

# TÁXI

:: REVISTA DA FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI - FPT ::  
:: MEMBRO DA CONFEDERAÇÃO EUROPEIA DO TÁXI - CET ::

54

UNIR ESFORÇOS  
PELO SECTOR DO TÁXI



# SISTEMA MULTIFROTA

A Cooptáxis dispõe de um centro de operações com tecnologia de última geração.



A Cooptáxis conta com uma sólida infraestrutura informática do sistema de gestão da prestigiada empresa, líder mundial - A Taxitronic.

A Cooptáxis está preparada para gerir frotas em qualquer lugar do território nacional com

cobertura GPS e GPRS. O GPS, sistema que funciona via satélite proporciona a localização dos veículos e o GPRS permite a transmissão dos dados.

O conhecimento adquirido pela Cooptáxis em gestão de centrais, permite oferecer as soluções que o empresário procura e de que necessita; por isso, coloca no mercado programas de gestão, totalmente modulares, criados e pensados, para fornecer a centrais ou a agrupamentos de empresários de táxis, um sistema de gestão de frotas e despacho de serviços, com soluções concretas, adequadas ao seu concelho e sem perda da sua identidade, fazendo com que num curto espaço de tempo o investimento efetuado se torne rentável.



Carlos Ramos

## UNIR ESFORÇOS PELO SECTOR DO TÁXI

A Federação Portuguesa do Táxi e a Antral apresentaram em conjunto as principais reivindicações do Sector ao primeiro-ministro, entregando um documento timbrado pelas duas associações na Residência Oficial do chefe do Governo.

A hora é de mobilização. Os motoristas profissionais de táxi e os industriais do Sector estão atentos à situação actual, aprovado que foi o Orçamento do Estado para 2013.

Depois de ter reunido com a Antral, as associações chegaram a um consensual conjunto de propostas que incluem um aumento tarifário em 2013 e colocaram ao primeiro-ministro, através do seu Gabinete, as questões transversais do sector.

Apresentando-se numa plataforma comum, o Sector do Táxi levantou a fasquia da defesa dos direitos dos seus profissionais e industriais ao mais alto nível governamental e aguarda respostas concretas para resolver problemas urgentes. Os legítimos direitos do Sector do Táxi são a nossa base de trabalho da Federação com a Antral.

As associações opõem-se a que o Governo empurre o Sector do Táxi para a falência, estão verdadeiramente preocupadas com a sobrevivência de toda a actividade e evidenciam as apreensões dos profissionais e industriais que atravessam uma situação de extrema carência económica a que urge pôr fim.

Este é um momento histórico para um Sector que tem lutado com dificuldades crescentes e que pugna pela dignificação de uma actividade/profissão que muitos pretendem ver desregulamentada e espoliada dos critérios que lhe dão credibilidade.

A Federação Portuguesa do Táxi mantém-se alerta, enviando uma mensagem clara aos governantes: o Sector está unido em torno da defesa dos seus direitos e não abdicará de participar activamente nas decisões que afectam a sua actividade e que, se aplicadas sem consultar os seus representantes, podem ditar o aumento de situações de injustiça gritantes, num vórtice de dificuldades económicas.

Aos sócios e familiares a Federação Portuguesa do Táxi deseja Festas Felizes e votos de um bom ano.

### ÍNDICE

- 04** ACTUALIDADE
- 15** DESTAQUE
- 17** OPINIÃO
- 19** VENTO NORTE
- 20** INTERNACIONAL
- 23** PAÍS REAL
- 26** AGENDA

### FICHA TÉCNICA

**DIRECTOR** Carlos Ramos **PROPRIEDADE** Federação Portuguesa do Táxi - FPT **NIF** 503404730 **REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO** Estrada de Paço do Lumiar, Lt, R-2, Loja A 1600-543 Lisboa **TELF** 217 112 870 **FAX** 217 112 879 **E-MAIL** sede@fptaxi.pt **DELEGAÇÕES FPT: NORTE** Rua Júlio Lourenço Pinto, 124, 4150-004 Porto **TELF** 223 722 900 **FAX** 223 722 899 **E-MAIL** del.norte@fptaxi.pt **CENTRO** Av. Fernão Magalhães, 481, 1º A, 3000-177 Coimbra **TELF** 239 840 057 / 912 282 060 **FAX** 239 840 059 **E-MAIL** del.centro@fptaxi.pt **SUL** Rua António Coronel Santos Fonseca, Lt.23, R/C Dto, 8000 Faro **TELF** 289 878 102 **FAX** 289 878 104 **E-MAIL** del.sul@fptaxi.pt **EDITOR** Rafael Vicente **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Altodesign, Design Gráfico e Webdesign, lda **TELF** 218 035 747 / 91 281 2834 **E-MAIL** geral@altodesign.pt **COLABORADORES** Isabel Patrício, António Pedro, Fernando Carneiro, João Cordeiro, Carlos Lima, Patrícia Jacobetty **IMPRESSÃO** Associação dos Deficientes das Forças Armadas **TIRAGEM** 4000 exemplares **EMPRESA JORNALÍSTICA** 219182 **REGISTO DE TÍTULO** 1191183 **DEPÓSITO LEGAL** 92177/95

# FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI E ANTRAL ENTREGAM DOCUMENTO COM PRINCIPAIS PROBLEMAS DO SECTOR AO GABINETE DO PRIMEIRO-MINISTRO



As instituições representativas do sector do táxi reuniram-se e prepararam um pedido de audiência urgente ao primeiro-ministro, tendo também entregado um documento conjunto onde explanam as questões que preocupam o sector e que, no entender comum, carecem de solução imediata por parte do Governo.

É um momento histórico que o sector tem saudado e que assinala uma plataforma comum para defender os direitos dos motoristas profissionais de táxi e os industriais do sector.

A revista Táxi reproduz na íntegra o documento que a Federação e a Antral deixaram no Gabinete do primeiro-ministro, no dia 22 de Novembro, na residência oficial do chefe do Governo, em Lisboa.

“As dificuldades sentidas diariamente pelos industriais do sector do táxi em Portugal têm vindo a ser transmitidas ao poder executivo através das duas estruturas de representação nacional (Antral e Federação Portuguesa do Táxi – FPT) sem que até ao presente se tivesse verificado uma resposta satisfatória por parte do Governo de Portugal”, sublinharam os presidentes

Carlos Ramos, da Federação Portuguesa do Táxi, e Florêncio Almeida, presidente da Antral, realçando que a esse facto se deve a iniciativa conjunta das duas estruturas com o objectivo de “impedir que o Governo, através da sua acção e/ou não acção, “empurre para a falência” o sector do táxi”. As questões urgentes têm repercussão na rentabilidade do sector do táxi “de tal forma acentuada” que as associações exigem ao Governo a sua “imediata resolução”.

A FPT e a Antral assumiram-se “verdadeiramente preocupadas com a sobrevivência do sector do táxi” tendo apresentado as “apreensões dos profissionais e industriais que atravessam uma situação de extrema carência económica a que urge pôr fim” aos assessores do Gabinete do primeiro-ministro, Rodolfo Rebelo e Eva Cabral.

Além dos presidentes das associações, participaram também na reunião no Gabinete do primeiro-ministro os dirigentes Luís Baptista e Américo Azevedo, da Federação, e João Chaves e José Domingos, da Antral. Para Carlos Ramos, presidente da Federação, “as preocupações maiores do sector foram aqui apresentadas em conjunto e os assessores manifestaram alguma sensi-

bilidade, tentando tomar conhecimento dos contornos destas questões”, pelo que, diz o presidente, “vamos ser brevemente contactados para recebermos respostas aos assuntos que apresentámos”.

O presidente Carlos Ramos referiu que “se não houver respostas em tempo útil, adequadas às questões que apresentámos, encontraremos formas para as nossas instituições marcarmos posição pública em defesa do sector do táxi”.

“As questões que apresentámos em conjunto não têm impacto no Orçamento do Estado e são de organização e de empenho político por parte do Governo”, rematou.

Florêncio Almeida, presidente da Antral, confirmou “a decisão de intervir em conjunto para pressionar o Governo a resolver os problemas apresentados”, acrescentando que se tal resolução não for atingida, “as duas associações em conjunto reunirão todo o sector para, unido, defender os seus legítimos direitos”. O presidente Florêncio Almeida sublinhou que “a apresentação conjunta deste documento é uma indicação ao Governo de que o sector está unido em torno das suas associações, para que estas possam representa-lo e reivindicar aquilo a que tem direito”.

Documento entregue no Gabinete do primeiro-ministro no dia 22 de Novembro:

## EXPOSIÇÃO

### 1) Transporte de Doentes

Com as alterações recentes ao Regulamento de Transporte de Doentes foi criada uma nova categoria de veículos, os VTSD, destinados ao transporte não urgente de doentes.

No entanto e porque as alterações aprovadas efetivamente não cumpriam qualquer objetivo social, seja para o doente/utente, seja para o Estado seja para os transpor-

tadores, foi determinada a suspensão da sua aplicação, tendo sido criado um grupo de trabalho com a finalidade de reavaliar os respetivos pressupostos e objetivos, para o qual, estranhamente, as estruturas de representação nacional do sector do táxi, as associações signatárias, não foram convocadas, não obstante as promessas de serem convocadas ainda que como observadores.

De facto é de lamentar a pretensão destinada a impedir aos táxis a execução do transporte de doentes não acamados do Serviço Nacional de Saúde transferindo-os para os bombeiros e outras entidades equivalentes, ignorando que com tal conduta não apenas os doentes e utentes ficam prejudicados mas essencialmente o sector do táxi cuja exploração se localiza nas zonas rurais ou do interior, onde em larga medida dependem de tais serviços para a manutenção da sua atividade comercial, com a agravante, para o Estado, que por via da sua própria ação impede a prestação de serviços sujeita a impostos e consequentemente deixa de obter receita fiscal correspondente.

Constitui pretensão das associações signatárias que o acesso a tais serviços se faça em condições de igualdade devendo ser promovidos concursos públicos para aceder aos mesmos, onde as regras sejam a mesmas para os potenciais prestadores de serviços, táxis ou outras entidades, pois só assim se verifica verdadeira igualdade de oportunidades e de tratamento, princípio fundamental, e obrigatório, de um Estado de direito e democrático.

No entanto, e continuando tais alterações suspensas, a verdade é que existem serviços da administração de saúde, regionais e locais, que estão, de forma ilegal, arbitrária e discriminatória, a cancelar a grande maioria dos acordos de transporte de doentes que estavam a ser executados pelos táxis, com especial incidência na zona centro e norte, assim privando estes industriais de táxi da sua capacidade de obtenção de receita e consequente sustento e capacidade de cumprimento de obrigações. Acresce ainda que os serviços do INEM continuam a aceitar dos industriais do sector do táxi o pagamento para a emissão do alvará necessário nos termos da legislação suspensa, não informando condignamente os mesmos da suspensão da legislação, permitindo que os industriais, nesta economia de "aperto" fiquem despossa-

dos das quantias gastas sem a certeza de poder usufruir no futuro de tal dispêndio. Impõe-se assim que o Governo a que V. Exa preside determine aos serviços a cessação de imediato de tais condutas e ainda que seja reposta a legalidade com a retoma dos acordos de transporte efetuados com os industriais de táxi nos termos e condições que até então se efetuavam, sob pena de efetivamente poder ser imputada ao Governo a responsabilidade pela insolvência de milhares de empresários do táxi;

## 2) Registo de Tempos de Trabalho

No que se refere à legislação laboral, pretende-se a publicação do projeto de portaria aprovado em reunião do grupo de trabalho, criado pelo despacho conjunto dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Trabalho e da Solidariedade Social, publicado, sob o n.º 22775/2008, no DR, 2.ª Série, n.º 172, em 5 de Setembro, para discussão das questões referentes à isenção do registo em livrete individual de controlo (tempos de trabalho e de repouso).

Este grupo, presidido pela ACT (Autoridade das Condições do Trabalho), que também integrou representantes do IMTT, terminou os respetivos trabalhos, em Fevereiro de 2009, tendo sido unanimemente aprovado um projeto de portaria que, revogando a portaria 983/2007, isenta os motoristas de táxi da obrigatoriedade da utilização do livrete individual de controlo para o registo do tempo de trabalho efetuado.

Sucede, entretanto, que no domínio da vigência da portaria 983/2007, têm sido instaurados largas dezenas de autos de contraordenação que, não obstante se conhecer a conclusão dos trabalhos do grupo citado, foram e continuam a ser objeto de decisão final por parte da ACT, condenando os alegados infratores a coimas de elevado valor, algumas de valor superior a 9.000,00 €.

Esta situação, que os nossos associados reputam de absurda, está a penalizá-los duplamente, pois, ao abrigo do novo regime jurídico do procedimento aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela lei 107/2009, de 14 de Setembro, as impugnações judiciais têm efeito meramente devolutivo, pelo que são forçados a efetuar o depósito do valor da coima ou a prestar garantia bancária.



Também nesta situação se impõe a publicação imediata das alterações aprovadas à legislação, por forma a corrigir a situação e a permitir que os empresários de táxi afetem tais recurso à sua atividade e ao cumprimento das suas obrigações ao invés de terem de os afetar a processo de contraordenação e coimas reconhecidamente inaplicáveis ao sector do táxi.

## 3) Transporte de Crianças

Relativamente à utilização dos táxis no transporte coletivo de crianças, não deverão ser aplicáveis ao sector as obrigações impostas pela lei 13/2006, de 17 de Abril, nomeadamente a exigência de um novo licenciamento bem como a obrigatoriedade de sujeição à inspeção específica a que se reporta o artigo 6.º da portaria 1350/2006, de 27 de Novembro, não lhes devendo, também, ser aplicado quer a limitação da idade, quer a exigência do seguro ou da certificação profissional.

Estas alterações foram apreciadas e praticamente aprovadas num dos grupos de trabalho criados pelo despacho conjunto anteriormente referido.

No entanto porque não concluído o processo legislativo permite-se que os industriais de táxi continuem a ser impedidos de aceder aos concursos públicos para o transporte de crianças de/para as escolas, assim sendo, mais uma vez e à semelhança do que acontece com o transporte de doentes, arredados de uma área de negocio, que, por essa via, está a ser praticamente e em exclusivo utilizada pelas corporações de bombeiros.

Mais uma situação em que nenhum interveniente retira qualquer benefício ou vantagem, incluindo o Estado Português que não auferirá quaisquer impostos gerados pela atividade de transporte de crianças quando assim efetuada pelas corporações de bombeiros.

Também nesta situação se impõe a publicação imediata das alterações à legislação, por forma a corrigir a situação e a permitir o acesso dos industriais de táxi a tal área de negócio, sob pena de também nesta situação, poder ser imputada ao Governo a responsabilidade pela insolvência de milhares de empresários do táxi;

#### 4) Desregulamentação do sector

Têm as associações signatárias conhecimento que está a Comissão de Regulação de Acesso a Profissões a ponderar a eliminação da regulamentação legal da profissão de motorista de táxi e do acesso à atividade de transporte em táxi. Para além de se lamentar o desperdício de energia e o envolvimento de meios, económicos e humanos, do país e das instituições, que foram utilizados quer na regulamentação do exercício da profissão de motorista de táxi quer na regulamentação do sector de atividade de transporte em táxi, os quais até 1998 não tinham qualquer regulamentação, parece resultar de tal iniciativa uma tendência assumida para a desregulamentação de um serviço público, sendo legítimo que as associações signatárias questionem quais os verdadeiros motivos e objetivos de tal intenção e que mais não sejam do que pretextos destinados a abrir as portas ao verdadeiro objetivo

isto é a pura liberalização do sector, o qual, a confirmar-se, seria inevitavelmente o fim da atividade do transporte em táxi.

Exigem assim as associações signatárias informação sobre qual a intenção e objetivo que preside à ponderação que está a ser efetuada pela CRAP nos termos supra referidos;

#### 5) Atualização Tarifária para 2013

Ainda se encontra em vigor a Convenção de preços, negociada em Novembro de 2010. Entretanto, ao longo destes meses, os custos de exploração, nomeadamente os referentes ao combustível, que, na estrutura de custos do sector, representa mais de 20%, subiram substancialmente.

Presentemente, o preço do gasóleo está mais de 25 cêntimos superior à média de 2010, não havendo previsões de melhoria do mercado do crude, que possam permitir admitir uma estabilização dos mercados. A agravar esta situação, o aumento entretanto verificado nos custos referentes à manutenção, oficinas e seguros tornaram insustentável a exploração da atividade.

Efetivamente os dados económicos conhecidos revelam que a produtividade e rentabilidade do sector do táxi, tem vindo, nos últimos anos, continuamente a diminuir. De facto para poder existir equilíbrio entre o sistema tarifário e a despesa efetiva teria que aquele sistema tarifário ser atualizado em valores muito superiores ao mero resultado da aplicação do coeficiente da inflação exatamente porque nos últimos anos o sector tem vindo a suportar despesas e encargos que não estão refletidos no atual tarifário em vigor aprovado em 2010.

No entanto consideram as associações signatárias que as medidas de austeridade previstas para 2013 impõem uma ponderação diferente, por forma a que se encontrem outras soluções que, atingindo idêntico objetivo de equilíbrio, não se mostrem tão gravosas para o utente, sendo uma dessas medidas a atribuição ao sector do chamado gasóleo profissional, o qual teria como impacto a redução da despesa que naturalmente diminuiria a necessidade de equilíbrio ao tarifário;

#### 6) Alteração do CISV

Em lugar da indicação do nível CO<sub>2</sub>, se refira a possibilidade de passar a conceder a redução de 70% do ISV, aos automóveis introduzidos no consumo, e que estejam equipados com motores que cumpram a norma Euro 2 ou 3.

Esta solução, que deixaria de fazer depender a redução do ISV de qualquer limite de idade, proporcionaria condições para motivar a renovação da frota, sem colocar em causa o agravamento dos níveis de poluição.

Registe-se que este sector atravessa uma grave crise que está a levar um número crescente de industriais a abandonar a atividade.

Outra alteração importante a introduzir no CISV deveria permitir a alienação das viaturas táxi adquiridas com o benefício fiscal, ao fim de 4 anos, sem haver lugar a qualquer reembolso.

#### 7) Alteração do CIVA

De forma a permitir a dedução a 100% das despesas com gasolina e eletricidade, com vista a facilitar a aquisição de veículos que utilizem energias mais amigas do ambiente.

Tendo em conta que é do interesse nacional promover a utilização de cada vez mais viaturas que utilizem energias alternativas, parece-nos importante concretizar a alteração pretendida.

Lisboa, 22 de Novembro de 2012

Pela ANTRAL  
O Presidente

Pela FPT  
O Presidente

Florêncio Plácido  
de Almeida

Carlos Alberto  
Simões Ramos



# TÁXIS NA GREVE GERAL

A Federação Portuguesa do Táxi emitiu um comunicado à imprensa em que manifestou a sua posição face à Greve Geral do dia 14 de Novembro.

A Federação tornou público o “apoio à greve geral de trabalhadores”, assumindo-se “solidária com Portugal” e considerando “um dever patriótico contribuir para derrotar as actuais opções do Governo, que estão a levar à ruína um povo e o seu país”.

A FPT apelou aos sócios e empresários do táxi para que manifestassem “de forma criativa” a sua indignação, por todo o país.



## VIGILIA CPPME

A Federação Portuguesa do Táxi solidarizou-se com a acção da Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME), uma vigília realizada em 29 de Outubro, no Largo Camões, em Lisboa, (junto ao Ministério da Economia), entre as 21h30 e as 24h00.

As reivindicações das micro, pequenas e médias empresas também são alvo da atenção e apoio da FPT, pois muitos dos industriais e motoristas do sector do táxi são pequenos e médios empresários.

A FPT incentivou os seus associados a participarem activamente na iniciativa, que surgiu após o Encontro realizado no Seixal, em 16 de Outubro, pela CPPME no Seixal e no qual a Federação também participou.

Nesse encontro foi feita uma Declaração/Manifesto sobre o Orçamento do Estado para 2013, onde a CPPME coloca um conjunto de importantes “Propostas dos agentes económicos e sociais” ao Governo, entre as quais:

- O fim da existência de instrumentos de tributação como o PEC –

Pagamento Especial por Conta, que faz pagar o mesmo a realidades e rendibilidades de exercício muito diferenciadas e o PPC – Pagamento por Conta, que obriga à antecipação de verbas com base nos resultados do exercício anterior, sem qualquer garantia de que no ano em curso os mesmos se verifiquem sobretudo em contexto de recessão económica;

- Estabelecimento de acordos com as Finanças e a Segurança Social, que permitam assumir compromissos, viáveis, de pagamento das dívidas ao Estado, com prazos mais dilatados e juros mais baixos.

- Reduzir os custos energéticos (electricidade, gás, combustíveis), taxas de resíduos sólidos urbanos, bem como todo o tipo de licenças obrigatórias;

- Reduzir os custos de acesso à Justiça, simplificar e dar maior celeridade nos processos das MPME.

- Definir medidas de prestação de Apoio Social para os micro e pequenos empresários, em condições de necessidade justificada

## IMT FUNDE IMTT, INIR E IPTM POR DETERMINAÇÃO DO GOVERNO



Foi publicada em Diário da República, 1.ª série (n.º 211), no dia 31 de Outubro, a Lei Orgânica do Ministério da Economia e do Emprego (MEE) (DL n.º 126 -C/2011, de 29 de Dezembro), que procede à reestruturação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), que passa a designar -se Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), sucedendo nas atribuições do Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, I. P. (InIR, I. P.), nas atribuições do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), no domínio da supervisão e regulação da actividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos, bem como da navegação da via navegável do Douro, conforme previsto na Lei Orgânica do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, aprovada pelo DL n.º 7/2012, de 17 de Janeiro, e nas atribuições da Comissão de Planeamento de Emergência dos Transportes Terrestres. Como a revista Táxi já noticiou no início deste ano, o novo organismo, o IMT, IP, tem por missão “regular, fiscalizar, e exercer funções de coordenação e planeamento, bem como supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas no sector das infra-estruturas rodoviárias, no sector dos transportes terrestres e supervisionar e regular a actividade económica do sector dos portos comerciais e transportes marítimos, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, visando, ainda, a promoção da segurança, da qualidade e dos direitos dos utilizadores dos referidos transportes”.

Para o Governo, a fusão daquelas entidades no novo IMT apresenta diversas vantagens organizacionais com ganhos de eficiência no serviço público prestado, resultantes da uniformização e integração da actividade, evitando a duplicação no exercício de determinadas funções e assegurando a melhor coordenação de políticas públicas no sector da mobilidade e transportes”.

Segundo o articulado na legislação publicada agora no Diário da República, “a concretização simultânea dos objectivos de racionalização das estruturas do Estado e de melhor utilização dos seus recursos humanos é crucial no processo de modernização e de optimização do funcionamento da Administração Pública”.

O Governo pretende dar “maior coerência e capacidade de resposta no desempenho” das funções que o IMT deverá assegurar, “eliminando redundâncias e reduzindo substancialmente os seus custos de funcionamento”.

# FEDERAÇÃO E ANTRAL SOLICITAM REUNIÃO SOBRE CIRCULAÇÃO EM LISBOA

Tendo em atenção o anúncio, por parte da Câmara Municipal de Lisboa de restringir, a partir do primeiro trimestre de 2013, a circulação na Baixa e avenida da Liberdade a viaturas com matrícula anterior a 2000, a Federação Portuguesa do Táxi e a Antral emitiram um ofício conjunto, em 5 de Dezembro, solicitando ao autarca António Costa a marcação urgente de uma reunião para tratar este assunto. “Vamos continuar a circular”, garante Florêncio Almeida, presidente da Antral, que acrescenta que “se for preciso, paramos os táxis à porta da Câmara.” O presidente da FPT, Carlos Ramos refere que é ao Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) que deve assacar-se responsabilidades pelo atraso nas modificações necessárias (colocação de filtros de partículas ou de catalizadores em carros anteriores a 1996 e em 2013 ao ano 2000), sublinhando também que “não há nenhuma empresa de instalação de filtros de partículas certificada pelo IMTT”. Segundo informações do IMTT, nenhum fabricante, até à presente data, apresentou requerimento para homologação de um modelo destinado a veículos ligeiros de passageiros. Perante a posição do vereador da Mobilidade, que ameaça de cassar as licenças dos incumpridores, as associações do sector tomaram posição e pretendem ser esclarecidas. A Revista Táxi publica na íntegra o documento enviado pela FPT e pela Antral ao edil de Lisboa.



## **Ex.mo Sr. Presidente,**

*No passado dia 20 de Novembro de 2012, os industriais de táxi do município de Lisboa foram surpreendidos com a divulgação pública da intenção da Câmara Municipal de Lisboa de restringir a circulação na Baixa e Avenida da Liberdade a viaturas com matrícula anterior a 2000, já a partir do primeiro trimestre de 2013.*

*A gravidade de tal medida e a sua repercussão nos direitos dos nossos associados determina a iniciativa conjunta das signatárias, ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores em Automóveis Ligeiros e FPT - Federação Portuguesa do Táxi, junto de V. Excelência reclamando o seu imediato esclarecimento, sobre qual a intenção e objectivo que preside a tal iniciativa por parte da Câmara Municipal de Lisboa, que, naturalmente, não pode ignorar o universo de viaturas abrangidas com tal medida e as consequências dramáticas que a mesma determinará para a sobrevivência do sector do táxi em Lisboa.*

*Por outro lado, é, também, incompreensível para as associações signatárias o tempo, nalguns casos superior a um ano, que os serviços da autarquia demoram a tramitar e concluir o processo administrativo de averbamento na licença de táxi, e as iniciativas despropositadas que, a esse propósito, os serviços se permitem, conforme exemplos que facilmente o demostram.*

*Assim, solicita-se a V. Excelência a marcação de uma reunião com carácter de urgência, o mais tardar até ao dia 13 do corrente mês de Dezembro, para cabal esclarecimento destas questões, para que as associações signatárias possam elucidar os seus associados.*

*Na convicção de que V. Excelência não deixará de corresponder a este pedido, subscrevemo-nos com consideração,*

Pela ANTRAL  
O Presidente

Pela FPT  
O Presidente

## FACTURAÇÃO ELECTRÓNICA EM ANÁLISE NOVA LEGISLAÇÃO EM VIGOR EM 2013

A Federação Portuguesa do Táxi está a desenvolver diligências junto da Autoridade Tributária, no sentido de encontrar respostas relativamente às determinações legais referentes à obrigatoriedade de facturação electrónica.

A Federação está também em contacto com as marcas fabricantes das tecnologias de facturação sobre esta matéria.

Durante o mês de Janeiro, a Federação deverá ter respostas concretas para informar os sócios, “para cumprir com a legislação”.

A Federação apela aos sócios em geral para que se mantenham atentos à informação que será oportunamente divulgada sobre como proceder com ou sem facturação electrónica.

A FPT agendará e realizará as reuniões consideradas necessárias para divulgar e preparar os associados sobre o assunto.



# MUDANÇAS NO TRÂNSITO LISBOETA

As alterações ao tráfego no eixo Marquês de Pombal/Avenida da Liberdade iniciadas em Setembro foram alvo de críticas no primeiro dia, mas depois de algumas alterações e adaptações por parte da Câmara Municipal de Lisboa, o trânsito alterou-se para melhor. Maior fluidez e melhores indicações sobre as opções de circulação nas duas rotundas concêntricas criadas no Marquês de Pombal, originaram menos trânsito e menos ruído, com maior segurança na circulação automóvel, referiu a autarquia.

Na avenida da Liberdade, as alterações causaram mais interrogações, havendo mesmo quem diga que agora há mais viaturas naquela artéria principal da capital e que o trânsito se faz mais lentamente.

O autarca de Lisboa, António Costa, anunciou que os tempos dos semáforos nesta zona vão ser calibrados, para facilitar o escoamento do trânsito.

Como a Câmara Municipal de Lisboa referiu ao apresentar o projecto das alterações e ao anunciar o período experimental (que decorreu até fim de Dezembro), o intuito das mudanças é tornar a avenida da Liberdade num espaço mais aberto aos peões, com passeios maiores, e cada vez menos trânsito.

Espera-se que o impacte ambiental futuro seja alterado e que o trânsito naquela zona central da capital se processe cada vez com maior fluidez e segurança.



## SEMANA DA MOBILIDADE

A Comissão Europeia lançou a 11ª edição da Semana Europeia da Mobilidade (SEM), que decorreu entre os dias 16 e 22 de Setembro, finalizando com o 13º Dia Europeu sem Carros (DESC).

Neste período, as 42 cidades que aderiram desenvolveram diversas actividades no âmbito da mobilidade sustentável, nomeadamente subordinadas no tema deste ano "Avançando na Direcção Certa". Foi um número de cidades participantes mais reduzido do que em anos anteriores, que aderiram ao Dia Europeu Sem Carros.

A Semana Europeia da Mobilidade assinalou-se em cerca de duas mil cidades em toda a Europa, defendendo-se a necessidade de criação de soluções para lidar com a poluição do ar, o ruído e o congestionamento, e para estimular comportamentos mais sustentáveis nos transportes.

## WORKSHOP INTERNACIONAL SOBRE MOBILIDADE URBANA E TURISMO EM LISBOA

O pelouro da Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa organizou um "workshop" internacional nos dias 19, 20 e 21 de Setembro, com o tema "Mobilidade Urbana e Turismo", no âmbito das iniciativas desenvolvidas durante a Semana Europeia da Mobilidade. O encontro teve como objectivo identificar as melhorias que podem ser desenvolvidas quanto ao turismo urbano, abordando a importância da mobilidade nesta área.

A iniciativa, durante os debates técnicos, contou com a participação de especialistas em Mobilidade e Turismo, com a realização de visitas à cidade.

Nos últimos anos, e quanto à vertente económica, o turismo tem assumido um papel cada vez mais relevante em Lisboa por todo o país, nos últimos anos.

Em dados fornecidos pela ANA, pelo



aeroporto internacional da Portela, em Lisboa, desde o início do ano, passaram mais de onze milhões de passageiros, num crescimento de três por cento face a igual período de 2011.

Em Setembro, o número de voos também aumentou, em 0,7 por cento, para 12.741.

A Administração Porto de Lisboa referiu que o número de passageiros de cruzeiros aumentou desde o início do ano, em 4,1 por cento, para um total de 331.704.

No início de Outubro, estimava-se que mais de 70 mil passageiros de cruzeiro visitassem Lisboa, sendo transportados por 49 navios com escala na capital.

O sector do turismo assume uma posição cada vez mais predominante em relação ao transporte em táxi. As vantagens das deslocações em táxi são procuradas pelos turistas, que esperam ser atendidos com a excelência e disponibilidade que os motoristas portugueses devem evidenciar: bons conhecimentos da cidade e das suas atracções turísticas, boa capacidade de comunicação e boa apresentação do motorista e do seu táxi. Os motoristas profissionais de táxi, como primeiro contacto dos cidadãos estrangeiros com a realidade portuguesa são referências sempre procuradas por quem visita o nosso país e pretende qualidade, conforto e segurança.

# TRANSPORTE DE DOENTES NÃO URGENTES

## FEDERAÇÃO CONTESTA DECISÕES TOMADAS COM LEGISLAÇÃO SUSPensa



O afastamento dos táxis dos serviços de doentes não urgentes, como por exemplo do transporte de utentes de tratamentos de diálise, tem sido uma das principais preocupações do sector e da Federação. Ainda mais, quando há decisões que põem em causa os princípios da concorrência e com a legislação sobre o transporte de doentes não urgentes actualmente suspensa.

A Federação Portuguesa do Táxi expôs a situação ao secretário de Estado da Saúde em ofício datado de 2 de Outubro e solicitou resolução urgente do problema que está a agravar-se a cada dia que passa.

A FPT solicitou informação quanto ao conteúdo dos ofícios que a ARS do Centro está a enviar aos industriais de táxi, em que está denunciar os contratos que mantinham com aqueles, invocando que os mesmos não se enquadram na actual legislação. A legislação invocada (VTSD e transporte de doentes não urgentes) está suspensa e a indignação com a denúncia de contratos com os profissionais do sector é notória.

A Federação garantiu também ter “informações dos associados do Norte e da Beira Interior, que receberam telefonemas a informá-los que no “dia 1 de Outubro já não é você a fazer o transporte, serão os Bombeiros porque vocês não aderiram à plataforma” ou que se aperceberam da grave situação pelos próprios doentes”.

A FPT lembrou ao governante que “há contratos estabelecidos entre as diversas estruturas do SNS e os pequenos empresários do sector do táxi que remontam à década de noventa”, questionando sobre se “será ético informá-los pelo telefone ou por interposta pessoa (o doente) que não vai haver mais serviços”.

Depois da reunião com o secretário de Estado da Saúde, que a revista Táxi noticiou, a Direcção da Federação manteve a esperança de que o Ministério da Saúde iria considerar o sector do táxi como uma mais-valia no transporte dos utentes não urgentes.

Perante os factos de que a Federação tomou conhecimento, em que “as administrações regionais de Saúde estão a afastar os táxis da prestação de serviços que vinham realizando, criando assim verdadeiros dramas sociais”, a FPT pediu esclarecimento “e a reposição da legalidade, dado que aquelas ARS invocam uma lei que está suspensa”.

A prática actual das ARS, segundo a FPT, contraria as afirmações do governante, que assegurou que os táxis não seriam afastados do transporte dos doentes não acamados.

### GRUPO DE TRABALHO AINDA SEM FPT

O ministro da Saúde e o ministro da Administração Interna também haviam recebido um ofício, datado de 11 de Setembro, em que a Federação solicitou a participação no Grupo de Trabalho criado para estudar a alteração à legislação suspensa, uma vez que na audiência concedida pelo secretário de Estado da Saúde foi equacionada a hipótese de que a Federação solicitasse oficialmente a sua integração no Grupo de Trabalho.

No entendimento da Federação, a participação da FPT no Grupo de Trabalho, traria “os melhores benefícios e utilidade, com a transmissão dos conhecimentos específicos dos nossos associados a nível nacional, na sua qualidade de profissionais do transporte, ao que se pretende ser uma actuação concertada e coordenada que culmine na definição de um adequado quadro regulador”.

A Federação reafirma o seu direito à participação e intervenção num quadro de que é parte integrante pelo serviço prestado pelo sector. Para a FPT, a alteração da legislação suspensa carece da participação de todos os intervenientes neste tipo de serviço e considera que não são apenas os bombeiros que devem ser consultados para o efeito, assumindo a importante missão que aos motoristas profissionais de táxi tem sido acometida no transporte de pessoas, doentes não urgentes, que necessitam de um meio personalizado, seguro, confortável e com preços inferiores aos que são praticados por outras entidades.

### PROTESTOS NOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO

A situação gerada face à tomada de decisões com a legislação suspensa foi tornada pública através de notícias em que os jornais e canais de televisão davam conta da denúncia feita pelos industriais do sector do táxi na zona de Viseu, que questionavam a decisão da ARS Centro sobre o fim do transporte de doentes de hemodiálise. No dia 16 de Outubro, cerca de quatro dezenas de motoristas de

táxi concentraram-se em Viseu, em protesto.

A ARS alegou na altura que “o transporte programado de doentes não urgentes se processa no âmbito do Sistema de Gestão de Transportes de Doentes (SGTD)” e que “desde Janeiro de 2011, a realização de transporte programado de doentes, requerida por entidades requisitantes pertencentes à ARS Centro está condicionada à adesão ao SGTD, tendo a ARS Centro celebrado protocolos com os bombeiros para a realização de formação para operarem nessa plataforma”. A explicação não satisfaz o sector do táxi e os profissionais afirmaram que que “esta situação é errada porque os bombeiros cobram mais oito cêntimos (53) que os taxistas (45 cêntimos), por quilómetro, e têm de percorrer uma distância muito superior, porque se trata de doentes que vivem nas aldeias e é preciso contabilizar a deslocação das suas viaturas a partir das sedes de concelho”.

O protesto subiu agora ao mais alto nível, com a intervenção da Federação Portuguesa do Táxi junto dos governantes.

NA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

O transporte de doentes não urgentes foi também abordado pelo Partido Comunista Português e pelo Bloco de Esquerda, em Projectos de Lei apresentados à Câmara e que foram rejeitados na votação na generalidade na sessão de 12 de Outubro.

O Projecto de Lei n.º 268/XII/1.ª (PCP) incidia sobre os “Critérios de Atribuição do Transporte de Doentes Não Urgentes” e contou na votação com os votos a favor do PCP, do BE, do PEV e de uma deputada do PS. Votaram contra o PPD/PSD e o CDS-PP, tendo o Projecto de Lei sido rejeitado com a abstenção do PS.

O Projecto de Lei n.º 296/XII/2.ª (BE) que propunha o estabelecimento da “isenção de encargos com transporte não urgente procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 113/2011, de 29 de Novembro”, foi também rejeitado pela maioria PPD/PSD e CDS-PP, com votos a favor do PCP, do BE, do PEV e de uma deputada do PS e com a abstenção do PS.

## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA CRIA CERTIFICADO DE MOTORISTA DE TÁXI

No dia 28 de Setembro, os deputados da Assembleia da República aprovaram o regime jurídico que cria um certificado de motorista de táxi e que estabelece um único tipo de formação quer para a obtenção inicial de título quer para a sua renovação (acesso à profissão).

O hemiciclo aprovou a proposta de lei do Governo com os votos favoráveis do PSD, do CDS-PP e do PS, tendo votado contra o PCP, o BE e o PEV.

A nova legislação cria o “certificado de motorista de táxi (CMT), em substituição do anterior certificado de aptidão profissional (CAP)”, e estabelece “um único tipo de formação, quer para a obtenção inicial do título, quer para a formação contínua necessária à sua renovação”, de acordo com o preâmbulo da proposta de lei.

O objectivo do novo regime é “conferir maior rigor ao regime”, alterando os requisitos de que depende a obtenção do certificado. Entre outros, a exigência de averbamento do Grupo 2 na carta de condução, categoria B e a obrigatoriedade da aprovação em exame multimédia, são requisitos a ter em conta.

O diploma define ainda que “a duração mínima dos cursos de formação inicial é de 125 horas e a dos cursos de formação contínua é de 25 horas”.



A nova legislação estabelece que o requisito de idoneidade no acesso à profissão passa agora a “relevar somente a prática de determinados crimes, taxativamente enunciados, cuja natureza, se entende que colide com o perfil e o desempenho exigíveis a um motorista de táxi”. Estão aqui incluídos o crime contra a vida, contra a liberdade e a autodeterminação sexual, condução perigosa de veículo rodoviário ou de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e prática de crime no

exercício da profissão de motorista de táxi. “Por outro lado, deixa de se consagrar a automaticidade da perda de idoneidade em resultado da condenação na prática de um qualquer crime, prevendo-se a possibilidade de reabilitação nos termos legais e a obrigatoriedade de justificação fundamentada das circunstâncias de facto e de direito em que se considera ser o candidato inidóneo para o exercício da profissão”, define o diploma. A Federação está de acordo com a generalidade do diploma aprovado, que enquadra juridicamente o acesso à profissão.

# ATENÇÃO À NOVA LEGISLAÇÃO II

NOVO DIPLOMA ALTERA O CÓDIGO DA ESTRADA E CRIA O NOVO REGULAMENTO DA HABILITAÇÃO LEGAL PARA CONDUZIR



Como a revista Táxi noticiou na última edição, o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de Julho, altera o Código da Estrada e cria o novo Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente para a ordem jurídica portuguesa algumas directivas europeias. O decreto-lei, que entrou em vigor no dia 2 de Novembro, prevê a “simplificação dos procedimentos administrativos relacionados com a obtenção dos títulos de condução e respectivos exames” e a “eliminação da licença de aprendizagem”, bem como a definição de “novos mínimos de requisitos físicos, mentais e psicológicos exigíveis aos condutores”. Das alterações introduzidas pelo DL 138/2012, a Federação destaca algumas.

- O Código da Estrada, no seu artigo 9º, vem permitir o transporte de passageiros em velocípedes, e define, no artigo 112º, que os motores dos velocípedes com motor passam a poder ser alimentados com energias diversas (eléctrica, combustível) e que as “segway” passam a ser equiparadas a velocípedes.
- No artigo 121º do Código da Estrada diz-se que o IMTT deixará de entregar títulos de condução aos condutores com coimas por pagar (entrega apenas uma guia de substituição).
- O dístico dos 90 kms, conhecido por “ovo estrelado”, que estava por regulamentar desde 2005, deixa de ser obrigatório.
- Ficou também definido que a condução de veículos afectos a determinados transportes pode passar a depender da carta de condução e a certificação profissional (por exemplo, o transporte pesado de mercadorias).
- No Código da Estrada (artigo 130º), a revalidação de título de condução caducado há mais de dois anos depende da aprovação em exame especial, excepto para as categorias AM, A1, A2, A, B1, B e BE, cujos titulares não tenham completado 50 anos.
- O agora criado “cancelamento do título de condução” ocorre quando: o condutor comete um crime rodoviário, uma contra-ordenação muito grave ou duas graves durante o regime probatório; o título de condução for cassado; o condutor reprova duas vezes no exame especial; o título tenha caducado há mais de cinco anos.
- O DL 138/2012 mantém o actual modelo de carta de condução para todas as cartas emitidas até 2 de Janeiro de 2013. A emissão de títulos de condução pode ser solicitada ao IMT por via electrónica ou por entidade com quem o IMT tenha celebrado protocolo.
- Define-se ainda que os originais dos **atestados médicos e relatórios psicológicos** devem ser conservados, durante dois anos pelos condutores, quando a emissão foi requerida por via electrónica e pela entidade com quem o IMT celebrou protocolo. A não apresentação dos documentos, no prazo indicado, pode implicar a repetição da avaliação médica e/ou psicológica.

- Através do DL 138/2012 (artigo 12º) extingue-se a licença de aprendizagem, pelo que, durante a formação e avaliação, os candidatos devem ser titulares e portadores de duplicado da ficha de inscrição em modelo fixado pelo IMT. Se o candidato não concluir o processo formativo no prazo de dois anos, deve apresentar novo atestado médico e/ou relatório psicológico, sem o qual não pode continuar a formação, nem realizar exames.
- A nova legislação define que todos os pedidos, comunicações e notificações passam a poder ser feitos através de plataforma electrónica do IMT.
- Ao criar o **Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC)**, a nova legislação estabelece que deixa de existir o conceito de subcategoria de carta de condução, sendo inseridas/alteradas as seguintes categorias de carta de condução:
  - **AM**: Inclui ciclomotores, motociclos até 50cc e quadriciclos ligeiros;
  - **A1**: Motociclos até 125cc, até 11 kw de potência e relação potência/peso até 0,1; Triciclos até 15 kw.
  - **A2**: Motociclos até 35 kw, relação potência/peso até 0,2, não derivados de versão com mais do dobro da sua potência máxima.
  - **A**: Motociclos e triciclos.
  - **B1**: Quadriciclos pesados.
  - **B**: Passa a poder atrelar apenas reboques até 750 kg, desde que o conjunto não ultrapasse os 3.500 kg.
  - **B+E**: Veículo tractor da categoria B + reboque até 3.500 kg.
  - **C1E**: Acrescenta a possibilidade de se poder conduzir veículo da categoria B com reboque de peso bruto superior a 750 kg, desde que o conjunto não ultrapasse 12.000 kg.
  - **D1**: Acrescenta o comprimento máximo de 8 metros.
- Os titulares da carta de condução da categoria **B** passam a poder conduzir também triciclos a motor com potência superior a 15 kw (mais de 21 anos de idade) e **AM** e **A1** se tiver, pelo menos, 25 anos de idade, ou carta **AM** ou licença de ciclomotor. Os titulares da carta de condução da categoria **B1** podem conduzir também tractores agrícolas ou florestais simples ou com equipamentos montados desde que massa máxima autorizada do conjunto não exceda 6000 kg, máquinas agrícolas ou florestais ligeiras, motocultivadores, tractocarros e máquinas industriais ligeiras.
- De acordo com o RHLC, a categoria **A1** deixa de ser registada na carta de condução quando é obtida por extensão da categoria **B**. Os condutores passam a dispor de 60 dias para actualizar morada nos títulos de condução e, os que possuem carta da EU que fixem residência em Portugal, passam a dispor de 60 dias para comunicar ao IMT a sua residência.
- Os condutores não podem possuir duas cartas de condução válidas, emitidas por dois Estados Membros da EU diferentes.
- O **termo de validade das cartas de condução** sofreu a seguinte alteração:
  - **AM, A1, A2, A, B1, B, BE** e licenças de condução: 30, 40, 50, 60, 65, 70 e 2 em 2 anos.
  - **C1, C, C1E, CE** e grupo 2: 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70 e 2 em 2 anos.
  - **D1, D, D1E, DE**: 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60 e 65 anos.
  - **C1, C1E, C** e **CE** obtidas antes dos 20 anos: 20 anos.
- As cartas de condução emitidas antes da data de entrada em vigor deste diploma mantêm as validades nelas averbadas.
- Os titulares de carta de condução **AM, A1, A2, A, B1, B, BE** e licenças de condução, obtidas com idade igual ou superior a 5 anos, estão dispensados de revalidar o título de condução aos 30 anos.
- Os condutores devem apresentar certificado de aptidão física e mental quando pretendam revalidar cartas **AM, A1, A2, A, B1, B, BE** e licenças de condução, após os 50 anos de idade; pretendam revalidar cartas **C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE** e **B, BE** do grupo 2, após os 25 anos de idade.
- Os condutores devem apresentar certificado de avaliação psicológica quando pretendam revalidar as cartas **C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE** e **B, BE** do grupo 2, após os 50 anos de idade.
- O RHLC alterou também as **idades mínimas**:
  - **Categoria C1 e C1E** - 18 anos;
  - **Categoria A** - 24 anos; 20 anos se possuir **A2** há, pelo menos, dois anos; 21 anos, para triciclos de potência superior a 15 kw;
  - **Categoria D** - 24 anos; 21 anos, se possuir **CAM**.
- O artigo 21º do RHLC prevê que os titulares de carta de condução **B** obtida há mais de três anos e com, pelo menos, 21 anos de idade podem conduzir pesados de mercadorias com peso bruto inferior a 4250 kg para fins de recreio; para fins sociais prosseguidos por entidades não oficiais; não podem transportar mercadorias, excepto as indispensáveis àquela utilização.
- Os condutores do **Grupo 1** passam a ser sujeitos a **avaliação psicológica**, sempre que seja recomendado na **avaliação médica**.
- A **avaliação médica** dos condutores dos grupos 1 e 2 é realizada por qualquer médico no exercício da sua profissão.
- A **avaliação psicológica** é realizada por qualquer psicólogo no exercício da sua profissão e é realizada pelo IMT ou por qualquer entidade designada para o efeito e reconhecida pela Ordem dos Psicólogos no seguintes casos: determinada ao abrigo dos números 1 e 5 do artigo 129º do Código da Estrada; a candidatos a condutor que tenham sido titulares de carta de condução cassada; no caso de recurso interposto por examinando considerado inapto em avaliação psicológica; a condutores do grupo 1 mandados submeter a avaliação psicológica pela autoridade de saúde.
- A **avaliação médica** necessária à análise do recurso interposto do resultado de inapto obtido em avaliação feita por médico no exercício da sua profissão é realizada por junta médica.
- Os condutores com idade igual ou superior a 70 anos, que pretendam renovar a carta de condução, devem apresentar ao médico que os avaliar o relatório do seu médico assistente, com informação detalhada sobre os seus antecedentes clínicos.

## A posição da FPT

Em reunião com a empresa Infoteste, a FPT analisou as alterações referentes às avaliações médica e psicológica exigidas aos motoristas de táxi.

O exame psicotécnico passa a ser efectuado apenas quando efectuam o averbamento do Grupo 2 pela primeira vez e depois só aos 50 anos de idade. O averbamento mantém a sua renovação obrigatória a cada cinco anos, apenas com atestado médico (também para categorias C e D).

São abolidos os modelos 921 e 922, deixando de ir aos delegados de saúde, uma vez que o atestado médico pode ser emitido por qualquer médico no exercício da actividade. O médico e o psicólogo devem aceder ao site do IMT para preencher o formulário disponível.

Aos candidatos é entregue um certificado com a menção “apto” ou “inapto”, ficando uma cópia com o médico e do psicólogo, por cinco anos.

A FPT realça que para os condutores das categorias C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE, a revalidação da carta de condução passa a fazer-se pela primeira vez aos 25 anos e posteriormente de 5 em 5 anos até aos 70 anos, bem como os condutores detentores das categorias B e BE, com averbamento do Grupo 2 (que exerçam a condução de ambulâncias, veículos de bombeiros, transporte de doentes, transporte escolar e transporte em táxi). As categorias D1, D1E, D e DE deixam de ser válidas aos 65 anos.

Os condutores das categorias AM, A1, A2, A, B1, B e BE (que tenham obtido os seus títulos com idade igual ou superior a 25 anos) estão dispensados de revalidar os títulos de condução aos 30 anos de idade.

**Esta informação está a ser divulgada aos motoristas de táxi e pode ser consultada na Sede ou nas Delegações da Federação Portuguesa do Táxi.**

As alterações agora em vigor revestem-se, para a Federação, de alguma polémica, como ficou patente na reunião com a Infoteste. “É gerada confusão que também está a ser contestada pelas entidades ligadas aos transportes”, referiu Carlos Ramos, presidente da FPT.

“É uma forma de desregulamentar a actividade”, acrescentou, referindo também que falta a fiscalização por parte da Inspeção-Geral da Saúde, para evitar situações irregulares.



Os casos de prevaricação só serão detectados por denúncia, considerou o dirigente, que alerta para o perigo do “descrédito e do aumento do número de acidentes rodoviários”. Por outro lado, Carlos Ramos salientou que “há condutores profissionais que «deixam cair» a carta pelos custos elevados com os exames e avaliações”.

O cruzamento de dados é importante para o presidente da FPT, para acautelar fugas às regras e ilegalidades.

Carlos Ramos sublinhou que “é vital que as associações manifestem o seu desagrado publicamente, uma vez que estas novas regras, em alguns aspectos, nivelam por baixo”.



# LIVRO DE LUÍS VEIGA, ASSOCIADO FUNDADOR DA FPT

“DO NASCER AO PÔR-DO-SOL”

O associado Luís Veiga, que fez parte do grupo fundador da Federação Portuguesa do Táxi, escreveu um livro intitulado “Do Nascer ao Pôr-do-Sol”, cuja primeira edição tem a data de Setembro de 2012.

A editora Textiverso, Lda., publicou este “livro de recordações, para evitar dizer de memórias”, como prefaciou Luís Vieira da Mota, escritor e antigo alferes da companhia em que serviu em Angola, durante a Guerra Colonial.

O livro de Luís Veiga fala das suas origens lisboetas e das raízes familiares na zona de Moimenta da Beira. Muitas fotografias retratam outras paisagens, outras épocas. “Sou cáustico sobre a situação do País”, assume Luís Veiga, em conversa com a revista Táxi. Mas gosta de destacar que a sua mente prefere ocupar-se das boas recordações, das terras e das gentes que conheceu ao longo da sua vida, como motorista profissional de táxi.

Luís Veiga diz que “estas memórias e recordações são uma pequena parte do que vivi”, acrescentando que inicialmente “o livro era só para a família e para os amigos, mas contou com uma edição mais alargada”.

Sobre a Cooperativa de Táxis de Lisboa ou Autocoope, garante que ficou “apaixonado”. Assume que está “sempre no meu coração e no meu pensamento”. Afinal trata-se de mais de 30 anos em serviço no táxi, tendo pertencido aos Órgãos Sociais da cooperativa.

O que mais encanta Luís Veiga são as pessoas. As suas experiências, os desabafos, os sorrisos. Emociona-se ao recordar uma realidade que ainda agora deixou profissionalmente. No ano passado, depois de uma lesão no joelho, deixou de trabalhar no seu táxi.

Critica o individualismo em que a sociedade mantém as pessoas. Cultiva uma atitude mais activa, baseada na entreatajuda e na dedicação ao próximo. “Se tivesse 20 anos seria taxista na mesma”, garante. Os olhos não mentem e sorriem com mais recordações que partilha a cada momento.



“Transportamos tanta gente, de tantos sectores sociais. Muitos pedem ajuda e nós podemos intervir”, resume, referindo a missão social que também deve ser a do motorista profissional de táxi.

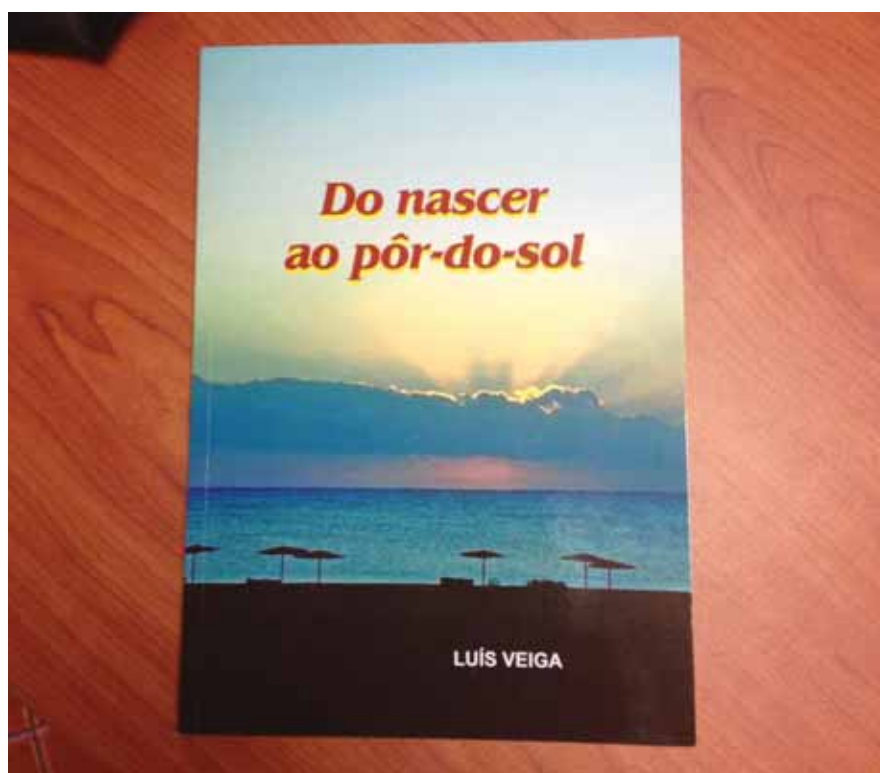
“Com os cidadãos estrangeiros, somos muitas vezes parte das boas-vindas que o País lhes dá”, afirma. E é nessa vertente que considera que deve ser feito mais esforço. “Mesmo que não saibamos falar outras línguas, temos de estar prontos a ajudar e a fazer o melhor pelos que nos visitam”. É, antes de mais, uma questão de manter a imagem acolhedora que

Portugal detém internacionalmente.

“Uma boa atitude causa uma boa impressão e a vontade de cá voltar”, diz. Depois de tantos anos de serviço ao volante do táxi, Luís Veiga conta que para si é “fácil perceber a índole das pessoas”. Muita prática sobre como pôr uma conversa em marcha, com sensibilidade para não incomodar: “as pessoas falam e ficam aliviadas do stress diário em que vivem”. O poder do desabafo é uma terapia de que todos necessitamos. Sobre a difícil situação que Portugal atravessa, Luís Veiga diz que “apesar de



isto estar como está, ainda acredito nas pessoas". Nunca foi assaltado, talvez por, com anos de prática, conhecer os sinais de alerta. "Sempre fui prudente e apostei muito na simpatia", acrescenta, justificando como escapou sem nunca ter tido problemas com os amigos do alheio. Luís Veiga é um bom contador das estórias da sua história. O livro é disso prova, pois, numa escrita muito acessível, conta episódios da sua juventude na tropa, na idade mais madura, já casado e com filhas. São marcas de uma vida intensa, algumas que já estavam escritas "há 40 anos". "Devemos distribuir ajuda e solidariedade todos os dias", sublinha, alertando para o desfasamento entre a realidade social e a realidade política do País. Aos táxis de Lisboa recomendaria que parassem uma vez por semana, para descongestionar o serviço. "Somos muitos na capital e a concorrência desleal é a vergonha da actualidade", acusa. Sobre o 18º Aniversário da Federação, afirma com entusiasmo a sua vontade de ver a FPT "cada vez mais forte" na defesa dos direitos dos profissionais do sector. Lembra ainda que, no início da actividade federativa, distribuía a revista Táxi a tantos quantos pudesse, para passar a mensagem e a informação. Congratula-se também com a consolidação desse projecto. Como dirigente foi muito activo junto da Câmara Municipal de Lisboa e tem saudades dos tempos "de combate" pelos industriais.



O seu livro também é um testemunho sobre a guerra em África, que afectou toda uma geração. É um tributo ao esforço humano, "para ser mais e melhor". Relata a experiência profissional que o levou mesmo até França, lembrando também datas "inesquecíveis" como o 25 de Abril de 1974, a criação da Autocoope e o nascimento da Federação. A vertente transversal a toda a obra é, sem dúvida, a família. Vai contando

o crescimento do seu núcleo familiar a par da sua intervenção profissional naquela que foi as suas outras famílias – a Autocoope e a Federação Portuguesa do Táxi.

Luís Veiga ainda espalha boa disposição na Sede da Federação, aquando da pequena entrevista que concedeu à revista Táxi e brilha de orgulho ao falar dos netos e ao contar que a mulher também prestou serviço no táxi. O seu livro pode ser adquirido na Sede da FPT.



# A CRISE DO SECTOR VIVIDA EM TERRAS ALGARVIAS

Conforme todos “infelizmente” bem sabemos, estes tempos de crise e de um sem fim de medidas de austeridade, têm afectado a generalidade da população e transversalmente todas as classes profissionais.

Actualmente, vemos constantemente nos meios de comunicação social, ora a greve dos funcionários da carris, ora dos proprietários do sector da restauração, ora dos enfermeiros, professores e até dos farmacêuticos, ou seja, de uma forma ou de outra, todos estamos a sentir as dificuldades que nos estão a ser impostas. Assim, no que se refere ao nosso sector, e nomeadamente na região do Algarve, sente-se com o fim da época balnear e mais acentuadamente com o corte

abrupto de voos que se verifica no Aeroporto de Faro no final do mês de Outubro, uma quebra acentuadíssima de serviço de transporte em táxi.

Na verdade, poder-se-á dizer que esta quebra de serviço no Outono desde sempre se verificou e que o serviço de transporte em táxi no Algarve sempre se caracterizou pela questão da sazonalidade.

Efectivamente, o Verão sempre foi uma época significativamente mais forte para o sector, e os meses de Inverno serviam apenas para pagar as despesas próprias da actividade e pouco mais.

Todavia, aquilo que com algum pesar por parte dos industriais do sector me tem sido relatado, é que aparentemente, o serviço nos meses de inverno, desde o ano



de 2011, é de tal forma fraco, que não é possível comportar as despesas com todos os motoristas que têm ao serviço, vendendo alguns empresários forçados a efectuar despedimentos com trabalhadores com antiguidade superior a vinte anos, que nunca trabalharam em qualquer outra área, que têm uma família a seu cargo, que já não são propriamente jovens e que vão ser mais uns a ingressar nas longas filas dos Centros de Emprego e Formação Profissional. Este é mais um triste reflexo da crise no que “a nós” nos toca...

**Dra. Patrícia Jacobetty**

## PAGAMENTO DE COIMA NA HORA, COMPLICAÇÃO AO MINUTO!

- PAGAR OU NÃO PAGAR - EIS A QUESTÃO!



Quando de uma autuação pela prática de contra-ordenação estradal, deve-se ou não pagar a coima, in loco e na hora da infracção??!

O presente texto pretende responder à seguinte questão: se se estiver perante uma pretensa infracção a uma qualquer regra de trânsito, deve o automobilista efectuar o pagamento voluntário da coima aplicada no exacto momento da verificação da infracção (173.º)? Ou existe a possibilidade de tomar outra medida?

Primeira situação: se se entender que a infracção existiu, em princípio, a coima deve ser paga no momento da autuação (artigo 173.º do Código da Estrada).

Segunda situação: caso tenha dúvidas, se a infracção às leis estradals foi efectivamente

cometida, o condutor pode não efectuar o pagamento in loco, dispondo de um prazo de 15 dias úteis desde a notificação para o fazer. Atente-se que, neste caso, não efectuando o pagamento de qualquer montante, na hora, a lei prevê a apreensão dos documentos da viatura e/ou do condutor, sendo que nesse caso, serão emitidas guias de substituição dos documentos apreendidos. Ou pode proceder à entrega do montante da coima a título de depósito, como veremos na terceira situação, caso em que já não haverá lugar à apreensão de documentos.

Terceira situação: caso o condutor pense que, de forma objectiva e clara, de facto não cometeu qualquer infracção ao código da estrada, não deve pagar qualquer montante a título de coima, devendo – isso sim – unicamente prestar depósito, isto é, entregar o valor correspondente ao valor mínimo da coima para a contra-ordenação de que vem acusado sem que tal signifique que está a proceder ao pagamento da coima e sem que tal signifique a aceitação da prática da infracção em causa.

Na verdade, o pagamento da coima a

título definitivo pode tornar mais difícil a “contestação” da prática da contraordenação. Ao contrário, se o pagamento do montante for a título de depósito, nem a lei, nem qualquer interpretação da mesma, restringe o âmbito da defesa (“contestação”), permitindo ao interessado discutir, de facto e de direito, a verdade da acusação contra si formulada, no prazo de 15 dias úteis a contar da notificação. Assim, embora sendo efectuado um pagamento, a lei permite pôr em causa o teor de toda a acusação, e, caso o infractor seja absolvido, ou exista declaração em como a infracção não foi praticada, o montante pago, a título de depósito, será inteiramente devolvido. Ao contrário, se o montante for entregue a título de pagamento, a devolução do mesmo pode revelar-se impossível.

De todo o modo sempre se dirá que cada caso é um caso, e assim deve ser sempre contactado um profissional para as devidas explicações e conselhos, dispondo nesse sentido a FPT dos seus serviços jurídicos.

**Dr. João Cordeiro**



# OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS UM NOVO FENÓMENO NA PRAÇA!

Para além de estatísticas e evidências são as opiniões e experiências dos nossos associados que comprovam o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido pela FPT e a RENAULT Portugal.

Sempre a pensar nos interesses da classe, a FPT e a RENAULT Portugal construíram uma oferta comercial exclusiva para os profissionais da actividade Táxi: baixo preço de aquisição, baixos custos de manutenção, espaço (para pessoas e bagagem), conforto, segurança e qualidade são alguns dos elementos que fazem desta oferta criada a pensar em si.

A solução ideal para quem pretende rentabilizar e otimizar a sua actividade.

A aquisição das viaturas pode ser efectuada junto de qualquer Concessionário Aderente, os quais se encontram instruídos para atribuir as condições exclusivas aos profissionais da actividade Táxi.

“



”

**12.878€\***

PREÇO CHAVE NA MÃO

Dacia Lodgy Confort 5 Lugares  
1.5 dCi 90cv FAP

**13.265€\***

PREÇO CHAVE NA MÃO

Dacia Lodgy Confort 7 Lugares  
1.5 dCi 90 cv FAP

**14.400€\***

PREÇO CHAVE NA MÃO

Dacia Lodgy Prestige 7 Lugares  
1.5 dCi 110cv FAP

“Centrado no essencial o Dacia Lodgy oferece muito espaço a bordo o conjunto de características essenciais adaptadas às necessidades da actividade Táxi. Disponível com 5 e 7 verdadeiros lugares.”

**3 ANOS**  
GARANTIA  
ou 100 000km

**DACIA**  
GRUPO RENAULT



\* Valor sujeito a IVA à tarifa em vigor. Imagens não contratuais. Oferta limitada ao stock existente. Valor calculado com ISV ajustado à actividade de TÁXIS. Valores válidos até 31 de Dezembro 2012.

# CRISE NO SECTOR TÁXI NO NORTE



Em Portugal agrava-se cada vez mais a crise nos transportes públicos, em especial nos táxis, com a chegada dos transportes “sem rei nem roque”: carrinhas que andam de hotel em hotel, residenciais e pensões, entre outros, a oferecer os seus serviços a 6 euros por pessoa, para os transportarem ao aeroporto. Será que estão legais? Não sabemos...

Ao que se sabe, a Câmara Municipal do Porto emitiu licenças provisórias para este tipo de transporte a empresas que exercem a actividade com licença de outra empresa e com viaturas de uma outra empresa, sem licenças ou alvarás próprios. Outros transportes com percursos definidos, alteram a sua “carreira”, digamos assim, a seu belo prazer, consoante o grupo de passageiros que conseguiram angariar e o destino destes.

É revoltante, tanta concorrência desleal ao táxi!

A Federação Portuguesa do Táxi, ao ter conhecimento de tais factos, teve de actuar a favor do sector do táxi. Demos a conhecer esta actuação às entidades competentes, ao senhor director da Direcção Regional de Mobilidade e Transportes do Norte, senhor presidente do Turismo do Porto e Norte de Portugal, E.R., ao senhor director da



Direcção Regional Norte da ASAE, ao senhor presidente Associação Nacional de Municípios Portugueses, senhor secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, senhor director Municipal da Direcção Municipal da Via Pública da Câmara Municipal do Porto. Temos recebido das diferentes entidades, resposta à nossa exposição. Preocupa-nos o facto de termos na cidade do Porto um contingente de 699 licenças de táxis. A Federação Portuguesa do Táxi já fez chegar ao senhor vereador da Câmara Municipal

do Porto, Gonçalo Gonçalves, um estudo que seria benéfico para todos os táxis. A proposta consiste numa paragem por dia, em percentagem a estudar, conforme o exemplo das cidades espanholas de Madrid e Barcelona; só assim eles resolveram os seus problemas de terem táxis a mais. De enaltecer que a Federação Portuguesa do Táxi solicitou a marcação de uma reunião para ser discutido este assunto, a qual chegou a ter data marcada mas, inexplicavelmente, a Câmara do Porto, no próprio dia, não nos recebeu.



## ● HOLANDA

### AMSTERDÃO AVANÇA PARA O TÁXI ELÉCTRICO

A circulação dos transportes (incluindo táxis) em Amesterdão, Holanda, é muito difícil e morosa, devido aos canais do século XVII e às ruas estreitas. As entidades holandesas estão a ponderar criar um novo sistema de táxis-lambreta eléctricos.

Apesar da boa avaliação de que gozam os transportes na Holanda, é nas zonas mais antigas que se fazem sentir as dificuldades.

Os habitantes dizem que este novo sistema em motociclos eléctricos em serviço de táxi poderá fazer a ligação entre os meios de transporte mais generalizados e o destino final dos passageiros que se desloquem para um percurso mais difícil, em zonas mais antigas da cidade.

As “scooters”, equipadas com sistema de navegação, são eléctricas e amigas do ambiente, com autonomia para cerca de 130 quilómetros.

As pequenas motas pintadas de verde farão parte da vida das cidades de Amesterdão, Hague, Roterdão e Utreque.

## ● DUBAI



### EQUIPA PARA TÁXIS DURANTE FESTA “AID AL-ADHA”

A Corporação de Táxis do Dubai e a Autoridade para as Estradas e Transportes do Dubai criaram uma equipa especial para atender as necessidades dos clientes e dos motoristas dos táxis durante as festividades do “Aid al-Adha”.

O “Aid al-Adha, importante celebração religiosa muçulmana, é também conhecido por “Festa do Sacrifício” (pois evoca a disponibilidade do profeta Abraão em sacrificar o seu filho Ismael a Deus) ocorre 70 dias depois do Ramadão. O Islão respeita o profeta Abraão e nesta festividade que dura até quatro dias, os crentes visitam as suas famílias e cumprem a “Salat” (oração em grande congregação). Todos os muçulmanos que possuem meios económicos devem sacrificar animais como forma de lembrar o acontecimento e a carne que resulta destes sacrifícios é distribuída por um terço para familiares, um terço para vizinhos e um terço para os pobres.

Nesta altura de maior movimentação de pessoas, e segundo o responsável da Corporação de Táxis do Dubai, Youssef Al Ali, a equipa criada com a nova medida contribui para diversificar a qualidade dos serviços prestados em ambas as vertentes: do cliente e de quem presta o serviço.

O relatório final sobre a iniciativa inclui sugestões e recomendações sobre as possíveis melhorias no serviço de táxi no futuro.

A entidade responsável pela equipa assegura a ligação com outros meios de transporte ao longo do ano.

### TÁXIS HÍBRIDOS GERAM DOAÇÕES DE SOLIDARIEDADE

A Corporação de Táxis do Dubai e a empresa do ramo automóvel Al Futtain Motors foram parceiras, em 2008, numa experiência-piloto com carros híbridos, em colaboração com a Autoridade para as Estradas e Transportes do Dubai.

A parceria e a experiência gerou verbas que essas entidades decidiram aplicar em organizações de solidariedade.

A experiência envolveu 10 táxis híbridos, num período de três anos. O responsável da Corporação de Táxis do Dubai, Youssef Al Ali, congratulou-se com a parceria estratégica e lembrou que esta iniciativa é um exemplo de responsabilidade social assumida pelas entidades envolvidas.

Os fundos provenientes da iniciativa foram distribuídos durante o Ramadão. Uma parte coube ao Fundo de Solidariedade da Corporação, em apoio aos motoristas profissionais. Outra parte foi encaminhada para o Centro de Autismo do Dubai. A terceira parte foi entregue ao Departamento Correccional da Polícia do Dubai.

## ● MALÁSIA

### REVISÃO DAS TARIFAS DOS TÁXIS

Durante o mês de Outubro foi divulgado que na Malásia as tarifas dos táxis foram alvo de revisão, devido ao aumento dos custos operacionais do sector, como os preços dos combustíveis e das peças para reparação das viaturas.

Em Kuala Lumpur houve manifestações de motoristas de táxi contra a concorrência desleal de transportes gratuitos.

## ● REINO UNIDO

### OS MELHORES TÁXIS DO MUNDO



Os táxis de Londres foram, pelo quinto ano consecutivo, eleitos os melhores táxis do mundo, no resultado de um inquérito feito aos turistas e unidades hoteleiras, da "Hotéis.com".

Os tradicionais táxis pretos ganharam nas categorias de conhecimento do trajecto, limpeza, simpatia no atendimento, qualidade da condução e condições de segurança. No entanto, os custos para o utilizador são um ponto considerado negativo.

## ● ÍNDIA

### GREVE DE TRANSPORTES EM CALCUTÁ

No sentido de pressionar o Governo para que suba as tarifas, os táxis associaram-se aos autocarros de transportes de passageiros na realização de uma greve durante o mês de Setembro, em Calcutá, estado de Bengala.

O aumento do preço dos combustíveis, entre outros factores, fazem encostar os autocarros e os táxis que não podem manter-se ao serviço, por não conseguirem fazer face aos elevados custos da actividade.

### PROBLEMAS NO AEROPORTO DE CHENNAI

A cidade de Chennai ou Madrasta, no sul da Índia, estado Tamil Nadu, está a evidenciar problemas que envolvem os táxis de serviço no aeroporto. Os motoristas de táxi que operam junto dos terminais de voos domésticos e internacionais não estão a respeitar as zonas de serviço, causando, com estacionamento ilegal, congestionamentos que prejudicam os passageiros.

Houve profissionais do sector que fizeram a denúncia da situação, sentindo-se também prejudicados. Há problemas para resolver relacionados com a cobrança de tarifas excessivas, enganar os passageiros e falta de actuação das autoridades. O estacionamento ilegal também gera perdas consideradas "severas".

## ● AUSTRÁLIA

### TARIFAS AUMENTAM EM QUEENSLAND

Os elevados preços dos combustíveis e dos seguros obrigatórios para o exercício da actividade são o motivo para o aumento das tarifas dos táxis em Queensland, Austrália.

Apesar de Queensland ser o segundo mais caro estado australiano, o Conselho do Táxi reputa o aumento de dois por cento da tarifa como "modesto".

O responsável do Conselho, Max McBride, disse que este é o primeiro aumento tarifário em 15 meses, apesar do aumento acentuado dos custos da actividade, e que a maioria dos passageiros nem dará conta desta actualização, visto que se aplica na tarifa do quilómetro.

## ● IRLANDA

### MOTORISTAS PROTESTAM CONTRA LOGÓTIPOS



Os profissionais de táxi irlandeses estiveram em protesto, durante o mês de Setembro, devido ao anúncio do Governo sobre a remodelação dos logótipos nas suas viaturas. O novo design dos logótipos e a sua colocação nas viaturas custam cerca de 250,00 euros. Os motoristas alertam ainda para o perigo de tornar os táxis num alvo mais fácil e chamativo para os assaltantes. Os táxis irlandeses são discretos e a nova logotipia no exterior é vista como um risco. Um porta-voz afirmou que a Comissão de Revisão da Regulamentação do Táxi determinou que a aplicação das novas marcas é feita por decalque semi-permanente.

A Assembleia Nacional de Transportes da Irlanda juntou-se ao alerta, considerando que as deliberações sobre esta matéria vão expor os profissionais ao risco de assalto.

## ● TAILÂNDIA

### AUTORIDADES VIGIAM MOTORISTAS DE TÁXI EM BANGUECOQUE



Na capital tailandesa, Banguecoque, os motoristas de táxi estão a ser alvo da atenção das autoridades. Em causa está a má atitude profissional de muitos, que se recusam a cumprir determinados trajectos, escolhendo serviços e deixando apeados muitos turistas e habitantes locais, cujos percursos não consideram rentáveis. Entre as queixas estão também o mau comportamento, a condução perigosa e a falta de uso do taxímetro, entre outras. As autoridades, preocupadas com a má reputação que os táxis tailandeses já têm, estão a actuar, encorajando as pessoas prejudicadas a denunciar oficialmente estas práticas à Polícia, para que sejam punidos os infractores.

Há motoristas de táxi que tentam contrariar esta má imagem, melhorando o serviço. Alguns disponibilizam os "livros de amizade" aos passageiros. Outros transformam a viatura numa autêntica cabina karaoke para diversão dos clientes. Há ainda quem, no interior dos táxis, crie pequenos museus com notas e moedas de todo o mundo. Há aperitivos e descontos de acordo com as canções que o cliente cantar em karaoke.

Andar de táxi em Banguecoque é tudo menos monótono e pode ser uma experiência inesquecível.

## ● EUA

### REDUÇÃO ORÇAMENTAL PARA TÁXIS NOVA-IORQUINOS

O mayor de Nova Iorque, Michael Bloomberg, deu indicações às empresas de táxis da cidade para reduzirem os seus orçamentos para os próximos dois anos, uma vez que o plano para o sector está bloqueado pela queda dos rendimentos e da procura.

Cortar nas despesas parece ser a solução para a administração de Bloomberg.

### TÁXIS AO SERVIÇO DOS DEFICIENTES

Os industriais do sector em Nova Iorque lançaram em Setembro um novo sistema para que os cidadãos com deficiência motora que se deslocam em cadeira de rodas em Manhattan acedam ao transporte nos 233 táxis amarelos adaptados, usando uma aplicação no telemóvel ou na internet chamada "Wheels on Wheels" ("cadeiras de rodas sobre rodas").

Numa altura em que se debate o uso de aplicações electrónicas para chamar os táxis em Nova Iorque, esta área parece ser uma excepção.

Foram 10 anos de estudo desta matéria que permitem o uso da tecnologia GPS para alertar o motorista que estiver mais próximo do cidadão portador de deficiência.

No dia 3 de Dezembro celebrou-se o Dia Internacional das Pessoas com Deficiência e este é um assunto em discussão actual.



## ● BRASIL

### PROJECTO "TAXISTA EMPREENDEDOR"

O Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) lançou o Projecto "Taxista Empreendedor", em Outubro, para melhorar o serviço de atendimento nos táxis.

O curso de 13 aulas de ensino à distância proporciona formação sobre como melhorar o atendimento e desenvolver o negócio, com conceitos sobre marketing pessoal, gestão e controlo financeiro e informação sobre ética e sobre o potencial turístico das cidades.

O curso resulta de uma parceria com a TV Brasil, da Empresa Brasil de Comunicação (EBC). No fim do curso, os profissionais recebem um selo do Sebrae. Esta iniciativa tem como um dos seus objectivos preparar entre 30 e 40 por cento dos profissionais para a afluência de turistas e adeptos, até ao Campeonato do Mundo de Futebol, em 2014, a disputar no Brasil.

## ● QATAR

### ILEGALIDADE COM PREÇOS ABAIXO DA TARIFA



Táxis ilegais, com motoristas não licenciados, com preços abaixo da tarifa oficial são um problema em Doha, Estado do Qatar.

Os motoristas credenciados lamentam esta concorrência desleal em que os condutores não licenciados, em viaturas de fraca qualidade, abordam os potenciais clientes junto de superfícies comerciais e de serviços públicos, com preços regateados abaixo do que está tabelado legalmente.

As autoridades estão atentas à situação e salientam os prejuízos notados junto dos clientes e dos profissionais como um problema urgente.

## ● A REVISTA TÁXI OUVIU OS DELEGADOS DAS ÁREAS DE PONTE DA BARCA, LOURINHÃ E VILA DO BISPO

A revista Táxi ouviu os delegados das áreas de Ponte da Barca, Lourinhã e Vila do Bispo, para trazer às suas páginas e aos leitores um ponto de situação sobre a actualidade pela voz dos motoristas e industriais que estão no terreno e que transmitem os anseios do sector, perante as dificuldades da crise.



### PONTE DA BARCA

José Monteiro Araújo falou da crise e do mal-estar instalado como sendo “fruta da época” que Portugal e a Europa vivem. “A crise agrava-se”, diz José Araújo, que também considera que esta situação de indefinição social e política gera bastantes irregularidades.

“Na sede do concelho, dividimos trabalho com os colegas de outras freguesias, o que ainda vem complicar mais a nossa actividade, já tão difícil”, lembra. Para o delegado a solução passa pela autoridade e pela fiscalização de atropelos à legalidade.

Os problemas variam de concelho para concelho, mas há indícios comuns de uma crise que se instalou com os aumentos dos preços dos combustíveis e dos custos do exercício da actividade, salienta o delegado. Quanto à actuação da Federação, José Araújo valoriza o apoio informativo que tem prestado e a comunicação permanente com as entidades locais e regionais.

“Sofremos com os problemas da ruralidade, pois as pessoas com poucos recursos financeiros, com pensões muito baixas, também estão à mercê destes cortes”, alerta.

Quanto ao transporte de doentes não urgentes em táxi, José Araújo realça que a ARS do Alto Minho tem acompanhado e definido

essa actividade, mas “tememos que futuramente nos excluam da prestação desse serviço”.

José Araújo afirma que a união entre os profissionais e industriais do sector é a chave para fazer valer os direitos de todos os que exercem esta actividade. “A FPT e a Antral devem entender-se e avançar numa apresentação conjunta dos nossos problemas. Assim teremos mais força junto de quem decide”, sublinha.

Quanto à Federação, o delegado defende que o pagamento das quotas e a participação dos associados garantem benefícios que não seriam reais sem essa coesão. “Lutamos diariamente e temos que cativar os que entretanto saíram”, realça, acrescentando que “a crise resolve-se no colectivo e na entreatajuda”.

Da revista Táxi destaca as novidades legislativas que vão sendo publicadas, “uma referência para nós, profissionais no terreno”. Apostando na resistência permanente e na luta pela actividade do sector do táxi, sempre no seio da FPT, o delegado lembra que “havia uma ilusão de estabilidade que vacilou com o primeiro abanão”, lembrando que é missão de cada profissional lutar pelos direitos comuns do sector.

### LOURINHÃ

“Esta é uma crise como nunca vi e vivi nesta zona”, assume o delegado Marcelino Venâncio, da Lourinhã. “Há dias em que fazemos 20 ou 30 euros... Com pouco serviço para as vinte e tal viaturas do concelho”, lamenta.

O aumento da tarifa, que ajudaria a enfrentar o problema da subida do preço dos combustíveis, poderia originar menos procura do serviço de táxi, uma vez que as pessoas já estão sobrecarregadas de despesas e que os aumentos nos transportes as afastam do táxi.

O recurso ao gasóleo profissional poderia ser uma solução viável, considera o delegado.

Na área do transporte de doentes não urgentes, Marcelino Venâncio garante que as dificuldades são crescentes na sua zona. “As famílias já se organizam de forma diferente quanto ao transporte desses doentes e muitas vezes prescindem do táxi”, lembra e acrescenta que a concorrência desleal de outras viaturas (bombeiros e outras) tem agravado o decréscimo da procura.

“Confiamos na Direcção da Federação e a revista Táxi chega-nos sempre com as novidades”, relata. O delegado considera que os laços profissionais e associativos são muito importantes para a defesa dos direitos dos industriais do sector.

Uma solução para a falta e procura poderia passar pela utilização colectiva dos táxis nos movimentos das pessoas no seu dia-a-dia. “Sai mais barato e é uma questão de organização entre as pessoas, familiares ou vizinhos”, sublinha. A mudança de mentalidades na utilização de um transporte como o táxi é, para Marcelino Venâncio, urgente e será eficaz no combate à falta de procura dos serviços de transporte em táxi.

## VILA DO BISPO

Rui Pinheiro, delegado na área de Vila do Bispo, realça as características locais para explicar o momento que se vive: a sazonalidade e a vertente turística, que são a base da actividade no Algarve, fazem com que ainda se consiga atenuar os efeitos da crise que o país atravessa.

“A situação do Algarve é mais específica, com as suas características regionais, mas, apesar de um verão com muito trabalho, nesta altura do ano as coisas complicam-se um pouco mais”, considera. Rui Pinheiro lembra que os serviços locais e os residentes que usam o táxi acham os preços elevados. Os preços dos combustíveis são um problema que acha incontornável para os profissionais do sector, que não é possível resolver apenas com o simples aumento de tarifas.

Por outro lado, salientando factores mais directamente ligados ao Algarve, “só temos problemas, com uma estrada nacional n.º 125 (EN125) cada vez mais congestionada face ao preço das portagens na auto-estrada n.º 22 (A22)”, sublinha. Para o delegado, que circula com frequência na A22, o preço da portagem é “um descalabro que origina que vejamos pouquíssimos carros na auto-estrada e uma EN125 superlotada de viaturas, o que nos dificulta a vida e a dos nossos clientes”.

Nesta zona do país, mais voltada para o turismo, as dificuldades da crise juntam-se aos problemas regionais e locais, relembra o delegado Rui Pinheiro.





# RENOVAÇÃO DOS ALVARÁS

O PEDIDO DE RENOVAÇÃO DOS ALVARÁS DEVE SER FEITO COM UM MÊS DE ANTECEDÊNCIA.

## DOCUMENTOS NECESSÁRIOS

### Empresas Unipessoais, Sociedades e Cooperativas

1. Requerimento do alvará
2. Certidão do Registo Comercial actualizada
3. Registo Criminal dos gerentes (incluindo o que dá a capacidade técnica)
4. Cópia do B.I. dos mesmos
5. Cópia do número de contribuinte da empresa
6. Pagamento de 70 euros
7. Mod.22 e Anexo A (prova de entrega) para empresas com mais de 5 táxis.

### Profissional a título individual

O mesmo que é requerido às empresas, excepto o indicado no nº2. E, no ponto 5, entregar cópia do número de contribuinte pessoal

#### ATENÇÃO

Sempre que se renovem os Alvarás é obrigatório entregar cópias dos mesmos nas Câmaras Municipais do concelho onde é exercida a actividade.

Sempre que haja alteração da Sede ou da Residência e/ou alteração dos sócios ou gerentes das firmas, sociedades e Cooperativas, é obrigatório informar, através da respectiva Certidão do Registo Comercial, o IMT- Instituto da Mobilidade e Transportes e as Câmaras Municipais.

Não esquecer o Averbamento da matrícula no próprio Alvará ou requisitar a(s) respectiva(s) Cópia(s) Certificada(s). Para isto, é necessário juntar ao Requerimento do IMT, a(s) cópias do(s) Documento Único Automóvel - DUA e da(s) Licença(s) de Aluguer.

Para informações ou esclarecimentos adicionais, agradecemos que contactem a Sede da FPT ou as suas Delegações Regionais.

## DÉBITO DIRECTO FÁCIL E EFICAZ

Pagar a quotização à FPT por débito directo evita a deslocação periódica às instalações da Federação e anula qualquer custo adicional ao valor das quotas. O valor extra das transacções é suportado pela própria FPT.

Os profissionais interessados nesta vantajosa forma de pagamento só precisam de preencher a Autorização Débito em Conta (pedir aos serviços da FPT) e enviá-la para a sede ou delegações da Federação.

## FPT AGENDA

### 11 DE SETEMBRO

FPT enviou aos ministros da Administração Interna e da Saúde um ofício em que solicitou a participação oficial no Grupo de Trabalho criado para a revisão da legislação suspensa sobre transporte de doentes não urgentes.

### 22 DE SETEMBRO

FPT envia um ofício à Presidência do Conselho de Ministros sobre a proposta de alteração à regulamentação do acesso à profissão de motorista de táxi.

### 28 DE SETEMBRO

Parlamento aprova regime jurídico de alteração do acesso à profissão de motorista profissional de táxi.

### 2 DE OUTUBRO

FPT enviou um ofício ao secretário de estado da Saúde sobre o transporte não urgente de doentes.

### 16 DE OUTUBRO

Motoristas profissionais de táxi manifestam-se em Viseu contra a decisão da ARS Centro sobre retirada de serviços de transporte de doentes hemodialisados.

### 23 DE OUTUBRO

Deslocação à ASAE (Porto).

### 23 DE OUTUBRO

Reunião da FPT na Infoteste, para esclarecimentos sobre alterações previstas no DL 138/2012, de 5 de Julho (alterações da avaliação médica e psicológica para os motoristas de táxi).

### 25 DE OUTUBRO

Exames do Tipo II – Júri Tripartido nas instalações da Protáxisó de Coimbra.

### 8 DE NOVEMBRO

Reunião na Delegação Norte da FPT com representantes da Renault – Portugal.

### 9 DE NOVEMBRO

Deslocação à ASAE (Porto).

### 12 DE NOVEMBRO

O vice-presidente Carlos Lima esteve presente na Delegação Norte da FPT na apresentação da formação tipo II.

### 22 DE NOVEMBRO

Exames Tipo II – Júri Tripartido nas instalações da Protáxisó, no Porto.

### 22 DE NOVEMBRO

Federação Portuguesa do Táxi e Antral entregam documento comum com os principais problemas do sector no Gabinete do Primeiro-Ministro, em Lisboa.

### 25 DE NOVEMBRO

O vice-presidente Carlos Lima representou a FPT nas comemorações do 52º Aniversário da Cooperativa Radiotáxis do Porto, CRL.

### 3 DE DEZEMBRO

A Federação Portuguesa do Táxi comemora o seu 18º Aniversário.

### 5 DE DEZEMBRO

A FPT e a Antral solicitam reunião urgente ao presidente da CML, em documento conjunto (Circulação na ZER de Lisboa).

## OBITUÁRIO



No dia 21 de Novembro de 2012 faleceu o associado João da Costa Vitorino, natural de Lamego. A família enlutada, a Federação Portuguesa do Táxi apresenta as sentidas condolências.

# FORMAÇÃO PROFISSIONAL FPT

Os Formadores da FPT estão prontos para se deslocarem à região onde reside ou trabalha para prestarem cursos e para obtenção e renovação do CAP.

## FORMAÇÃO PROFISSIONAL TIPO II E CONTÍNUA

### HORÁRIO LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 9 às 18 horas
- ▶ 1 dia para exame
- ▶ 19 dias em salas de aula teóricas e exercícios práticos
- ▶ 7 dias em contexto real de trabalho/prática simulada
- ▶ Duração: 27 dias úteis

### HORÁRIO PÓS-LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 19 às 23 horas
- ▶ Sábado das 9 às 13 e das 14 às 18 horas
- ▶ 1 dia para exame
- ▶ 33 dias em salas de aula teóricas e exerc. práticos
- ▶ 70h em contexto real de Trabalho

### DOCUMENTOS NECESSÁRIOS:

- ▶ 2 fotografias tipo passe, a cores e actuais; Cartão de Contribuinte; Carta de Condução; Bilhete de Identidade, Passaporte ou documento de identificação equivalente; Certificado de habilitações (escolaridade obrigatória)(\*); Relatório de Exame Psicotécnico relativo à aptidão psicológica para conduzir; Averbamento do Grupo 2 na carta de condução; Declaração de experiência profissional de condução (24 meses) emitido pela identidade patronal; Declaração Segurança Social (24 meses).

## FORMAÇÃO DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE CRIANÇAS

FORMAÇÃO INICIAL (35h)  
FORMAÇÃO COMPLEMENTAR (20h)

### HORÁRIO LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 9 às 18 (5 dias úteis)
- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 10 às 12 e das 14 às 17 (9 dias úteis)
- ▶ De 2ª a 6ª feira, uma turma das 12 às 15 e outra das 15.30 às 18.30 (14 dias úteis)

### HORÁRIO PÓS-LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 19.00 às 23.00 horas
- ▶ Duração: 9 dias úteis
- ▶ Sábados: 4 sábados, das 9 às 13 e das 14 às 18 horas
- ▶ 1 sexta-feira, das 15.00 às 18.00

*Nota: Cada acção de formação é composta por 35 horas de aulas teóricas e exercícios práticos em sala.*

### DOCUMENTOS NECESSÁRIOS:

- ▶ 1 fotografia tipo passe, a cores e actual; Cartão de Contribuinte; Carta de Condução (exp. de condução de 2 anos comprovada pela data de habilitação da categoria correspondente); Bilhete de Identidade, Passaporte ou documento de identificação equivalente; Relatório de Exame Psicotécnico relativo à aptidão psicológica para conduzir (veículos automóveis de pesados de passageiros) e atestado médico passado pelo sub-delegado de Saúde da área de residência; Registo Criminal.

(\* 4º ano para os nascidos até 31.12.66; 6º ano para os nascidos entre 01.01.67 e 31.12.80 ;9º ano para os nascidos depois de 31.12.80  
Nota: Os cursos de formação profissional obedecem a um número mínimo de formandos por curso

Contactos: Departamento de Formação da FPT || Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 – Loja A, 1600-543 Lisboa,  
Telefone: 217 112 870 – Fax: 217 122 879

## RENOVAÇÃO CAP!

Seis meses antes de terminar a validade do CAP, é necessário fazer a sua renovação!  
Não deixe caducar o CAP. Informe-se nas delegações da FPT ou junto dos delegados.

# Proteja o seu negócio!

O seguro automóvel para o seu taxi.

Disponibilizamos-lhe uma solução automóvel adaptada às suas reais necessidades.



Esta comunicação não dispensa a consulta da informação pré-contratual e contratual legalmente exigida, disponível em qualquer mediador Zurich. Zurich Insurance plc - Sucursal em Portugal Morada: Rua Barata Salgueiro, 41 1269-058 Lisboa Tel.: 21 313 31 00 Fax: 21 313 31 11 e-mail: zurich.help@zurich.com



AVS CORRETORES DE SEGUROS  
*Insurance Broker*

## Rigor e Confiança

[www.avs-seguros.pt](http://www.avs-seguros.pt) | [avs@avs-seguros.pt](mailto:avs@avs-seguros.pt)

**SEDE**  
Rua Julieta Ferrão, n.º 10-14.º  
1600-031 LISBOA  
Tel.: 211 148 400 - Fax: 211 148 469  
e-mail: [avs@avs-seguros.pt](mailto:avs@avs-seguros.pt)

**PORTIMÃO**  
Rua Sabina Freire, Lote 21 - Loja B  
Quinta da Malata  
8500-731 Portimão  
Tel.: 282 002 640 - Fax: 282 002 649  
e-mail: [portimao@avs-seguros.pt](mailto:portimao@avs-seguros.pt)

**PORTO**  
Rua Monte dos Burgos, n.º 482-3.º N  
4250-311 PORTO  
Tel.: 220 045 500 - Fax: 220 045 519  
e-mail: [porto@avs-seguros.pt](mailto:porto@avs-seguros.pt)

**FUNCHAL**  
Avenida Arriaga, 34-4.º C  
9000-064 Funchal  
Tel.: 291 003 800 - Fax: 291 003 809  
e-mail: [funchal@avs-seguros.pt](mailto:funchal@avs-seguros.pt)

**COIMBRA**  
Av. Fernão de Magalhães, n.º 481-1.º B  
3000-177 Coimbra  
Tel.: 239 006 700 - Fax: 239 006 709  
e-mail: [coimbra@avs-seguros.pt](mailto:coimbra@avs-seguros.pt)