



Introdução

O transporte em táxi representa um segmento importante na estrutura do ecossistema da mobilidade e dos transportes, tanto nos meios urbanos como nos territórios de baixa densidade. Como modo de transporte público individual e coletivo, designadamente no âmbito do transporte a flexível ou a pedido¹, os táxis desempenham um papel fundamental na ligação de “primeira e última milha” (*first and last mile*), em complemento às redes de transporte coletivo pesado e garantindo a acessibilidade das áreas com menor cobertura.

O transporte em táxi permite promover a coesão, reduzir as disparidades regionais e melhorar a conectividade e o acesso a serviços essenciais por parte de todas as regiões, contribuindo para o cumprimento dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu e da Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente, que preconiza um sistema europeu de transportes sustentável, inteligente, flexível e adaptável a padrões de transporte em constante mutação, baseado em avanços tecnológicos de vanguarda suportados na investigação, inovação e

empreendedorismo e proporcionando uma conectividade sem descontinuidades, segura e protegida para todos os cidadãos europeus, impulsionando as transições ecológica e digital.

Ao abrigo das atribuições, competências e poderes definidos nos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) tem como um dos seus objetivos estratégicos contribuir para a conceção e implementação de políticas públicas de mobilidade sustentável e promover uma literacia geral em matéria de mobilidade e transportes. A AMT tem vindo a prosseguir esses objetivos, por via, entre outras iniciativas, da divulgação de estudos e notas estatísticas focados em determinados setores ou modos de transporte sob o seu âmbito regulatório.

Com a presente nota estatística, a AMT divulga dados relevantes sobre o transporte em táxi em Portugal, com vista a contribuir para a informação de decisores públicos, de

¹ Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro. O transporte flexível ou a pedido é o serviço público de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários,

horários, paragens e tipologia de veículo. O artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro prevê que as autoridades de transportes podem autorizar a realização de transportes coletivos em táxi, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro.

stakeholders do setor e dos cidadãos em geral. Os dados provêm de uma recolha de informação levada a cabo pela AMT bianualmente junto dos 278 municípios de Portugal continental, relativamente a matérias da sua exclusiva competência – no presente caso, os dados referem-se ao ano de 2021, tendo todos os municípios respondido ao pedido de informação. O processo de recolha, tratamento e consolidação dos dados foi conduzido pelo Observatório da Mobilidade e dos Transportes da AMT, sendo que os dados utilizados na presente Nota Estatística se encontram disponíveis para consulta num relatório dinâmico interativo do website público do Observatório [\[Link\]](#).

Enquadramento Legal do Setor

O enquadramento legal do setor do táxi em Portugal foi recentemente atualizado com vista à sua modernização, com a entrada em vigor do novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro. O novo regime veio substituir um quadro legal vigente há mais de duas décadas, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, com as suas sucessivas alterações. Veio também promover uma harmonização com o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

De entre as principais alterações introduzidas pelo novo regime, destacam-se as seguintes:

- Reforça-se a classificação do transporte em táxi como um serviço público, logo sujeito a exigências de universalidade e disponibilidade, sobretudo nos territórios de baixa densidade. Nestes territórios, embora a procura seja mais baixa, a oferta do transporte em táxi reveste-se de caráter essencial para garantir a mobilidade e conectividade das populações;

Refira-se ainda que a presente nota estatística sucede a duas publicações anteriores da AMT relativas ao setor do táxi:

- “*Relatório Estatístico dos Serviços de Transporte em Táxi*” (abril de 2017) [\[Link\]](#). Os dados utilizados neste relatório foram publicados num microsite interativo da AMT, intitulado “*Táxis em Portugal 2006-2017*” [\[Link\]](#);
- “*Síntese sobre o Transporte em Táxi em Portugal*” (junho de 2020) [\[Link\]](#).

- Reorganizam-se e atualizam-se as regras de acesso à atividade, através de licenciamento, titulado por alvará, reintroduzindo e atualizando o requisito de idoneidade do operador, essencial para o exercício da atividade;
- É mantido o estatuto dos municípios enquanto autoridades de transporte competentes para o serviço público de transporte de passageiros em táxi, podendo fixar os contingentes, atribuir licenças e definir os regimes de estacionamento. Os municípios passam a poder partilhar ou delegar parte ou a totalidade das competências nessa matéria em entidades intermunicipais, por via de contratos interadministrativos a celebrar entre as partes.
- As autoridades de transportes, realizando estudos sobre os perfis da mobilidade nos seus territórios, podem fixar contingentes à escala intermunicipal;
- Os concursos para atribuição de licenças devem obedecer aos princípios da igualdade, transparência e não discriminação entre operadores,

- promovendo a qualidade dos serviços, em benefício dos utilizadores;
- São previstos novos modelos de prestação de serviços através de reserva, nomeadamente por via digital (plataforma eletrónica/app) dedicada ou que agregue outros serviços de mobilidade. As plataformas devem disponibilizar estimativas de preço final ao consumidor e estão sujeitas às limitações geográficas dos contingentes;

- A AMT assume um papel central na formulação de regras gerais de formação dos preços, tendo em conta os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade, em articulação com o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, que fixa regras gerais tarifárias para os restantes transportes públicos.²

Licenças e contingentes atuais

Os veículos afetos ao serviço público de transporte em táxi estão sujeitos a licença a emitir pelos municípios, enquanto autoridades de transportes competentes³, sendo o número de licenças limitado ao contingente em vigor nesse município. Quando o número de licenças é inferior ao contingente estabelecido, a diferença designa-se por “vagas”.

De acordo com o DL n.º 101/2023, de 31 de outubro, a fixação de contingentes (bem como dos regimes de estacionamento) é sujeita a procedimento de consulta pública prévia levado a cabo pela autoridade de transportes, devendo esta elaborar bianualmente estudos de avaliação dos mesmos. Em ambos os procedimentos, devem ser ouvidos os operadores de táxi, representados através das respetivas associações profissionais.

Quanto às licenças, estas são atribuídas pelas autoridades de transportes em função de critérios qualitativos e por meio de concurso público aberto a operadores de táxi. Os termos gerais dos programas de concurso são definidos por regulamento, devendo obedecer aos princípios da igualdade, transparência e não discriminação entre operadores, e de

critérios de promoção da qualidade dos serviços de táxi – *e.g.*, a idade e eficiência ambiental e energética dos veículos e a modernização dos sistemas de pagamento.

Em 2021, o contingente total e o número total de licenças de táxi nos municípios de Portugal continental ascendiam, respetivamente, a 13.470 e 12.293 lugares. Desta forma, existiam 1.177 vagas, sendo o nível de alocação dos contingentes de 91%. Em termos médios, o contingente, número de licenças e vagas correspondia, aproximadamente, a 48, 44 e 4 lugares por município.

Tanto no regime jurídico anterior como no atual, está previsto o licenciamento de táxis para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida, devidamente adaptados para as especificidades desse transporte, podendo as respetivas licenças ser atribuídas no âmbito do contingente geral ou de um contingente especial criado para o efeito. No total, em 2021 existiam 83 lugares em contingentes dessa natureza em Portugal continental. Em termos de licenças, existiam 137 licenças para este tipo de táxis, das quais 56 e 81 atribuídas no âmbito do contingente geral e especial, respetivamente.

² Para mais informações sobre as potencialidades do regime, consultar o seguinte [\[Link\]](#).

³ Ou, com a entrada em vigor do DL n.º 101/2023, de 31 de outubro, das entidades intermunicipais nas

quais os municípios venham a delegar essas competências. No entanto, uma vez que os dados dizem respeito a 2021, na presente nota todas as autoridades de transportes são municípios.

Lisboa é o município com maior oferta, com 50 licenças em vigor, atribuídas no âmbito de um contingente especial totalmente preenchido.

A Figura 1 ilustra a distribuição geográfica, por município, do número de licenças (Fig. 1(a)) e do número de licenças por milhar de habitantes (Fig. 1(b)) em Portugal continental. Como se verifica, os municípios mais servidos por táxis são os que se situam na faixa litoral (excetuando o litoral alentejano), integrando as regiões mais densamente povoadas do país. Por outro lado, a oferta é menor na generalidade do interior, nomeadamente nos municípios alentejanos.⁴

De entre os municípios com maior número de licenças (Fig. 1(a)), destacam-se significativamente as cidades de Lisboa (3.496) e do Porto (699) às quais se seguem Cascais (194), Oeiras (137), Coimbra (136) e

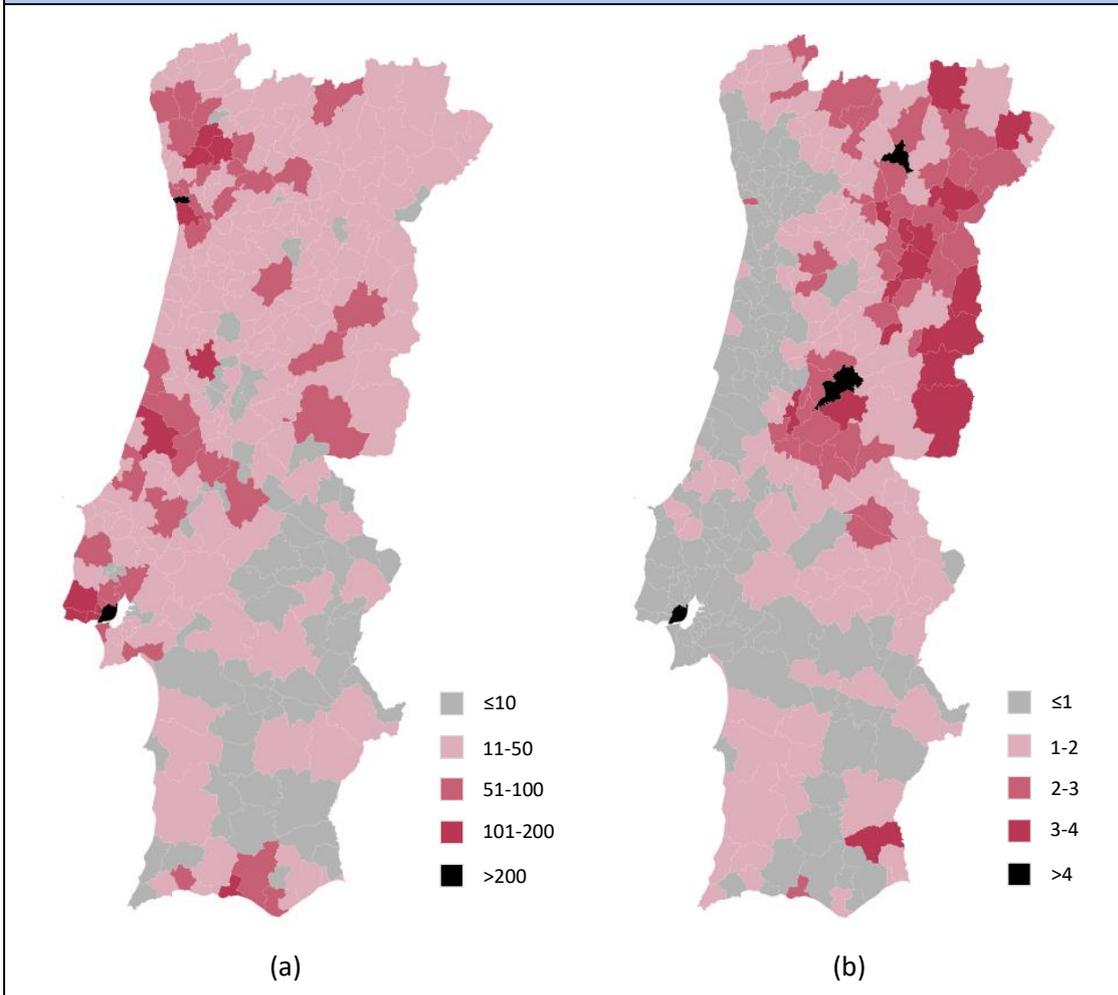
Sintra (124). Por outro lado, os municípios com menor número de licenças são Constância e Cuba (4), Alvito e Mourão (2) e Barrancos (1).

Relativamente ao indicador número de licenças por milhar de habitantes (Fig. 1(b)), verifica-se que, genericamente, o mesmo é mais elevado nas regiões do interior norte, sendo mais baixo no litoral e (à semelhança do número de licenças) no Alentejo – ou seja, esta região afigura-se como a menos bem servida por táxis, em termos absolutos e relativos. Apesar de esta métrica envolver a população residente como denominador, Lisboa (o município mais populoso do país) foi onde o valor resultou mais elevado: 6,4 licenças por milhar de habitantes; seguem-se Pampilhosa da Serra (4,7), Murça (4,5), Tabuaço (3,9) e Mêda (3,7).

⁴ Relativamente ao transporte em táxi em municípios de baixa densidade, consulte a análise estatística da

AMT “Mobilidade em Territórios de Baixa Densidade”, [\[Link\]](#).

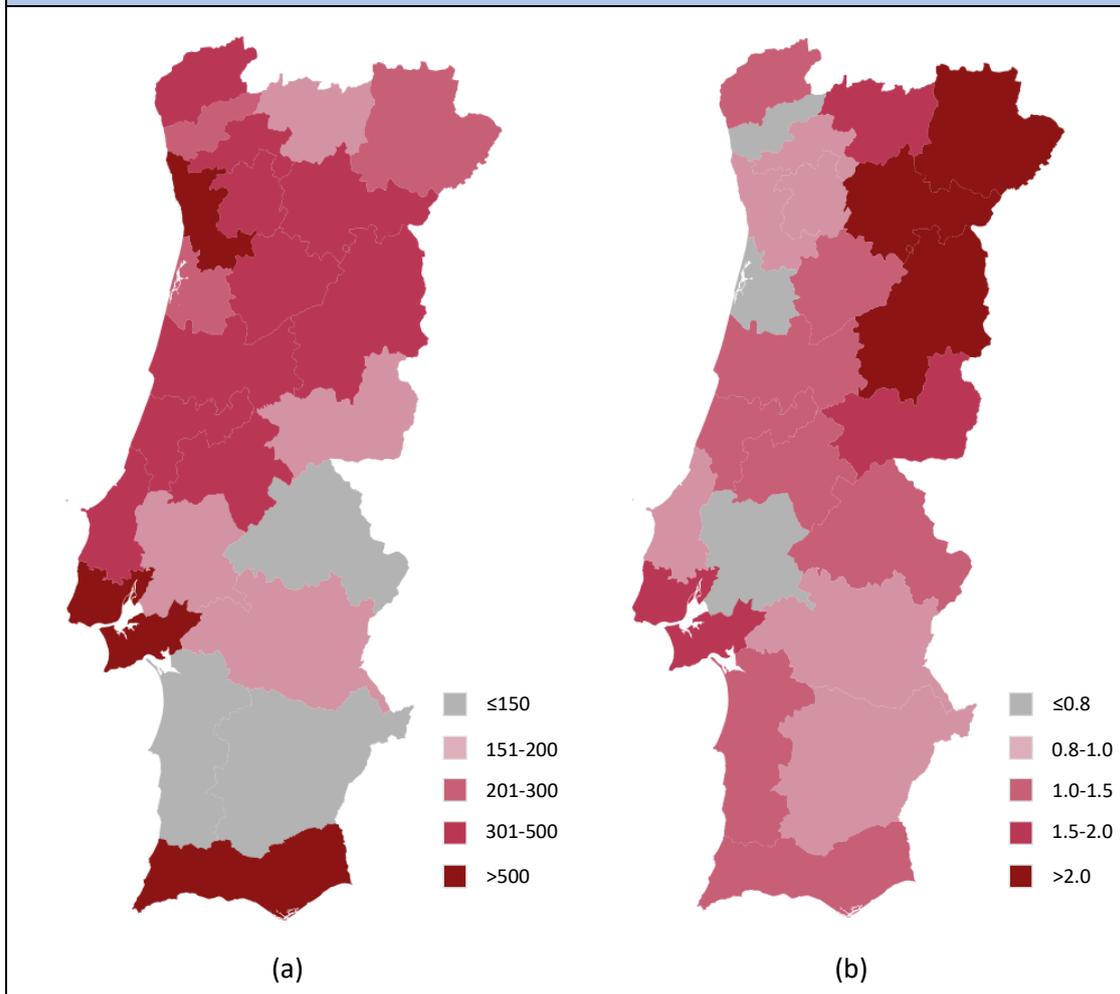
Figura 1 – Licenças de táxi por município: (a) número e (b) número por 1.000 habitantes.



A Figura 2 representa, tal como a Figura 1, a distribuição geográfica das licenças de táxi, em número (fig. 2(a)) e número por milhar de habitantes (Fig. 2(b)), mas agora por região NUTs III. Os dois mapas corroboram as conclusões anteriores, nomeadamente

que (i) a região do litoral (excetuando o litoral alentejano) concentra o maior número de licenças e que (ii) os maiores rácios de licenças por população ocorrem na região interior norte.

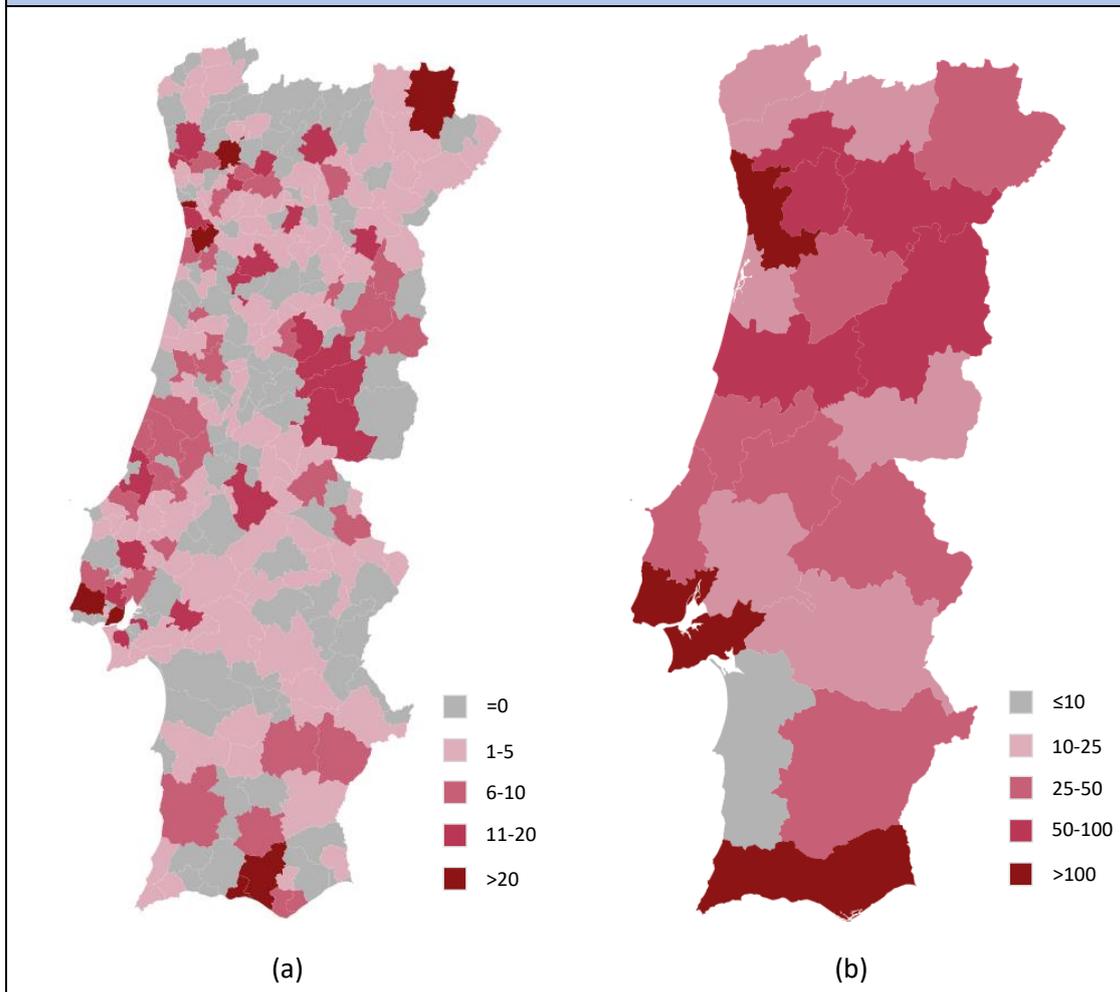
Figura 2 – Licenças de táxi por NUTS III: (a) número e (b) número por 1.000 habitantes.



A Figura 3 representa a distribuição geográfica do número de vagas – ou seja, a diferença entre o contingente e o número de licenças atribuídas – por município e por NUTs III. Verifica-se que as vagas se distribuem algo uniformemente pelo país, sendo em menor número no Alentejo. Os municípios com

maior número de vagas são: Lisboa (104), Guimarães (64), Sintra (59) e Loulé (57). Por outro lado, há 108 municípios (39% do total) que não têm vagas (*i.e.*, o número de licenças ativas é igual ao contingente fixado).

Figura 3 – Número de vagas nos contingentes: (a) municípios e (b) NUTs III



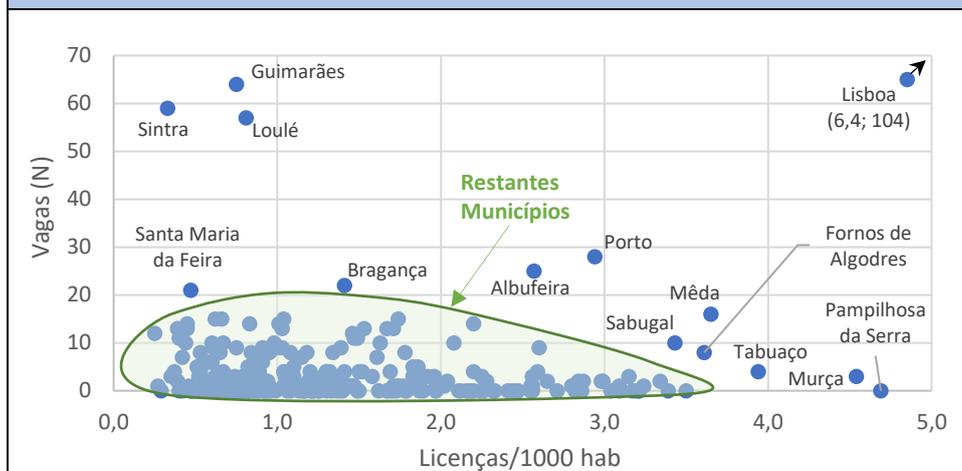
Na Figura 4 representa-se o posicionamento dos vários municípios relativamente aos indicadores (i) Licenças por 1000 habitantes e (ii) número de vagas no contingente – desta forma, o gráfico permite efetuar um contraste entre a adequação da oferta à potencial procura (Licenças/1000 habitantes) e o potencial de aumento da oferta (vagas nos contingentes).

No gráfico, os pontos representativos da maioria dos municípios concentram-se numa região caracterizada por até 3,5 licenças por 1000 habitantes e menos de 20 vagas disponíveis. Verifica-se, no entanto, que os municípios de Sintra, Guimarães e Loulé combinam um nível de oferta relativa baixo (<1 licença por milhar de habitantes) com uma

elevada disponibilidade em termos de vagas por preencher dentro dos contingentes (entre 57 e 64 vagas). Ou seja, numa perspetiva de comparação com outros municípios, os três municípios em questão evidenciam uma oferta de serviços de táxi limitada em relação à dimensão da sua população, enquanto dispõem de um número considerável de vagas disponíveis, representando um potencial de ampliação desta oferta.

A cidade de Lisboa, por outro lado, destaca-se em ambos os eixos, combinando os mais elevados valores de oferta relativa (6,4 licenças por 1000 habitantes) e de vagas (104).

Figura 4 – Licenças/1000 habitantes vs. Vagas, por município.

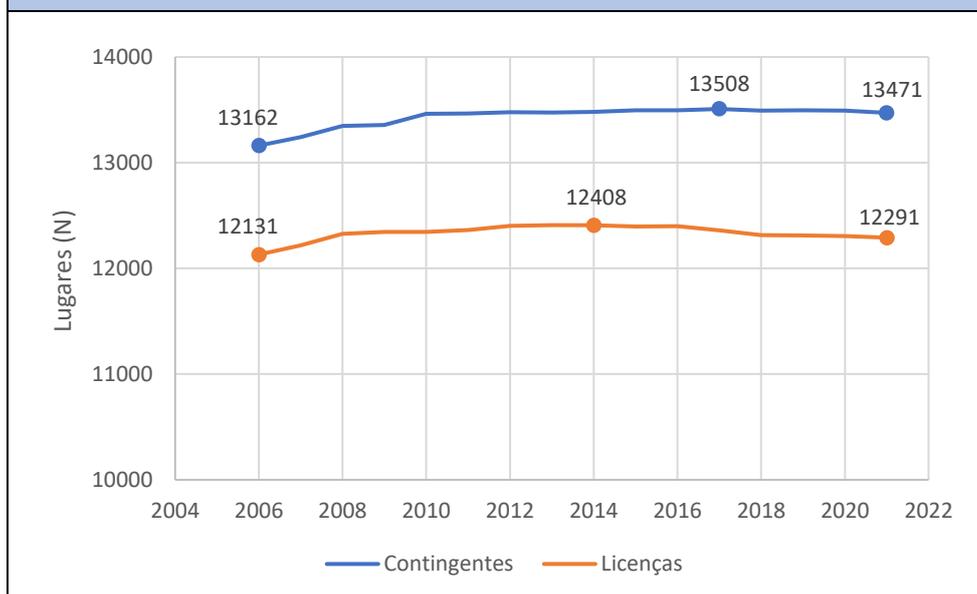


Os contingentes e as licenças de táxi podem ser alterados (aumentados ou reduzidos) pelos municípios, enquanto autoridades de transportes competentes na matéria, através dos mecanismos referidos anteriormente.

Neste âmbito, a Figura 5 ilustra a evolução, entre 2006 e 2021 dos contingentes e licenças totais em Portugal continental. Observa-se que ambos os indicadores apresentaram uma tendência de ligeira subida constante entre 2006 e um "pico" ocorrido num determinado

ano da década seguinte (2017 nos contingentes e 2014 nas licenças), após o que se verificou uma ligeira inversão da tendência: -37 lugares nos contingentes (-0,3% em 4 anos) e -117 licenças (-0,9% em 7 anos). Os municípios que reportaram as maiores reduções em termos de número de licenças no período referido (2014-2021) foram Barcelos (-14), Seia (-11), Bragança (-10) e Alijó (-6). Por outro lado, os municípios onde o número de licenças mais aumentou foram Loulé (+6) e Vila Nova de Poiares (+3).

Figura 5 – Evolução dos contingentes e licenças totais em Portugal continental, entre 2004 e 2021.



Regimes de Estacionamento

Compete aos municípios, enquanto autoridades de transportes competentes, aprovar e estabelecer, através de regulamento, os regimes de estacionamento de táxis a vigorar no seu território, incluindo as praças de táxis.

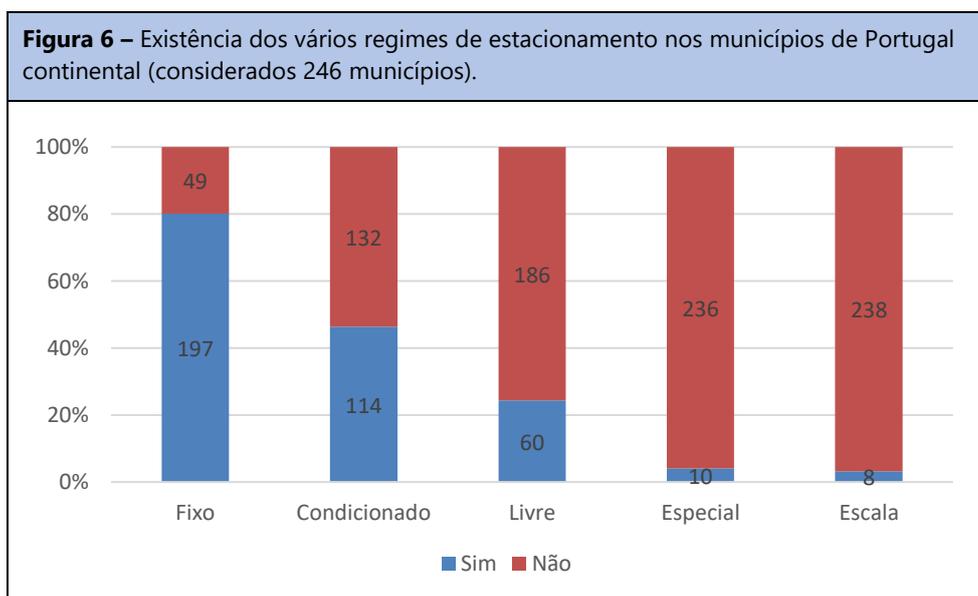
De acordo com o anterior DL n.º 251/98, de 11 de agosto, os regimes de estacionamento de táxis implementáveis nos municípios constituíam um, ou uma combinação, dos seguintes:

- **Regime Livre.** Os táxis podem circular livremente à disposição do público, não existindo local obrigatório de estacionamento;
- **Regime Fixo.** Os táxis são obrigados a estacionar em locais determinados e constantes da respetiva licença;
- **Regime de Escala.** Os táxis são obrigados a cumprir um regime sequencial de prestação de serviço;
- **Regime Condicionado.** Os táxis podem estacionar em qualquer dos locais reservados para o efeito, até ao limite dos lugares fixados.
- **Regime Especial.** O regime referido no art. 21.º do DL 251/98, de 11 de agosto: *“Nos casos em que o transporte em táxi*

tenha natureza predominantemente extra concelhia, designadamente no de coordenação deste serviço com terminais de transporte terrestre, aéreo, marítimo ou intermodal, pode o diretor-geral de Transportes Terrestres fixar, por despacho, contingentes especiais e regimes de estacionamento.”

No novo regime jurídico do setor (DL n.º 101/2023, de 31 de outubro), mantêm-se inalterados os regimes de estacionamento, com a exceção do Regime Especial, que é removido.

Na Figura 6 ilustra-se a prevalência dos vários regimes de estacionamento nos municípios de Portugal continental – no gráfico estão representados 246 municípios (88% do total), uma vez que 32 municípios não facultaram informação relativa aos regimes de estacionamento. Verifica-se que o regime mais comum é o fixo, estabelecido em 197 (80%) dos municípios considerados. Seguem-se os regimes condicionado e livre, vigentes em 114 (46%) e 60 (24%) municípios, respetivamente. Finalmente, os regimes especial e de escala apenas existem num número muito reduzido de municípios.



A Figura 7 permite caracterizar os municípios relativamente ao(s) regime(s) de estacionamento em vigor no seu território. A Fig. 7(a) mostra que na maioria dos municípios vigora o regime fixo (39%) ou simultaneamente os regimes fixo e condicionado (32%). Seguem-se os regimes condicionado (10%), livre (5%) e, em

simultâneo, os regimes fixo e livre (6%). Em termos geográficos, a Fig. 7(b) mostra que, de um modo geral, há uma distribuição uniforme dos vários regimes de estacionamento, embora se distinga uma ligeira prevalência dos regimes fixo e fixo+condicionado no norte do país e dos regimes condicionado ou livre no sul.

Figura 7 – Regimes de estacionamento em vigor nos municípios: distribuição (a) percentual e (b) geográfica.

