baixa densidade,

6 — No caso de definição de tarifas específicas o taxímetro deverá ficar bloqueado a partir da posição "a pagar" de forma a não poder ser reposto em outra posição tarifária, sem passar pela posição "livre".

7 — Previamente à decisão definitiva, as autoridades de transportes remetem o projeto de regulamento tarifário à AMT, para emissão de parecer no prazo de 10 dias úteis.

8 — A não emissão de parecer prevista no número anterior, ultrapassado o prazo referido, não obsta ao prosseguimento do procedimento, sem prejuízo das competências de supervisão da AMT.

9 — A implementação de tarifas específicas ou de outros tarifários locais que prevejam diferentes opções tarifárias para o passageiro deve ser acompanhada de informação clara, acessível e adequada sobre as opções disponíveis e respetivas condições de aplicação.

10 — Nos locais em que coexistam diferentes opções tarifárias, designadamente em grandes polos geradores de atratividade, as autoridades e demais entidades competentes podem, sempre que as condições locais e a disponibilidade de espaço o permitam e tal se revele adequado à organização do serviço e à proteção dos passageiros, prever pontos ou filas de tomada diferenciados, ou outras formas de organização física que facilitem a identificação e escolha do tarifário aplicável.

Artigo 11.º

Tarifas em contexto de gestão intermunicipal

1 — No território abrangido por acordo de gestão intermunicipal, as tarifas de retorno em vazio são eliminadas nos termos do n.º 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

2 — A eventual adoção de tarifas destinadas a substituir as tarifas referidas no número anterior, designadamente tarifas progressivas, é definida pelas autoridades de transportes competentes, atendendo às características do território e da procura e observando os princípios de orientação para os custos, eficiência, proporcionalidade, acessibilidade económica, transparência e não discriminação estabelecidos no presente Regulamento.

3 — A definição das mesmas deve ser fundamentada, designadamente quanto aos objetivos prosseguidos, aos custos associados à prestação do serviço e aos respetivos impactos previsíveis nos utilizadores e operadores.

4 — O presente Regulamento não determina a adoção de uma modalidade tarifária específica em substituição das tarifas de retorno em vazio, sem prejuízo do cumprimento do disposto no n.º 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

Artigo 12.º

Regimes tarifários aplicáveis a serviços contratados por meios digitais

1 — Nos serviços públicos de transporte de passageiros em táxi contratados ou reservados através de plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem serviços de mobilidade e transporte, nos termos dos artigos 21.º e 22.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, podem ser utilizados mecanismos

digitais de determinação e apresentação do preço ao passageiro, desde que respeitem as regras e os princípios gerais de formação de preços estabelecidos no presente Regulamento.

2 — Os mecanismos referidos no número anterior podem contemplar, entre outras:

a) Valor fixo previamente determinado para o percurso;

b) Valor calculado de acordo com o tarifário aplicável em taxímetro;

c) Valor aplicável aos serviços a contrato, nos termos legal e regulamentarmente previstos;

d) Valores determinados através de fórmulas tarifárias adaptáveis, assentes em parâmetros objetivos, transparentes, previamente definidos e verificáveis.

3 — A utilização de mecanismos tarifários digitais não constitui uma modalidade autónoma de serviço de transporte em táxi nem afasta a aplicação do regime jurídico previsto no Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, do presente Regulamento e, quando aplicável, dos regulamentos tarifários aprovados pelas autoridades de transportes competentes.

4 — Os operadores de táxi, as autoridades de transportes ou as entidades responsáveis pela disponibilização de plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem serviços de mobilidade e transporte, devem submeter à AMT o projeto tarifário, para emissão de parecer no prazo de 10 dias úteis, previamente à respetiva implementação ou alteração, para verificação do cumprimento das regras gerais constantes do presente regulamento, designadamente quanto ao artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

5 — A não emissão de parecer prevista no número anterior, ultrapassado o prazo referido, não obsta ao prosseguimento do procedimento, sem prejuízo das competências de supervisão da AMT.

6 — A prestação de serviço público de transporte em táxi através de plataformas de serviço dedicadas ou que agregam serviços de mobilidade e transporte deve ter em conta as limitações territoriais municipais aplicáveis, podendo ser prestados a nível intermunicipal nas condições previstas no Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

7 — Sem prejuízo das demais obrigações constantes da lei, as plataformas de serviço dedicadas ou que agregam serviços de mobilidade e transporte disponibilizam obrigatoriamente em relação a cada serviço, antes do início de cada viagem e durante a mesma:

a) Informação relativa aos termos e condições dos serviços disponibilizados, de forma clara, suficiente e transparente;

b) O preço da viagem, bem como os elementos que compõem a fórmula de cálculo;

c) A utilização de mapas digitais para acompanhamento em tempo real do trajeto do veículo;

d) Mecanismos transparentes, credíveis e fiáveis de avaliação da qualidade do serviço pelo utilizador, nomeadamente por botão eletrónico de avaliação relativo a cada operação;

e) Identificação do motorista, incluindo identificação e fotografia;

f) Identificação do veículo bem como a respetiva matrícula, a sua marca e modelo, o número de lugares e o ano de fabrico;

g) Os termos da emissão de fatura eletrónica;

h) Um botão eletrónico para a apresentação de queixas, de forma visível e facilmente acessível na página principal da plataforma, que redirecione o utilizador para a plataforma do Livro de Reclamações Eletrónico; e

i) Informações sobre resolução alternativa de litígios, nos termos da Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro.

Artigo 13.º

Serviços a contrato

1 — Sem prejuízo de disponibilização no veículo, os serviços a contrato podem ser celebrados em suporte físico ou em suporte digital, em momento prévio ao início do serviço, com recurso ao sistema eletrónico disponível na viatura, de onde conste, obrigatoriamente, o prazo de duração do contrato, o preço, a origem e destino da viagem e a identificação da plataforma de reserva, se aplicável, bem como os demais elementos necessários à identificação das condições específicas da prestação do serviço.

2 — Para efeitos do presente Regulamento, os serviços a contrato destinam-se à satisfação de necessidades específicas e previamente determinadas de um contraente identificado, mediante condições de prestação previamente acordadas, não se confundindo com a mera chamada, reserva ou contratação individual de serviços de táxi disponibilizados, em condições gerais, a público indeterminado.

3 — Podem designadamente constituir serviços a contrato os serviços decorrentes de contratos de serviço público celebrados com autoridades de transportes ou outras entidades públicas, bem como os serviços contratados por entidades públicas ou privadas ou por particulares para a satisfação de necessidades específicas e determinadas.

4 — Os serviços a contrato e os respetivos tarifários não podem ser utilizados para disponibilizar, de forma generalizada e em condições uniformes, serviços de táxi a público indeterminado que, pela sua natureza, correspondam a serviços a taxímetro, a percurso ou sujeitos a outro regime tarifário aplicável, sem prejuízo das competências das autoridades de transportes previstas no Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.

5 — Incluem-se no âmbito do presente artigo os "Serviço a percurso" enquanto serviço de transporte em táxi ao qual corresponde um preço previamente definido para determinado itinerário ou ligação, nos termos estabelecidos pela autoridade de transportes competente.

Artigo 14.º

Publicidade

1 — Sem prejuízo das regras especiais previstas na lei e no presente regulamento sobre a publicitação das tarifas, as autoridades de transportes e os operadores de táxi asseguram a divulgação clara, compreensível e facilmente acessível e através dos meios adequados, incluindo no interior dos veículos, bem como nas plataformas de serviço dedicadas ou que agregam serviços de mobilidade e transporte, das seguintes informações:

a) As tarifas adotadas para o serviço público de transporte de passageiros em táxi da respetiva competência ou responsabilidade;

b) Os direitos e os deveres dos passageiros, designadamente em matéria tarifária;

c) Os meios de reclamação e os contactos das autoridades de transportes e da AMT;

d) As entidades de resolução alternativa de litígios.

2 — Os táxis deverão exibir uma informação ao passageiro impressa em suporte autocolante não transparente, afixada no vidro traseiro lateral esquerdo, virada para o respetivo interior que contenha as informações necessárias ao esclarecimento do sistema tarifário em vigor

3 — Todos os veículos homologados para o transporte de mais de quatro passageiros deverão ter afixada de forma bem visível essa indicação, bem como a referência de que a sua utilização implica o pagamento de uma tarifa mais elevada do que a praticada por táxis com lotação inferior.

4 — A afixação referida no número anterior far-se-á, cumulativamente, no lado direito do para-brisas e no vidro da porta traseira direita, sempre com leitura quer do interior, quer do exterior

5 — A informação constante dos números 1 a 3 consta de modelo aprovado pela AMT.

CAPÍTULO III

Atuação complementar em matéria tarifária

Artigo 15.º

Recomendações estratégicas

1 — Sem prejuízo da emissão de pareceres no âmbito das suas competências, com vista a promover o desenvolvimento sustentável do transporte público, a otimizar os respetivos benefícios para a mobilidade e a coesão territorial, social e económica e a aperfeiçoar as estruturas tarifárias vigentes no país, a AMT pode emitir recomendações sobre as opções estratégicas, designadamente sobre aspetos relevantes para a regulação tarifária.

2 — As autoridades de transportes e os operadores de táxi, as associações profissionais representativas dos operadores de táxi ou plataformas de serviço dedicadas ou que agregam serviços de mobilidade e transporte, ou as associações de consumidores de âmbito nacional e de interesse genérico podem solicitar à AMT pareceres interpretativos sobre a aplicação do presente regulamento.

Artigo 16.º

Dever de informação e comunicação

1 — As autoridades de transportes, os operadores de táxi e plataformas de serviço dedicadas ou que agregam serviços de mobilidade e transporte estão adstritos ao dever de colaboração com a AMT na prestação e comunicação da informação que lhes for solicitada, nos termos dos artigos 8.º, 40.º e 46.º dos Estatutos da AMT. Sempre que necessário para a prossecução eficiente da regulação tarifária, incluindo para efeitos de monitorização e revisão tarifária, devem as autoridades de transportes, os operadores de táxi, as associações profissionais representativas dos operadores de táxi ou plataformas de serviço dedicadas ou que agregam serviços de mobilidade e transporte, prestar informação adicional ou complementar a ser apresentada em prazo não inferior a 15 (quinze) dias, salvo em situações de urgência devidamente fundamentada.

2 — No tratamento de todas as informações e dados que lhe são apresentados ao abrigo do presente regulamento, a AMT garante o cumprimento integral da legislação e regulamentos aplicáveis, designadamente a Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto, o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, a Diretiva (UE) 2016/943 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2016, e as deliberações que contenham recomendações da Comissão Nacional de Proteção dos Dados Pessoais e da Comissão de Acesso aos Documentos Administrativos.

3 — No que se refere ao reporte de dados:

a) O reporte dos elementos constantes do Anexo III é efetuado pelas entidades que detenham ou produzam a respetiva informação no âmbito da sua atividade, de acordo com a natureza dos dados, sem prejuízo dos poderes da AMT para solicitar informação adicional necessária ao exercício das respetivas competências;

b) Os indicadores constantes da Parte A do Anexo III são objeto de reporte pelas plataformas de serviços de táxi relativamente aos serviços que disponibilizem, intermedeiem ou organizem e pelos operadores de táxi que disponham de sistemas eletrónicos que permitam a respetiva recolha e extração automatizada;

c) Os operadores que não utilizem plataformas eletrónicas ou outros sistemas que permitam a recolha e extração automatizada dos indicadores constantes da Parte A do Anexo III não ficam obrigados, por força do presente Regulamento, à adesão a plataformas eletrónicas ou à aquisição de sistemas especificamente destinados à sua produção, nem ao reporte individualizado dos dados relativos a cada serviço, sem prejuízo do dever de reporte da informação agregada e económico-financeira constante da Parte B do mesmo Anexo;

d) Todos os operadores de táxi devem reportar os elementos constantes da Parte B do Anexo III que respeitem à respetiva atividade, com exceção da informação já reportada pelos operadores que detenham plataformas ou de sistemas digitais, ao abrigo da Parte A do referido Anexo III;

e) As autoridades de transportes devem reportar os elementos constantes das Partes A e B que detenham ou produzam no âmbito do exercício das respetivas competências;

f) A informação operacional individualizada constante da Parte A do Anexo III é reportada trimestralmente, a informação agregada sobre a atividade constante da Parte B é reportada semestralmente e a informação económico-financeira relativa aos custos de exploração é reportada anualmente, sem prejuízo da possibilidade de transmissão automática ou contínua sempre que existam sistemas eletrónicos interoperáveis que o permitam.

4 — A AMT promove, sempre que tecnicamente possível, mecanismos de interoperabilidade destinados a permitir a transmissão automatizada dos dados e a evitar a duplicação de obrigações de reporte. Sem prejuízo das periodicidades referidas, a AMT pode, em situações excecionais, designadamente para efeitos de revisão tarifária, monitorização extraordinária da evolução dos custos ou verificação de alterações relevantes das condições de exploração, solicitar a atualização dos elementos que considere necessários ao exercício das respetivas competências.

5 — Sempre que o operador de táxi exerça simultaneamente outras atividades económicas, ou quando o veículo se encontre igualmente afeto à atividade de TVDE, os elementos económico-financeiros reportados respeitam exclusivamente à atividade de transporte em táxi, devendo os gastos comuns ser autonomamente identificados e imputados de acordo com os critérios previstos no artigo 5.º

6 — As associações profissionais representativas dos operadores de táxi podem colaborar na recolha, agregação e transmissão da informação relativa aos seus representados, devendo identificar a metodologia de recolha, o universo abrangido, a dimensão e composição da amostra e o período temporal a que respeitam os dados, sem prejuízo dos deveres de reporte diretamente aplicáveis aos operadores e dos poderes da AMT para lhes solicitar diretamente a informação necessária.

CAPÍTULO IV

Disposições finais e transitórias

Artigo 17.º

Disposição transitória

1 — A tarifa de referência inicial aplicável nos termos do presente Regulamento é fixada com base na informação económico-financeira mais recente disponível à data da sua implementação, considerando designadamente a evolução dos principais fatores de custo ocorrida desde o período de referência utilizado na respetiva determinação.

2 — À tarifa referida no número anterior, é aplicada uma taxa de redução de 9 % durante o primeiro ano, produzindo efeitos a partir da entrada em vigor do presente regulamento, devendo ser respeitado o período de adaptação dos taxímetros, o que consubstancia um preço final de 0,58 EUR/km e 0,28 EUR/min.

3 — A aplicação do novo tarifário ocorre simultaneamente a partir da data referida no número anterior, não sendo permitida a aplicação antecipada do mesmo.

4 — A atualização das tarifas no decorrer do ano de 2027, poderá ser efetuada por deliberação do Conselho de Administração da AMT, dependendo dos seguintes requisitos:

a) Verificação da evolução dos custos de exploração, podendo ocorrer sempre que se justifique; e

b) Cumprimento integral e tempestivo do dever de reporte de dados pelos operadores e demais entidades abrangidas pelo presente regulamento.

5 — Para efeitos de acompanhamento da implementação do regulamento e de eventual revisão tarifária, as autoridades de transportes municipais, intermunicipais e metropolitanas, as associações profissionais representativas dos operadores de táxi, e respetivos operadores de táxi, bem como as plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem serviços de mobilidade e transporte, devem transmitir à AMT, por via digital, os dados previstos no anexo III, bem como informação relativa aos impactos em diferentes segmentos tarifários.

6 — Ao incumprimento do dever de reporte de dados aplicam-se as alíneas a), b) e i) do n.º 1 do artigo 40.º do Anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Artigo 18.º

Plataforma digital de monitorização

1 — A AMT promove o desenvolvimento e a disponibilização de uma plataforma digital destinada ao registo, transmissão, tratamento e monitorização dos dados previstos no presente regulamento.

2 — O reporte da informação prevista no presente Regulamento é efetuado, em regra, através da plataforma digital referida no número anterior, nos termos e condições técnicas a definir e divulgar pela AMT.

3 — Sempre que a informação seja transmitida automaticamente através de plataformas ou sistemas eletrónicos interoperáveis com a plataforma da AMT, considera-se cumprido o respetivo dever de reporte, não sendo necessária nova submissão dos mesmos dados.

4 — Os operadores de táxi que, por não disporem de meios informáticos adequados ou por outras razões objetivamente justificadas relacionadas com o acesso ou utilização da plataforma digital, não se encontrem em condições de efetuar o reporte através daquela plataforma podem cumprir o respetivo dever de informação através de meio alternativo disponibilizado ou aceite pela AMT.

5 — O reporte previsto no número anterior pode ser efetuado com o apoio ou por intermédio das associações profissionais representativas dos operadores de táxi, sem prejuízo da responsabilidade do operador pelo cumprimento do dever de informação e pela exatidão dos dados transmitidos.

6 — Em caso de indisponibilidade técnica da plataforma ou quando outras circunstâncias excecionais o justifiquem, a AMT pode determinar a utilização temporária de meios alternativos de transmissão da informação pelas entidades abrangidas pelos deveres de reporte.

Artigo 19.º

Fiscalização da aplicação do regulamento

1 — A fiscalização da aplicação do presente regulamento é da competência da AMT, sem prejuízo das competências e colaboração das entidades identificadas no artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro

2 — A AMT, sempre que considere necessário, pode, nos termos dos respetivos estatutos, requerer a informação necessária e realizar ou determinar a realização de auditorias, designadamente a operadores de táxi e plataformas de serviço dedicadas ou que agregam serviços de mobilidade e transporte, para efeitos da verificação do cumprimento do presente regulamento e da conformidade dos dados reportados.

Artigo 20.º

Regime sancionatório

1 — Para garantir a conformidade com o enquadramento legal e nacional aplicável e o cabal desempenho de funções da AMT, as autoridades de transportes colaboram com a AMT nos termos dos seus estatutos e do presente regulamento, preferencialmente através de plataformas interoperáveis.

2 — Os representantes legais das empresas ou outras entidades destinatárias da atividade da AMT, conforme o artigo 46.º dos Estatutos da AMT, e as pessoas que colaborem com aquelas, prestam toda a colaboração que lhes seja solicitada pela AMT para o cabal desempenho das suas funções, nos termos do artigo 8.º dos Estatutos da AMT, preferencialmente através de plataformas interoperáveis.

3 — O incumprimento das normas do presente regulamento é sancionado, designadamente nos termos do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, e dos Estatutos da AMT, sem prejuízo da aplicação de sanções por incumprimento de regras previstas em contratos de serviço público e em legislação e regulamentação nacional e europeia aplicável.

4 — Constituem também contraordenação as infrações praticadas no âmbito do presente regulamento, puníveis nos termos do consignado no artigo 40.º dos Estatutos da AMT.

5 — Se a contraordenação consistir na omissão do cumprimento de um dever jurídico ou de uma determinação emanada da AMT, a aplicação da coima não dispensa o infrator do cumprimento do dever e não obsta ao exercício dos poderes em matéria de inspeção e auditoria da AMT, a todo o tempo, nos termos do previsto no n.º 5 do artigo 34.º e artigo 35.º dos Estatutos da AMT.

Artigo 21.º

Norma Revogatória

É revogado o Regulamento n.º 717/2026, de 9 de junho, na sua redação atual.

Artigo 22.º

Entrada em vigor

1 — O presente regulamento entra em vigor 10 dias após a sua publicação no *Diário da República*.

2 — Os taxímetros devem ser adaptados ao novo tarifário no prazo máximo de 90 dias após a entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 23.º

Aplicação nas Regiões Autónomas

As regras constantes do presente regulamento podem aplicar-se nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, por decisão e adaptação dos respetivos Governos Regionais, atentas as respetivas atribuições e competências legais.

ANEXO I

Tarifas de referência

Tipologia de Tarifa	Tipologia de dias	Períodos	Bandeirada	Preço/km	Preço/min	F_{ajuste}
Tarifa 1	Dias Úteis	Período Diurno	2,00 €	0,73 €	0,34 €	1,00
Tarifa 2		Período Noturno				1,25
Tarifa 3	Fins de semanas e feriados	Período Diurno				1,50
Tarifa 4		Período Noturno				1,75
Tarifa C (tarifa a contrato) (1)						
Tarifa D (tarifa digital) (2)						

Tipologia de Tarifa	Tipologia de dias	Períodos	Bandeirada	Preço/km	Preço/min	F_{ajuste}
Tarifa E (tarifa específica) (3)						

Suplemento de reserva ou chamada — 0,80€

(1) De acordo com o artigo 13.º do Regulamento.

(2) De acordo com o artigo 12.º do Regulamento.

(3) De acordo com o artigo 10.º do Regulamento.

Tipo de veículos	Tipologia de Tarifa	Bandeirada	Preço/Km	Preço/min
			Regra geral	
Táxis até 4 passageiros	Dias Úteis — Período Diurno	2,00 €	0,73 €	0,34
	Dias Úteis — Período Noturno			0,42
	Fins de semana e feriados — Período Diurno			0,50
	Fins de semana e feriados — Período Noturno			0,59
Táxis com capacidade para + de 4 passageiros quando efetivamente transportem mais de 4 passageiros	Dias Úteis — Período Diurno	4,00 €	1,46 €	0,34
	Dias Úteis — Período Noturno			0,42
	Fins de semana e feriados — Período Diurno			0,50
	Fins de semana e feriados — Período Noturno			0,59

ANEXO II

Frações

Tipo de veículos	Tipologia de Tarifa	Frações de distância		Frações de tempo	
		Frações (metro)	Frações de €	Frações (segundo)	Frações de €
Táxis até 4 passageiros	Dias Úteis — Período Diurno	136,79	0,10 €	17,84	0,10 €
	Dias Úteis — Período Noturno	136,79	0,10 €	14,27	0,10 €
	Fins de semana e feriados — Período Diurno	136,79	0,10 €	11,89	0,10 €
	Fins de semana e feriados — Período Noturno	136,79	0,10 €	10,20	0,10 €
Táxis com capacidade para + de 4 passageiros quando efetivamente transportem mais de 4 passageiros	Dias Úteis — Período Diurno	68,39	0,10 €	17,84	0,10 €
	Dias Úteis — Período Noturno	68,39	0,10 €	14,27	0,10 €
	Fins de semana e feriados — Período Diurno	68,39	0,10 €	11,89	0,10 €
	Fins de semana e feriados — Período Noturno	68,39	0,10 €	10,20	0,10 €

ANEXO III

Indicadores de reporte

Os indicadores previstos no presente Anexo destinam-se à monitorização da aplicação do regime tarifário e à avaliação da evolução das condições económico-financeiras de exploração do serviço público de transporte de passageiros em táxi. Para efeitos de reporte, os indicadores são organizados em:

Parte A — Informação operacional individualizada relativa aos serviços realizados;

Parte B — Informação agregada de atividade e informação económico-financeira.

A informação é reportada pelas entidades que a produzam ou detenham no âmbito da respetiva atividade, nos termos do presente Regulamento.

PARTE A — Monitorização do funcionamento do sistema tarifário

Informação obtida diretamente de plataformas ou de sistemas digitais, associada a cada viagem individual

Informação operacional individualizada relativa aos serviços realizados	Unidade/Formato	Entidade responsável pelo reporte	Periodicidade
Município em que a viatura se encontra licenciada	Código/Designação	Plataforma de serviços de táxi ou operador que disponha de sistema eletrónico de recolha e extração dos dados	Trimestral ou transmissão automatizada
Código de identificação da viatura	Código	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Modalidade de contratação do serviço	Rua/Praça/Central/Reserva/Plataforma	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Tarifa aplicada	Código/Tipologia tarifária	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Valor final do serviço	Euros	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Valor dos suplementos aplicados	Euros	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Valor das portagens suportadas pelo passageiro	Euros	Plataforma ou operador com sistema eletrónico, quando disponível	Trimestral ou transmissão automatizada
Distância do serviço	Km	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Lotação/tipologia da viatura	Até 4 passageiros/Mais de 4 passageiros	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Data de início do serviço	dd:mm:aaaa	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Hora de início do serviço	hh:mm:ss	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Data de fim do serviço	dd:mm:aaaa	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada
Hora de fim do serviço	hh:mm:ss	Plataforma ou operador com sistema eletrónico	Trimestral ou transmissão automatizada

Parte B — Informação agregada de atividade e informação económico-financeira

Informação para TODOS os operadores independentemente de estar numa plataforma

Exercício simultâneo de atividade TVDE (Sim/Não)

Informação agregada relativa à atividade a disponibilizar por operadores independentemente de estar numa plataforma

Indicador	Unidade/Formato	Entidade responsável pelo reporte	Periodicidade
Número de veículos em exploração	Número	Operador, diretamente ou através de associação que o represente	Semestral
Número de serviços realizados	Número	Operador, diretamente ou através de associação que o represente	Semestral
Quilómetros realizados em serviço comercial	Km	Operador, diretamente ou através de associação que o represente	Semestral
Quilómetros realizados em vazio	Km	Operador, quando disponíveis	Semestral
Quilómetros totais percorridos	Km	Operador	Semestral
Horas de atividade	Horas	Operador	Semestral
Receita total proveniente da prestação do serviço de táxi	Euros	Operador	Semestral
Número de motoristas afetos à atividade	Número	Operador	Semestral
Número de veículos em exploração	Número	Operador	Semestral
Dias de atividade no período	Dias	Operador	Semestral

Informação económico-financeira

B.1 — Custos com veículo			
Aquisição ou leasing do veículo	Euros	Operador	Anual
Depreciações e amortizações ([3])	Euros	Operador	Anual
B.2 — Custos associados ao cumprimento das obrigações legais			
Capacitação profissional do taxista	Euros	Operador	Anual
Custos de formação	Euros	Operador	Anual
Carta ou título profissional	Euros	Operador	Anual
Alvarás, licenças ou outros títulos legalmente exigidos	Euros	Operador	Anual
Licenciamento do veículo	Euros	Operador	Anual
Aquisição do taxímetro	Euros	Operador	Anual
Calibração do taxímetro	Euros	Operador	Anual
Seguro automóvel, seguro de risco profissional e seguro de acidentes de trabalho, quando aplicável	Euros	Operador	Anual
Inspeção obrigatória do veículo	Euros	Operador	Anual
Sistema de faturação eletrónica	Euros	Operador	Anual

Regulamento n.º 1324-A/2026

Indicador	Unidade/Formato	Entidade responsável pelo reporte	Periodicidade
Custos de acesso ou utilização de plataformas de serviços de táxi, quando aplicável	Euros	Operador	Anual
Higiene e segurança no trabalho	Euros	Operador	Anual
Serviços de contabilidade	Euros	Operador	Anual
B.3 — Custos variáveis de exploração			
Combustível, discriminado por fonte energética (1)	Euros e, sempre que disponível, quantidade consumida	Operador	Anual
Energia elétrica destinada à propulsão	Euros e kWh, quando aplicável	Operador	Anual
Manutenção e revisões do veículo	Euros	Operador	Anual
Pneus, óleos e peças	Euros	Operador	Anual
Lavagem e limpeza do veículo	Euros	Operador	Anual
Outros custos diretamente associados à exploração do serviço, devidamente identificados	Euros	Operador	Anual
B.4 — Custos com Recursos Humanos (2)			
Custos com recursos humanos	Euros	Operador	Anual
Número de trabalhadores ou motoristas equivalentes a tempo completo afetos à atividade	Número	Operador	Anual
Número total de horas trabalhadas	Horas	Operador	Anual
B.5 — Exercício simultâneo de outras atividades			
Exercício simultâneo da atividade de TVDE	Sim/Não	Operador	Anual e sempre que ocorra alteração
Utilização do mesmo veículo nas atividades de táxi e TVDE	Sim/Não	Operador	Anual e sempre que ocorra alteração
Quilómetros afetos à atividade de táxi	Km	Operador	Semestral
Quilómetros afetos à atividade de TVDE, quando disponíveis	Km	Operador	Semestral
Gastos diretamente imputáveis à atividade de táxi	Euros	Operador	Anual
Gastos comuns às atividades de táxi e TVDE	Euros	Operador	Anual
Percentagem ou montante dos gastos comuns imputados à atividade de táxi	%/Euros	Operador	Anual
Critério de imputação dos gastos comuns	Km/Horas/Serviços/Outro, devidamente identificado	Operador	Anual

(1) De acordo com a alínea b) do artigo 5.º do Regulamento.

(2) De acordo com a alínea c) do artigo 5.º do Regulamento.

(3) De acordo com a alínea d) do artigo 5.º do Regulamento.

10 de outubro de 2026. — O Conselho de Administração: Ana Paula Vitorino, presidente — Paula Braz Machado, vogal — Carina João Oliveira, vogal — Luís Trindade Santos, vogal.

320051960