

# CONCORRÊNCIA E REGULAÇÃO

MERCADOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE  
PASSAGEIROS EM TÁXIS DE PRAÇA E POR APLICATIVO  
CASO DAS CIDADES DE MAPUTO E DA MATOLA

## TERMOS DE REFERÊNCIA

ABRIL 2025



Autoridade  
Reguladora da  
Concorrência

[www.arc.gov.mz](http://www.arc.gov.mz)



## **TERMOS DE REFERÊNCIA**

**ESTUDO SOBRE CONCORRÊNCIA E REGULAÇÃO NOS MERCADOS DE  
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS EM TÁXIS DE PRAÇA E  
POR APLICATIVO**

**– CASO DAS CIDADES DE MAPUTO E DA MATOLA**

Maputo, 30 de Abril de 2025

## Ficha técnica

<b>Título:</b>	Termos de Referência do Estudo sobre Concorrência e Regulação nos Mercados de Transporte Rodoviário de Passageiros em Táxis de Praça e por Aplicativo – Caso das Cidades de Maputo e da Matola
<b>Propriedade:</b>	ARC - Autoridade Reguladora da Concorrência Departamento de Estudos Económicos e Acompanhamento de Mercados
<b>Coordenação:</b>	Denise Panguene Amad
<b>Redacção:</b>	Elton Chau e Edson Mazive
<b>Endereços:</b>	Rua dos Desportistas, n.º 918. Prédio JATV – III, 2º andar Maputo – Moçambique. <i>Página oficial:</i> <a href="http://www.arc.gov.mz">www.arc.gov.mz</a> ; <i>e-mail:</i> <a href="mailto:estudos@arc.gov.mz">estudos@arc.gov.mz</a>

## **Conteúdos**

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. CONTEXTUALIZAÇÃO.....	3
3. OBJECTIVOS DO ESTUDO.....	7
4. METODOLOGIA.....	8
5. ESTRUTURA DO ESTUDO.....	8
6. PARTES INTERESSADAS E PLANO DE INTERACÇÃO.....	9
7. DURAÇÃO DO ESTUDO.....	11
Gráfico 1 - Evolução do segmento do transporte rodoviário de passageiros.....	5
Figura 1 - Estrutura do Sector de Transportes em Moçambique.....	5

## 1. INTRODUÇÃO

- 1.1. A Autoridade Reguladora da Concorrência (ARC) é uma pessoa colectiva de direito público de âmbito nacional, multi-sectorial, dotada de personalidade e capacidade jurídica, autonomia administrativa, patrimonial, financeira, técnica e regulamentar, criada ao abrigo da Lei n.º 10/2013, de 11 de Abril (Lei da Concorrência).
- 1.2. É missão da ARC assegurar a aplicação das regras de promoção e defesa da concorrência no exercício das actividades económicas nos sectores privado e público em Moçambique, tendo em vista o incremento da cultura da sã concorrência na economia, o funcionamento eficiente dos mercados, a afectação óptima dos recursos, a promoção da inovação e a protecção dos interesses dos consumidores.
- 1.3. Neste contexto, e tendo em conta o impacto crescente das transformações tecnológicas, a ARC, no exercício das atribuições previstas no artigo 5 do seu Estatuto Orgânico, aprovado pelo Decreto n.º 96/2021, de 31 de Dezembro, está a realizar um estudo sobre concorrência e regulação nos mercados de transporte rodoviário de passageiros, nomeadamente nos serviços prestados por táxis de praça e por aplicativo, nas Cidades de Maputo e da Matola.

## 2. CONTEXTUALIZAÇÃO

- 2.4. A Política de Transportes de Moçambique (PTM), aprovada pela Resolução n.º 5/96, de 2 de Abril, destaca a importância estratégica do sector de transportes para o desenvolvimento nacional. Este sector, para além de responder às necessidades de mobilidade e deslocação das populações, desempenha um papel fundamental na economia nacional, ao permitir a articulação dos meios e factores de produção necessários à transformação de matérias-primas e brutas, em produtos acabados. Os transportes permitem, desta forma, a integração de todos os elementos da sociedade (pessoas e mercadorias) em espaços geográficos mais amplos, promovendo a integração das economias nacionais e regionais.
- 2.5. Os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), reportados à data de 31 de Dezembro de 2023<sup>1</sup>, indicam que, em 2022, o sector dos transportes e armazenagem

---

<sup>1</sup> Estatísticas dos Transportes e Comunicações, 2023

registrou a maior contribuição para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) nos últimos cinco anos, representando 0,77% dos 4,36% de crescimento económico registado no país. Este desempenho, o mais expressivo no período entre 2019 e 2023, reflecte a crescente importância deste sector no contexto do desenvolvimento económico de Moçambique.

- 2.6. Ao analisar especificamente o segmento do transporte de passageiros, surgem questões relevantes que justificam uma análise cuidadosa. Este segmento assume particular relevância para a mobilidade das populações e reflecte, simultaneamente, o nível de desenvolvimento infra-estrutural, operacional e institucional do sector de transportes em geral. Actualmente, o transporte de passageiros é caracterizado por um acentuado desequilíbrio no nível de expansão, modernização e utilização dos diferentes modos de transporte, nomeadamente os modos rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo.
- 2.7. No que concerne ao nível de utilização dos diferentes modos, observa-se um claro domínio do transporte rodoviário no segmento de passageiros. Em 2022, aproximadamente 98% dos passageiros transportados utilizaram este modo, que foi igualmente responsável por gerar cerca de 80% do valor da produção gerado no tráfego de passageiros<sup>2</sup>. Este cenário revela uma forte dependência do modo rodoviário, sugerindo a necessidade de investimentos estruturais nos restantes modos, com vista a promover uma maior diversificação modal.
- 2.8. Os números acima apresentados reforçam a relevância estratégica do transporte rodoviário de passageiros para o sector como um todo. A sua predominância não apenas facilita a mobilidade quotidiana da população em Moçambique, como também desempenha um papel vital na economia nacional, justificando-se, assim, a necessidade de análise do seu desempenho recente e das principais tendências que marcam a sua evolução.
- 2.9. O segmento do transporte rodoviário de passageiros tem vindo a registar um crescimento contínuo. Em 2022, o tráfego rondou os 57,584 milhões de passageiros, o que representa um crescimento de cerca de 8,4% face a 2021, e um crescimento médio anual de aproximadamente 3% nos últimos 5 anos. Este volume de tráfego gerou uma receita

---

<sup>2</sup> Instituto Nacional de Estatística, Estatísticas de Transporte e Comunicações de 2018 a 2022

estimada de 79,784 milhões de meticais, traduzindo-se num crescimento de 11,7% face ao ano anterior e num crescimento médio anual de cerca de 13% no mesmo período.

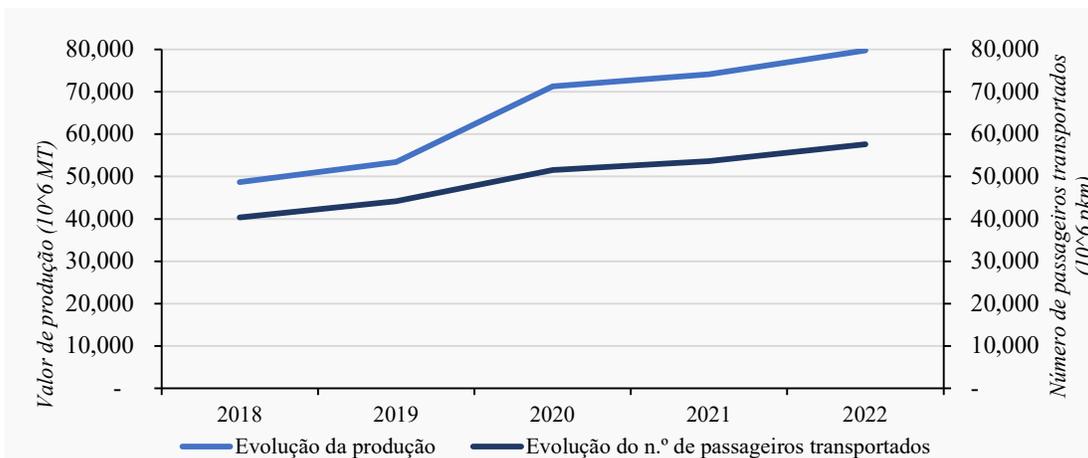


Gráfico 1 - Evolução do segmento do transporte rodoviário de passageiros

2.10. De forma simplificada, o segmento do transporte rodoviário de passageiros pode ser amplamente classificado em 3 categorias: urbano e interurbano, interprovincial e internacional. No transporte urbano e interurbano, incluem-se as subcategorias de transporte semicolectivo e outros serviços públicos. Nos âmbito dos serviços públicos, por sua vez, destacam-se os serviços de transporte público de aluguer com taxímetro, os quais se subdividem nas seguintes modalidades: táxi de praça, táxi por aplicativo e moto-táxi.



Figura 1 - Estrutura do Sector de Transportes em Moçambique

- 2.11. Na Cidade de Maputo, especialmente nas áreas urbanas, tem-se registado um crescimento contínuo na procura por opções de transporte mais flexíveis e convenientes, tornando os serviços de táxi de praça, táxi por aplicativo e moto-táxi cada vez mais relevantes. Ademais, o mercado tem respondido a esta crescente demanda com o surgimento de modalidades alternativas de transporte, tais como as boleias pagas e o transporte de passageiros em veículos automóveis de mercadorias, vulgo *My Love*.
- 2.12. Diante da diversidade e complexidade do segmento do transporte rodoviário de passageiros, importa referir que o presente estudo se centra especificamente nos mercados de transporte em táxis de praça e por aplicativo, nas Cidades de Maputo e da Matola, abordando a sua evolução, o impacto das recentes transformações tecnológicas, a dinâmica concorrencial, bem como os desafios regulatórios do sector.
- 2.13. Nos termos do Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboques, aprovado pelo Decreto n.º 35/2019, de 29 de Maio, o serviço de transporte em táxis consiste no transporte remunerado de passageiros realizado por meio de um veículo automóvel ligeiro, equipado com um taxímetro, destinado a uma única entidade e de acordo com o itinerário por esta escolhido. O táxi opera em áreas especificamente designadas, como dentro de um município ou distrito, oferecendo serviços mediante tarifação em função da distância percorrida, tempo de espera ou por contrato prévio entre o operador e o cliente.
- 2.14. Com o avanço tecnológico, a prestação de serviços de transporte de passageiros em táxis, particularmente nas Cidades de Maputo e da Matola, tem observado transformações significativas e potencialmente irreversíveis, nomeadamente com a introdução de serviços de e-hailing, os quais desafiam o modelo tradicional do táxi de praça, introduzem novas dinâmicas de mercado e de concorrência, e levantam questões regulatórias pertinentes.
- 2.15. Os serviços de e-hailing consistem na utilização de plataformas tecnológicas que permitem conectar, de forma mais eficiente, operadores privados ou empresas de transporte, aos passageiros. Estas plataformas usam tecnologia de geolocalização, sistema de posicionamento global (GPS) para identificar o operador disponível mais próximo do passageiro. Os serviços fornecem, igualmente, ao passageiro uma estimativa

do preço antes do início da viagem, gerando automaticamente um aviso electrónico com o custo da deslocação e o mapa da rota a seguir.

- 2.16. Estas plataformas inovadoras permitem conectar de forma eficiente a oferta e a demanda por serviços de transporte, proporcionando maior conveniência, previsibilidade e preços competitivos aos consumidores. Entretanto, à medida em que os serviços de transporte de passageiros em táxis por aplicativo ganham popularidade e conquistam a preferência dos consumidores no território nacional, torna-se essencial compreender o seu impacto na concorrência no mercado, bem como avaliar a adequação do enquadramento regulatório vigente, à luz desta nova realidade em constante evolução.
- 2.17. Neste sentido, o presente estudo visa analisar a dinâmica da concorrência nos mercados em questão e os desafios regulatórios enfrentados pelas entidades reguladoras e pelos operadores de táxis nas Cidades de Maputo e da Matola, propondo recomendações para a promoção de uma concorrência sã.
- 2.18. Esta análise não apenas permitirá compreender a evolução do mercado de transporte rodoviário de passageiros em táxis, como também contribuirá para a formulação de políticas públicas mais eficazes, que promovam um ambiente regulatório que incentive a sã concorrência, a inovação e a melhoria da qualidade dos serviços prestados, alinhando-se com as novas dinâmicas de mercado.

### **3. OBJECTIVOS DO ESTUDO**

- 3.1. O presente estudo, tendo como objectivo geral, analisar a dinâmica concorrencial dos mercados de transporte rodoviário de passageiros em táxis de praça e por aplicativo, nas Cidades de Maputo e da Matola, bem como identificar os principais desafios regulatórios, com vista à formulação de recomendações para a promoção da concorrência e da inovação no sector, tem como específicos os seguintes:
  - i) analisar a evolução dos serviços de táxis nas Cidades de Maputo e da Matola, e o impacto das transformações tecnológicas no sector;
  - ii) avaliar o actual ambiente regulatório vigente, identificando os principais desafios regulatórios que afectam o sector;
  - iii) identificar as principais preocupações concorrenciais existentes; e

- iv) propor recomendações para a promoção da sã concorrência e o equilíbrio regulatório no mercado.

#### **4. METODOLOGIA**

- 4.1. O estudo utilizará uma combinação de instrumentos metodológicos qualitativos e quantitativos, que incluirá:

**4.1.1. Pesquisa documental e revisão de literatura** – uma base teórica sólida e um contexto histórico para o estudo;

**4.1.2. Benchmarking regional** – uma análise comparativa com outras jurisdições da região, visando identificar boas práticas, modelos regulatórios e abordagens institucionais aplicadas ao sector do transporte de passageiros em táxis, tanto de praça como por aplicativo;

**4.1.3. Entrevistas** – conduzidas com as partes interessadas, incluindo reguladores sectoriais, operadores de táxis, empresas provedoras de plataformas/aplicativos de táxis (*e-hailing*) e empresas parceiras, por forma a obter informações detalhadas e perspectivas diversas sobre o mercado;

**4.1.4. Análise de dados estatísticos (sectoriais e sobre a concorrência)** – para uma compreensão abrangente das tendências e da dinâmica de mercado e do ambiente concorrencial; e

**4.1.5. Inquérito sobre a opinião pública** – realizado através de questionários online para captar a percepção dos passageiros e das suas experiências com os serviços de transporte em táxis de praça e por aplicativo.

- 4.2. Esta abordagem combinada permitirá uma análise completa e informada do sector, possibilitando o alcance do objectivo do estudo de forma eficiente.

#### **5. ESTRUTURA DO ESTUDO**

- 5.1. O estudo em questão será segmentado em 5 partes, nomeadamente:

**5.1.1. Introdução** – apresentação do contexto, objetivos, âmbito, metodologia de trabalho, enquadramento institucional e legal, além de uma visão geral do sector de transportes em Moçambique.

**5.1.2. Caracterização do mercado** – identificação das principais características do sector de transportes em Moçambique, com ênfase nos mercados de transporte de passageiros em táxis de praça e por aplicativo nas Cidades de Maputo e da Matola. Inclui a análise da evolução, estrutura destes mercados, as recentes transformações tecnológicas e o seu impacto na concorrência, sendo igualmente realizada uma análise comparativa com outros países da região.

**5.1.3. Análise do ambiente regulatório** – descrição do ambiente regulatório vigente e dos principais desafios enfrentados pelas entidades reguladoras, operadores de mercado e outras partes interessadas. Aborda, de entre outras, questões como a regulação de preços, restrições operacionais, licenciamento, alocação de praças e requisitos de entrada nestes mercados.

**5.1.4. Identificação das principais preocupações concorrenciais** – análise das principais preocupações concorrenciais, tanto estruturais quanto regulatórias. A análise centra-se nos entraves à concorrência numa perspectiva intrassegmentar, considerando as desigualdades entre os operadores de táxis de praça e por aplicativo (*e-hailing*), bem como os impactos das regulamentações sobre a concorrência. Discute igualmente as transformações tecnológicas e o seu efeito na competitividade entre os operadores.

**5.1.5. Conclusões e recomendações** – apresentação das conclusões e recomendações, focando na promoção da sã concorrência no mercado de transporte rodoviário de passageiros em táxis de praça e por aplicativo. As recomendações incidirão sobre aspectos regulatórios, estruturais e concorrenciais, visando incentivar a inovação, garantir maior eficiência do mercado e salvaguardar o bem-estar dos consumidores.

## **6. PARTES INTERESSADAS E PLANO DE INTERACÇÃO**

6.1. Foram identificadas as seguintes partes interessadas no estudo e o respectivo plano de interacção:

- 6.1.1. Entidades Reguladoras Sectoriais:** serão conduzidas entrevistas e reuniões formais com estas entidades para a apresentação dos Termos de Referência do estudo, entendimento do contexto regulatório vigente, identificação dos desafios enfrentados e análise do perfil concorrencial dos actuais regulamentos do sector.
- 6.1.2. Entidades provedoras de plataformas/aplicativos de táxis:** serão realizadas entrevistas com gestores destas plataformas, com o intuito de compreender os seus modelos de negócio, os desafios regulatórios enfrentados, bem como obter dados sobre a utilização de táxis por aplicativo no mercado.
- 6.1.3. Entidades gestoras de frotas de táxis:** serão realizados inquéritos electrónicos às empresas gestoras de frotas de táxis para compreender o seu papel no mercado, a relação estabelecida com os operadores de táxis e com os provedores de aplicativos para táxis, bem como os desafios regulatórios a que estão sujeitos.
- 6.1.4. Associações e operadores de táxis:** serão promovidas entrevistas, reuniões formais e inquéritos electrónicos aos operadores de táxis de praça e por aplicativo, bem como às respectivas associações representativas, com o objectivo de recolher as suas percepções sobre os desafios enfrentados e o impacto das transformações tecnológicas nas suas actividades operacionais e na concorrência.
- 6.1.5. Passageiros:** serão utilizados questionários online e conduzidas entrevistas aos usuários dos serviços de táxi, de modo a captar as suas preferências, hábitos de utilização, níveis de satisfação e inquietações.
- 6.1.6. Outras partes interessadas:** serão consultados representantes de entidades governamentais, académicos e outras entidades relevantes, com o intuito de obter uma visão mais ampla dos impactos sociais e económicos decorrentes das transformações tecnológicas no sector de transportes de passageiros em táxis, bem como das políticas regulatórias e concorrenciais associadas a este mercado.
- 6.2. O plano de interacção com as partes interessadas será implementado em três fases complementares, nomeadamente:

**6.2.1. Fase I** – Contribuições iniciais e audiências: esta fase visa recolher as contribuições iniciais por meio de respostas ao questionário anexo à Chamada para Participação das Partes Interessadas, através de submissões por escrito e da realização de audiências presenciais ou virtuais. Nesta fase, a ARC poderá, ainda, realizar entrevistas e consultas directas com determinados participantes para aprofundar o entendimento sobre temas específicos.

**6.2.2. Fase II** – Inquéritos especializados: serão realizados inquéritos dirigidos a grupos específicos de partes interessadas, incluindo operadores de táxi, empresas provedoras de plataformas digitais, empresas gestoras de frotas e passageiros, com o objectivo de recolher dados mais detalhados, comparáveis e representativos.

**6.2.3. Fase III** – Consulta pública: esta fase contempla a publicação de um relatório preliminar, o qual será submetido a consulta pública. Com base nos contributos recebidos, será elaborado o relatório final, contendo as conclusões e recomendações relativas a concorrência e à regulação no sector.

## **7. DURAÇÃO DO ESTUDO**

7.1. O presente estudo terá a duração de 6 meses, prevendo-se o seu início em Abril de 2025 e o seu término no decurso do mês de Setembro do mesmo ano.