

TÁXI

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

55

NOVAS REGRAS COM
NOVOS COMPORTAMENTOS
EM LUTA PELO CRESCIMENTO ECONÓMICO



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

FINALMENTE...

A revista Táxi tem trazido aos leitores os pormenores da nova legislação que regula o sector, abordando o processo que leva à sua aprovação e entrada em vigor e analisando as consequências da sua aplicação. Este número apresenta os diplomas que estabelecem o regime de acesso à profissão e que trata do transporte de crianças em táxi.

Novas regras impõem novos comportamentos, como no caso da obrigatoriedade de facturação, de que a Táxi também dá notícia. A Federação está atenta a esta questão e mantém os associados informados sobre as alternativas para implementação do novo sistema de facturação. O ano começou com a entrada em vigor da actualização tarifária dos serviços dos táxis. Há dois anos (desde 2011) que o sector aguenta os custos crescentes de exploração e a grave quebra na procura. As novas tarifas foram firmadas pela Direcção-Geral de Actividades Económicas em convenção com a Federação Portuguesa do Táxi e com a ANTRAL.

Nesta edição, a Táxi relata como ficará o trânsito numa das principais artérias da capital – a Avenida da Liberdade, que vai voltar ao modelo anterior – depois de tornadas definitivas as mudanças na circulação na Rotunda do Marquês de Pombal.

Na vertente ambiental, na impossibilidade de aplicar o que foi determinado pela União Europeia e pela CM Lisboa quanto às Zonas de Emissões Reduzidas, foi prolongado o prazo para adaptação dos táxis mais antigos. A intervenção da Federação Portuguesa do Táxi e da ANTRAL foi determinante neste quadrante, mas o trabalho não está terminado.

Com a entrada em vigor da legislação que regula o acesso à profissão, foi finalmente aplicado algo do que foi estudado e proposto pelos grupos de trabalho que, já em 2008, defendia, alterações que visavam aproximar a legislação à realidade do sector. Abrindo-se o acesso à profissão aos mais jovens, a Federação congratula-se com as mudanças, sublinhando, no entanto, o que ainda está por fazer e que já foi enviado ao IMT. Falta regular o que está legislado sobre o transporte de crianças em táxi, bem como urge eliminar o uso da caderneta de controlo dos tempos de trabalho dos motoristas profissionais de táxi.

O ano arrancou com perspectivas de mais dificuldades para o sector, que ainda não viu resolvida a questão do transporte de doentes não urgentes em táxi. Sem terem recebido qualquer resposta por parte do poder, a Federação e a ANTRAL já solicitaram a marcação urgente de uma audiência com o Ministro da Saúde, após reunião inconclusiva com o secretário de estado da saúde, para que o sector possa ser ouvido nas suas justas reivindicações e participar na solução de uma questão da qual os profissionais e os industriais não podem nem devem ser arredados.

A Federação Portuguesa do Táxi está em permanente contacto com os seus delegados e com os profissionais e empresários do sector, sempre disponível para conhecer e trabalhar propostas que contribuam para melhorar a actividade dos táxis, vital para uma sociedade que tem nos transportes uma trave mestra para o crescimento económico.

ÍNDICE

- 04** ACTUALIDADE
- 19** NOTÍCIAS
- 22** PAÍS REAL
- 23** FACTURAÇÃO
- 24** ARES DO SUL
- 24** OBITUÁRIO
- 25** ENTREVISTA
- 26** SEGUROS
- 27** INTERNACIONAL
- 30** POSTAL

FICHA TÉCNICA

DIRECTOR Carlos Ramos **PROPRIEDADE** Federação Portuguesa do Táxi - FPT **NIF** 503404730 **REDAÇÃO 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 Coronel António Santos Fonseca, Ed. Batalha, Lt.23, R/C Dto, 8000-257 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 / 912812834 **E-MAIL** geral@altodesign.pt **COLABORADORES** Isabel Patrício, António Pedro, Fernando Carneiro, 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

NOVA LEGISLAÇÃO EM ANÁLISE

SERVIÇO DE TÁXI COM NOVAS REGRAS



Desde Janeiro que entrou em vigor um novo regime jurídico de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respectivas entidades formadoras (Lei n.º 6/2013, de 22 de Janeiro) e que simplifica o acesso à actividade transitória e ao transporte em táxi, através da eliminação dos requisitos de idoneidade e de capacidade técnica ou profissional dos responsáveis das empresas, e ao transporte colectivo de crianças, através da eliminação dos requisitos de capacidade técnica ou profissional dos responsáveis das empresas (Lei n.º 5/2013, de 22 de Janeiro).

As alterações legais previstas enquadram legalmente parte do trabalho feito em grupos formados em 2008 e dos quais a Federação Portuguesa do Táxi também fez parte. “Deste trabalho de há anos surgem agora medidas que também defendemos enquanto instituição representante dos profissionais e industriais do sector”, realça Carlos Ramos, presidente da Federação.

Os grupos de trabalho já tinham apresentado ao IMTT 19 propostas de alteração à lei, para aproximar os diplomas à realidade

de do sector. Algumas dessas alterações foram agora vertidas na legislação em vigor.

A Revista Táxi apresenta as principais alterações, num resumo efectuado pela advogada da Federação, Isabel Patrício, e publica na íntegra os diplomas que vigoram desde Janeiro. (pag.6 a 12)

O presidente da Federação destaca aspectos como “a abertura aos mais jovens, no que toca ao acesso à profissão”, evidenciando também o grupo único de formação para o efeito e acrescentando que o IMT disponibilizará os manuais. Sobre os deveres dos motoristas de táxi e sobre a colocação do CAP – Certificado de Aptidão Profissional na viatura (CMT – certificado de motorista de táxi na nova legislação), a Federação chamou a atenção dos associados através de sms enviado com o esclarecimento sobre esta matéria. O IMT deu razão à chamada de atenção da Federação e sublinhou em nota oficial, que, de acordo com a lei n.º 6/2013, e que, face às dúvidas suscitadas sobre a alínea f) do n.º 2 daquele diploma, o determinado “aplica-se quer ao CMT quer ao CAP de motorista de táxi,

o qual se mantém válido até ao fim do prazo que deles constar, por força do n.º 4 do artigo 32º da mencionada lei”. Os CAP mantêm-se até ao fim da sua validade e a renovação do documento é feita nas novas normas, passando a exhibir-se o CMT.

Carlos Ramos, presidente da Federação, alerta ainda para o que falta regular: no transporte de crianças, falta alterar a actual portaria, de forma a simplificar os transportes de crianças contratualizados. Os grupos de trabalho de 2008 haviam também proposto a aplicação de uma portaria que determinasse a eliminação da caderneta de controlo dos tempos de trabalho em táxi, que a Federação também defende há muito.

Para a Federação Portuguesa do Táxi, o caminho traçado não pode parar por aqui. O presidente Carlos Ramos alerta para o que já foi feito no âmbito dos grupos de trabalho em 2008, como base para novas medidas que adequem a legislação ao sector.

NOVAS REGRAS

NOVAS REGRAS DE ACESSO À ACTIVIDADE DE TRANSPORTES EM TÁXI E DE TRANSPORTE COLECTIVO DE CRIANÇAS E À PROFISSÃO DE MOTORISTA DE TÁXI

Com a publicação das Leis 5/2013 e 6/2013 foram alteradas as regras de acesso à actividade de transportes em táxi e de acesso à actividade de transporte colectivo de crianças, bem como aprovado um novo regime de acesso ao exercício da profissão de motorista de táxi, e ainda as regras para a certificação das entidades que prestam formação nessas áreas.

Considerando que as alterações em causa entraram de imediato em vigor, 23 de Janeiro de 2013, é essencial insistir na respectiva divulgação e no realce das situações mais relevantes, o que se pretende por via do presente apontamento.

Assim:

I – Acesso à actividade de transportes em táxi:

Para o acesso à actividade passa apenas a exigir-se a verificação do requisito da capacidade financeira, tendo sido eliminados os requisitos da capacidade técnica ou profissional e a idoneidade;

II – Acesso à actividade de transporte colectivo de crianças:

Para o acesso à actividade passa apenas a exigir-se a verificação do requisito da idoneidade, tendo sido eliminado o requisito da capacidade técnica e profissional;

III – Acesso à profissão de motorista de táxi:

- 1 - O actual Certificado de Capacidade Profissional - CAP é substituído pelo Certificado de Motorista de Taxi - CMT, de função totalmente idêntica ao anterior, ou seja, para identificar e comprovar a aptidão profissional do motorista, mas com alterações de relevo. Desde logo o local da sua colocação na viatura, sendo que passa a ter de ser colocado no lado superior do para-brisas e não como até então colocado no lado direito do tablier. Embora ainda não tenha sido publicada a portaria que fixará o modelo do CMT a verdade é que a Lei já está em vigor, como se disse desde 23/01/2013, pelo que o actual CAP – válido perante esta lei até ao termo do prazo que nele constar - terá que ser colocado “no lado superior direito do para-brisas, de forma bem visível para os passageiros”, onde também terá que se colocar o comprovativo do pedido de emissão o renovação do CMT quando seja o caso; Também deixa de existir a denominada autorização especial que passa agora a denominar-se CMT provisório; A validade do CMT é de cinco anos, renovável por igual período, excepto para os titulares com idade igual ou superior a 65 anos em que a validade é de dois anos, renovável por igual período;
- 2 - Nos deveres dos motoristas passa a existir a possibilidade de pedir aos passageiros colaboração para a carga ou descarga de bagagem, quando se justifique em termos de peso ou volume de bagagem;
- 3 - Vem expressamente prevista a proibição de instar os transeuntes para aceitação dos seus serviços;
- 4 - Aumenta para 20,00 euros o montante mínimo para trocos que tem de ter disponível;
- 5 - Foi ainda introduzida a obrigação de informar os passageiros quando no trajecto ocorra alteração de tarifa;
- 6 - Para a obtenção inicial, ou renovação, do CMT deixou de existir a obrigação de ter dois anos de experiência na condução de veículos automóveis, sendo agora exigido, a este título, apenas a carta de condução válida para a categoria B com o averbamento do Grupo 2;



- 7 - Volta a prever-se como requisito de obtenção do CMT, inicial ou na renovação, a idoneidade prevendo-se como inidóneo quem tenha sido condenado, entre outros, por crime de condução perigosa de veículo, por crime de condução e veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou ainda por crimes de especulação ou outros praticados no exercício da actividade; A verificação de uma destas situações permite que o IMT, IP proceda à cassação do CMT respectivo ainda que esteja dentro do respectivo prazo de validade;
- 8 - Em termos de formação profissional passa a existir apenas dois tipos: a formação inicial, que passa para 125 horas, e a formação contínua que é de 25 horas, terminando assim a formação do Tipo I e do Tipo II;
- 9 - Para a obtenção inicial do CMT o candidato, com aproveitamento na formação inicial, terá que fazer um exame pelo sistema multimédia;
- 10 - Deixa de se exigir na renovação do CMT a comprovação do exercício da profissão no mínimo de 36 meses nos últimos cinco anos;
- 11 - Passa a existir um prazo de 60 dias para pronúncia do IMT sobre o pedido de emissão inicial do CMT ou da respectiva renovação;
- 12 - Esclarece-se que a responsabilidade da entidade patronal se circunscreve na data da contratação do motorista, caso este não seja titular de CMT válido.

Isabel Patrício, advogada

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**Lei n.º 5/2013**

de 22 de janeiro

Simplifica o acesso à atividade transitória e ao transporte em táxi, através da eliminação dos requisitos de idoneidade e de capacidade técnica ou profissional dos responsáveis das empresas, e ao transporte coletivo de crianças, através da eliminação dos requisitos de capacidade técnica ou profissional dos responsáveis das empresas, alterando o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, o Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, e a Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, conformando-os com a disciplina da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, e do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpuseram para a ordem jurídica interna as Diretivas n.ºs 2005/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais, e 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno.

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º**Objeto**

A presente lei simplifica o acesso à atividade transitória e ao transporte em táxi, através da eliminação dos requisitos de idoneidade e de capacidade técnica ou profissional dos responsáveis das empresas, e ao transporte coletivo de crianças, através da eliminação dos requisitos de capacidade técnica ou profissional dos responsáveis das empresas, alterando o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.ºs 156/99, de 14 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, e pelos Decretos-Leis n.ºs 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, o Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, e a Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, alterada pela Lei n.º 17-A/2006, de 26 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 255/2007, de 13 de julho, conformando-os com a disciplina da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, e do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpuseram para a ordem jurídica interna as Diretivas n.ºs 2005/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais, e 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno.

Artigo 2.º**Alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto**

Os artigos 4.º, 8.º e 36.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.ºs 156/99, de 14 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, e pelos Decretos-Leis n.ºs 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º**Requisito de acesso**

É requisito de acesso à atividade a capacidade financeira.

Artigo 8.º**Falta superveniente do requisito de acesso**

1 — A falta superveniente do requisito de acesso à atividade deve ser suprida no prazo de um ano a contar da data da sua ocorrência.

2 —

Artigo 36.º

[...]

Constituem receita própria do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., os montantes das taxas fixadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, para a emissão do alvará para o exercício da atividade.»

Artigo 3.º**Alteração ao Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho**

Os artigos 3.º, 9.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º**Requisito de acesso à atividade**

Podem ter acesso à atividade transitória as sociedades comerciais que tenham capacidade financeira.

Artigo 9.º

[...]

1 — O requisito de acesso à atividade é de verificação permanente, devendo as empresas comprovar o seu preenchimento sempre que lhes for solicitado.

2 — As empresas têm o dever de comunicar ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., as alterações ao pacto social, designadamente modificações na administração, direção ou gerência e mudanças de sede, no prazo de 30 dias a contar da data da sua ocorrência.

Artigo 11.º

[...]

1 — São devidas taxas pela emissão de alvarás nas situações previstas no presente diploma.

2 — Os montantes das taxas são fixados e atualizados pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.»

Artigo 4.º**Alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril**

Os artigos 4.º e 19.º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, alterada pela Lei n.º 17-A/2006, de 26 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 255/2007, de 13 de julho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º**Requisito de acesso à atividade**

1 — É requisito de acesso à atividade de transporte de crianças a idoneidade.

2 —

3 —

4 — A condenação pela prática de um dos crimes previstos no número anterior não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nem impede o IMT, I. P., de considerar, de forma justificada, que estão reunidas as condições de idoneidade, tendo em conta, nomeadamente, o tempo decorrido desde a prática dos factos.

5 — (Revogado.)

6 — (Revogado.)

Artigo 19.º

[...]

- 1 —
 2 —
 3 —
 a)
 b) A falta do requisito de acesso à atividade previsto no artigo 4.º;
 c)
 d)
 e)
 f)
 g)
 h)
 i)
 j)
 l)
 m)
 n)
 o)
 p)
 q)
 4 —
 5 —
 6 —»

Artigo 5.º

Norma revogatória

São revogados:

a) Os artigos 5.º, 6.º, 38.º e 40.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.ºs 156/99, de 14 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, e pelos Decretos-Leis n.ºs 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro;

b) Os artigos 4.º e 5.º, a alínea c) do n.º 1 e o n.º 3 do artigo 8.º, o n.º 2 do artigo 10.º e o artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho;

c) Os n.ºs 5 e 6 do artigo 4.º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, alterada pela Lei n.º 17-A/2006, de 26 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 255/2007, de 13 de julho;

d) A Portaria n.º 1344/2003, de 5 de dezembro.

Aprovada em 29 de novembro de 2012.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Promulgada em 10 de janeiro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 11 de janeiro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Lei n.º 6/2013

de 22 de janeiro

Aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respetivas entidades formadoras

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposição inicial

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de veículos ligeiros de passageiros de transporte público de aluguer, também designado por motorista de táxi, e de certificação das respetivas entidades formadoras, procedendo para tanto:

a) À conformação do regime jurídico da certificação das entidades formadoras com o disposto no Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que estabelece os princípios e as regras necessárias para simplificar o livre acesso e exercício das atividades de serviços e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno;

b) À adaptação do regime de acesso e exercício da profissão de motorista de veículos ligeiros de passageiros de transporte público de aluguer, adiante designado por motorista de táxi, ao enquadramento legal constante da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, que transpõe para o ordenamento jurídico nacional a Diretiva n.º 2005/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais, e do Decreto-Lei n.º 92/2011, de 27 de julho, que criou o sistema de regulação de acesso a profissões (SRAP).

CAPÍTULO II

Motoristas de táxi

Artigo 2.º

Deveres do motorista de táxi

Constituem deveres do motorista de táxi:

a) Prestar os serviços de transporte que lhe forem solicitados, desde que abrangidos pela regulamentação aplicável ao exercício da atividade;

b) Obedecer ao sinal de paragem de qualquer potencial utente quando se encontre na situação de livre;

c) Usar de correção e de urbanidade no trato com os passageiros e terceiros;

d) Auxiliar os passageiros que apresentem mobilidade reduzida na entrada e saída do veículo;

e) Acionar o taxímetro no início da prestação do serviço de acordo com as regras estabelecidas e manter o respetivo mostrador sempre visível;

f) Colocar o certificado de motorista de táxi (CMT), o CMT provisório ou o comprovativo da entrega da declaração prévia referida no n.º 2 do artigo 8.º no lado supe-

rior direito do para-brisas, de forma bem visível para os passageiros;

g) Cumprir o regime de preços estabelecido nos termos legais;

h) Observar as orientações que o passageiro fornecer quanto ao itinerário e à velocidade, dentro dos limites em vigor, devendo, na falta de orientações expressas, adotar o percurso mais curto;

i) Cumprir as condições do serviço de transporte contratado, salvo causa justificativa;

j) Transportar bagagens pessoais, nos termos estabelecidos, e proceder à respetiva carga e descarga, incluindo cadeiras de rodas de passageiros deficientes, podendo solicitar aos passageiros a colaboração que estes possam disponibilizar e apenas nos casos em que se justifique, nomeadamente em razão do peso ou do volume das bagagens;

k) Transportar cães de assistência de passageiros com deficiência, a título gratuito;

l) Transportar, salvo motivo atendível, designadamente a perigosidade e o estado de saúde ou de higiene, animais de companhia devidamente acompanhados e acondicionados;

m) Emitir e assinar o recibo comprovativo do valor total do serviço prestado, no momento do pagamento do serviço respetivo e nos termos da lei, do qual deve constar a identificação, o endereço e o número de contribuinte da empresa e a matrícula do veículo e, quando solicitado pelo passageiro, a hora, a origem e o destino do serviço e os suplementos pagos;

n) Não instar os transeuntes para a aceitação dos seus serviços;

o) Facilitar o pagamento do serviço prestado, devendo para o efeito dispor de numerário que permita realizar qualquer troco até ao montante mínimo de € 20;

p) Proceder diligentemente à entrega na autoridade policial de objetos deixados no veículo, podendo também fazê-la ao passageiro, desde que por este solicitado e mediante pagamento do respetivo serviço, se o motorista de táxi entender que deve haver lugar a este pagamento;

q) Cuidar da sua apresentação pessoal;

r) Diligenciar pelo asseio interior e exterior do veículo;

s) Não se fazer acompanhar por pessoas estranhas ao serviço;

t) Informar o passageiro da alteração de tarifa, em trajetos que envolvam várias tarifas.

Artigo 3.º

Obrigatoriedade de título profissional

É obrigatória a posse de título profissional de motorista de táxi, designado de CMT, para o acesso e exercício da profissão.

Artigo 4.º

Certificado de motorista de táxi

1 — O CMT comprova que o seu titular é detentor das formações inicial e contínua exigidas nos termos da presente lei.

2 — O CMT é válido pelo período de cinco anos, renovável por iguais períodos, contados a partir da data da aprovação no exame ou da renovação, consoante o caso, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — Caso o titular do CMT tenha idade igual ou superior a 65 anos o CMT é válido pelo período de dois anos, renovável por iguais períodos.

4 — Em caso de caducidade, o CMT pode ser renovado mediante o cumprimento do requisito da formação contínua estabelecido na alínea d) do n.º 1 do artigo 7.º

5 — O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), é a entidade competente para emitir o CMT, cujo modelo é fixado por despacho do presidente do conselho diretivo do mesmo instituto.

Artigo 5.º

Requisitos para a obtenção do CMT

1 — A obtenção do CMT está sujeita ao preenchimento cumulativo, por parte do candidato, dos seguintes requisitos:

a) Titularidade da habilitação legal válida para conduzir veículos automóveis, da categoria B, com averbamento da classificação no grupo 2;

b) Não ser considerado inidóneo, nos termos do artigo seguinte;

c) Escolaridade obrigatória exigível ao candidato requerente;

d) Aprovação no exame previsto no artigo 12.º;

e) Domínio da língua portuguesa.

2 — Verificados os requisitos mencionados no número anterior, o candidato requer ao IMT, I. P., a emissão do CMT, conforme modelo de requerimento a aprovar por despacho do presidente do conselho diretivo do mesmo instituto.

3 — No prazo de 60 dias, o IMT, I. P., pronuncia-se sobre o requerimento e, se for caso disso, emite o CMT.

Artigo 6.º

Inidoneidade

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, considera-se inidóneo para o exercício da profissão de motorista de táxi o candidato que tenha sido condenado por decisão transitada em julgado:

a) Em pena de prisão efetiva pela prática de qualquer crime contra a vida;

b) Pela prática de crime contra a liberdade e a autodeterminação sexual;

c) Pela prática do crime de condução perigosa de veículo rodoviário ou de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;

d) Pela prática de crime no exercício da profissão de motorista de táxi.

2 — A condenação pela prática de um dos crimes previstos nas alíneas do número anterior não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nos termos do disposto nos artigos 15.º e 16.º da Lei n.º 57/98, de 18 de agosto, nem impede o IMT, I. P., de considerar, de forma justificada, que estão reunidas as condições de idoneidade, tendo em conta, nomeadamente, o tempo decorrido desde a prática dos factos.

3 — Sempre que o IMT, I. P., considere existir uma situação de inidoneidade para o exercício da profissão, deve

justificar de forma fundamentada as circunstâncias de facto e de direito em que baseia o seu juízo de inidoneidade.

4 — O IMT, I. P., procede à cassação do CMT sempre que se verifique uma situação de inidoneidade nos termos do presente artigo.

Artigo 7.º

Renovação do CMT

1 — A renovação do CMT depende do preenchimento cumulativo, pelo motorista requerente, dos seguintes requisitos:

a) Titularidade da habilitação legal para conduzir prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º;

b) Aprovação na avaliação médica, a efetuar com os mesmos requisitos e nos mesmos termos previstos para a avaliação médica necessária para a revalidação da habilitação legal para conduzir prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º;

c) Não ser considerado inidóneo, nos termos do artigo anterior;

d) Frequência com aproveitamento do curso de formação contínua, nos termos do disposto no artigo 9.º

2 — O requisito previsto na alínea b) do número anterior é dispensado nos casos em que o motorista requerente tiver obtido aprovação na avaliação médica necessária para a revalidação da carta de condução do grupo 2, nos termos legais.

3 — É aplicável à renovação do CMT o mesmo procedimento definido nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º

4 — Na apreciação do requisito previsto na alínea c) do n.º 1 é aplicável o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior.

Artigo 8.º

Motoristas de táxi de outros Estados membros ou do Espaço Económico Europeu

1 — Os cidadãos nacionais de Estado membro da UE ou do Espaço Económico Europeu cujas qualificações tenham sido obtidas fora de Portugal e aqui se pretendam estabelecer podem obter o CMT mediante reconhecimento das suas qualificações, nos termos do disposto na Lei n.º 9/2009, de 4 de março, nomeadamente da secção I do seu capítulo III e do seu artigo 47.º, desde que possuam os requisitos previstos nas alíneas a) a c) e e) do n.º 1 do artigo 5.º da presente lei.

2 — Os cidadãos nacionais de Estado membro da UE ou do Espaço Económico Europeu, legalmente estabelecidos noutro Estado membro para o exercício da profissão de motorista de táxi, podem exercer essa mesma profissão em território nacional de forma ocasional e esporádica, após declaração prévia ao IMT, I. P., efetuada nos termos do disposto no artigo 5.º da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, ficando sujeitos aos requisitos de exercício que, atenta a natureza temporária da prestação, lhes sejam aplicáveis, nomeadamente aos constantes dos artigos 2.º e 6.º da presente lei e à habilitação legal para conduzir veículos automóveis da categoria B, válida em território nacional.

3 — O IMT, I. P., emite o CMT provisório no prazo de 30 dias a contar da apresentação da declaração prévia referida no artigo 5.º da Lei n.º 9/2009, de 4 de março.

4 — Até à emissão do CMT provisório, pode ser utilizado o comprovativo da entrega da declaração referida no n.º 2, para todos os efeitos legais.

5 — Os documentos que suportam os pedidos de reconhecimento das qualificações devem, em caso de justificada necessidade, ser certificados e acompanhados de tradução.

Artigo 9.º

Formação inicial e formação contínua

1 — A formação inicial e a formação contínua são obrigatórias e aplicam-se aos candidatos à obtenção do CMT e aos motoristas de táxi, respetivamente.

2 — A formação visa o desenvolvimento das capacidades e das competências adequadas ao bom desempenho e à valorização profissional, devendo garantir aos formandos a aquisição dos necessários conhecimentos, nomeadamente nas áreas das relações interpessoais, da regulamentação e exercício da atividade e das técnicas de condução.

3 — O conteúdo dos cursos de formação inicial e contínua bem como a organização das ações de formação são definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e do emprego.

4 — A duração mínima dos cursos de formação inicial é de 125 horas e a dos cursos de formação contínua é de 25 horas.

Artigo 10.º

Dispensa da formação

1 — Os detentores de formação no âmbito de cursos reconhecidos oficialmente que impliquem o conhecimento das matérias lecionadas no curso de formação inicial descrito na portaria prevista no n.º 3 do artigo anterior podem ser dispensados pelo IMT, I. P., da frequência da formação.

2 — O disposto no número anterior é aplicável aos detentores de outros certificados profissionais associados à condução de veículos automóveis emitidos pelo IMT, I. P., e bem assim às pessoas titulares de certificação de capacidade profissional na área dos transportes rodoviários.

Artigo 11.º

Validade da formação

1 — A formação inicial, para efeitos de acesso ao exame para obtenção do CMT, é válida pelo período de cinco anos.

2 — A formação contínua, para efeitos de renovação do CMT, é válida pelo período de cinco anos.

Artigo 12.º

Exame para obtenção do CMT

1 — Os candidatos à obtenção do CMT, que tiverem obtido aproveitamento na formação inicial prevista no n.º 1 do artigo 9.º ou que tenham sido dispensados de tal formação nos termos do artigo 10.º, estão sujeitos a exame pelo sistema multimédia, realizado pelo IMT, I. P., ou por entidade designada pelo mesmo instituto.

2 — As características e os procedimentos do exame referido no número anterior são definidos na portaria prevista no n.º 3 do artigo 9.º

CAPÍTULO III

Certificação de entidades formadoras

Artigo 13.º

Certificação de entidades formadoras de motoristas de táxi

1 — A certificação das entidades formadoras que pretendam exercer a atividade de formação prevista na presente lei segue os trâmites da Portaria n.º 851/2010, de 6 de setembro, que regula o sistema de certificação de entidades formadoras, com as seguintes adaptações:

a) A entidade competente para a certificação é o IMT, I. P.;

b) As entidades formadoras devem cumprir os deveres referidos no artigo 15.º;

c) São aprovados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e do emprego outros requisitos específicos, em complemento ou derrogação dos constantes da Portaria n.º 851/2010, de 6 de setembro, nomeadamente requisitos relativos ao conteúdo, duração e organização das ações de formação.

2 — A certificação de entidades formadoras pelo IMT, I. P., seja expressa ou tácita, é comunicada aos serviços centrais competentes dos ministérios responsáveis pelas áreas da formação profissional e da certificação de entidades formadoras, no prazo de 10 dias.

3 — A lista das entidades formadoras certificadas é divulgada no sítio da Internet do IMT, I. P., e no balcão único eletrónico de serviços, previsto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

Artigo 14.º

Falta superveniente dos requisitos de certificação

1 — A falta superveniente de qualquer dos requisitos de certificação a que se referem as portarias previstas no artigo anterior deve ser suprida no prazo de 90 dias a contar da sua ocorrência.

2 — O decurso do prazo previsto no número anterior, sem que a falta seja suprida, determina a caducidade da certificação e a cassação do certificado pelo IMT, I. P.

Artigo 15.º

Deveres das entidades formadoras

São deveres das entidades formadoras:

a) Organizar e desenvolver as ações de formação em conformidade com o estabelecido na presente lei e na portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e do emprego;

b) Observar princípios de independência e de igualdade de tratamento de todos os candidatos à formação e formandos;

c) Colaborar nas ações de acompanhamento e de avaliação técnico-pedagógica realizadas pelo IMT, I. P.;

d) Alterar o conteúdo das matérias formativas, sempre que as alterações e inovações legais ou de natureza técnica o justifiquem;

e) Fornecer ao IMT, I. P., os elementos relativos ao exercício da atividade, sempre que tal lhes seja solicitado;

f) Manter, pelo período de cinco anos, o registo das ações de formação realizadas, bem como os processos individuais dos formandos;

g) Comunicar previamente ao IMT, I. P., o local, a data e a hora de realização das ações de formação, e as suas alterações, bem como a identificação dos formandos, com a antecedência de oito dias úteis e de três dias úteis, respetivamente, nos termos estabelecidos na portaria prevista no n.º 3 do artigo 9.º

h) Comunicar ao IMT, I. P., no prazo de 10 dias, a mudança de sede no território nacional.

Artigo 16.º

Acompanhamento técnico-pedagógico

O IMT, I. P., efetua o acompanhamento técnico-pedagógico das ações de formação, com o fim, nomeadamente, de apoiar e incentivar a qualidade da formação, através do controlo efetivo da sua conformidade com as condições e termos estabelecidos legalmente.

Artigo 17.º

Sanções administrativas

1 — O incumprimento pelas entidades formadoras dos deveres estabelecidos neste capítulo e na portaria prevista no n.º 3 do artigo 9.º pode determinar a aplicação, pelo conselho diretivo do IMT, I. P., sem prejuízo do disposto no capítulo IV, das seguintes sanções administrativas, em função da respetiva gravidade:

a) Advertência escrita;

b) Não reconhecimento da validade da ação de formação e ou da avaliação dos formandos;

c) Suspensão do exercício da atividade de formação, pelo período máximo de um ano;

d) Cancelamento da certificação da entidade formadora, com a cassação do correspondente certificado.

2 — As sanções previstas no número anterior são publicitadas no sítio da Internet do IMT, I. P.

Artigo 18.º

Registo

O IMT, I. P., organiza e mantém atualizado um registo das entidades que exercem a atividade de formação, bem como das sanções que lhes forem aplicadas nos termos previstos no artigo anterior e no n.º 3 do artigo 27.º

CAPÍTULO IV

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 19.º

Fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento do disposto na presente lei compete:

a) Ao IMT, I. P.;

b) À Guarda Nacional Republicana; e

c) À Polícia de Segurança Pública.

2 — As entidades referidas no número anterior podem proceder, junto das pessoas singulares ou coletivas que desenvolvam qualquer das atividades previstas na presente lei, às diligências e às investigações necessárias para o exercício da sua competência fiscalizadora nos termos da lei.

Artigo 20.º

Contraordenações

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 26.º, as infrações ao disposto na presente lei constituem contraordenações puníveis nos termos dos artigos seguintes.

2 — A negligência é punível, sendo os limites máximos e mínimos da coima reduzidos para metade.

Artigo 21.º

Exercício ilegal da profissão

1 — A condução do veículo táxi em serviço por quem não seja titular de CMT, de CMT provisório ou do comprovativo da entrega da declaração referida no n.º 2 do artigo 8.º válidos é punível com a coima de € 625 a € 1875.

2 — A contratação, a qualquer título, de motorista de táxi que não seja titular de CMT ou de CMT provisório válidos, à data da contratação, é punível com a coima de € 625 a € 1875 ou de € 1250 a € 3750, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

Artigo 22.º

Falta de exibição de CMT ou CMT provisório

A não colocação do CMT, do CMT provisório ou do comprovativo da entrega da declaração referida no n.º 2 do artigo 8.º no local exigido nos termos da alínea *f*) do artigo 2.º é punível com a coima prevista no n.º 1 do artigo anterior, salvo se a apresentação do título à autoridade indicada pelo agente de fiscalização se verificar no momento da verificação da infração ou no prazo de oito dias úteis a contar da data da prática da infração, casos em que a coima é de € 50 a € 150.

Artigo 23.º

Violação dos deveres do motorista de táxi

1 — A infração aos deveres do motorista a que se referem as alíneas *e*), *g*), *i*) e *m*) do artigo 2.º é punível com coima de € 250 a € 750.

2 — A infração aos deveres do motorista a que se referem as alíneas *a*) a *d*), *h*), *j*) a *l*), *n*), *p*), *s*) e *t*) do artigo 2.º é punível com coima de € 50 a € 150.

3 — A infração aos deveres do motorista a que se referem as alíneas *o*), *q*) e *r*) do artigo 2.º é punível com coima de € 25 a € 75.

Artigo 24.º

Exercício irregular da atividade de formação

O exercício da atividade de formação por entidades não certificadas nos termos do artigo 13.º é punível com coima de € 1000 a € 2500 ou de € 2500 a € 5000, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

Artigo 25.º

Violação dos deveres de entidade formadora

A infração aos deveres de entidade formadora a que se refere o artigo 15.º é punível com coima de € 250 a € 750.

Artigo 26.º

Sanção acessória

1 — Com a aplicação das coimas previstas nos artigos anteriores pode ser determinada a aplicação da sanção acessória de interdição do exercício da profissão se o motorista tiver sido condenado pela prática reincidente de qualquer das infrações previstas no n.º 1 do artigo 23.º ou de três infrações previstas no n.º 2 do mesmo artigo, quando cometidas no período de um ano a contar da data da primeira decisão condenatória.

2 — A interdição do exercício da profissão não pode ter uma duração superior a dois anos.

3 — No caso de interdição do exercício da profissão, o infrator é notificado para proceder voluntariamente ao depósito no IMT, I. P., do CMT ou do CMT provisório, consoante os casos, sob pena de apreensão do respetivo título.

4 — Quem exercer a profissão estando inibido de o fazer nos termos dos números anteriores por sentença transitada em julgado ou decisão administrativa definitiva incorre na prática de crime de desobediência qualificada.

Artigo 27.º

Processamento das contraordenações

1 — O processamento das contraordenações previstas na presente lei compete ao IMT, I. P.

2 — A aplicação das coimas e das sanções acessórias é da competência do conselho diretivo do IMT, I. P.

3 — O IMT, I. P., organiza o registo das infrações nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 2/2000, de 29 de janeiro.

4 — Às contraordenações previstas na presente lei é subsidiariamente aplicável o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 de setembro, e 323/2001, de 17 de dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

Artigo 28.º

Produto das coimas

A afetação do produto das coimas faz-se da seguinte forma:

- a*) 60 % para os cofres do Estado;
- b*) 20 % para o IMT, I. P., constituindo receita própria deste organismo;
- c*) 20 % para a entidade fiscalizadora que levantou o auto, constituindo receita própria desta.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 29.º

Desmaterialização de atos e procedimentos

1 — Todos os pedidos, comunicações e notificações previstos na presente lei e na sua regulamentação são efetuados por meios eletrónicos, através da plataforma eletrónica de informação do IMT, I. P., acessível através do balcão único eletrónico dos serviços, referido nos artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

2 — A todos os procedimentos administrativos previstos na presente lei, para cuja instrução ou decisão final seja legal ou regulamentarmente exigida a apresentação de certidões ou declarações de entidades administrativas, aplica-se o disposto no Decreto-Lei n.º 114/2007, de 19 de abril, e na alínea *d*) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

Artigo 30.º

Integração no sistema nacional de qualificações

1 — A formação e a certificação estabelecidas pela presente lei integram-se no sistema nacional de qualificações.

2 — A integração prevista no número anterior é promovida, de acordo com as respetivas competências, pela Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I. P., e pela Direção-Geral do Emprego e das Relações do Trabalho, em articulação com o IMT, I. P.

Artigo 31.º

Cooperação administrativa

Para efeitos da aplicação da presente lei, as autoridades competentes participam na cooperação administrativa, no âmbito dos procedimentos relativos a profissionais e entidades formadoras provenientes de outros Estados membros, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 51.º da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, e no capítulo VI do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, nomeadamente através do Sistema de Informação do Mercado Interno.

Artigo 32.º

Regime transitório

1 — As entidades formadoras que atualmente sejam detentoras de homologação ou de reconhecimento de cursos de formação de motorista de táxi concedidos pelo IMT, I. P., dispõem do prazo de um ano a contar da data da publicação da portaria prevista na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 13.º para se conformarem com o disposto no mesmo número, requerendo nova certificação, sem o que ficam impedidas de exercer a atividade de formação de motoristas de táxi.

2 — A homologação e o reconhecimento de cursos de formação de motorista de táxi, concedidas ao abrigo da legislação ora revogada, cujo prazo de validade esteja em curso na data do início da vigência da presente lei, caducam no prazo de seis meses a contar da data da publicação da portaria prevista na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 13.º, salvo se o fim do referido prazo não ocorrer em momento anterior.

3 — Os formandos que tiverem frequentado ações de formação dos cursos homologados referidos no número anterior podem, no prazo de três meses a contar da data da publicação da portaria referida no n.º 3 do artigo 9.º, optar por submeter-se a avaliação por um júri designado pelo presidente do conselho diretivo do IMT, I. P., ou nos termos previstos no artigo 12.º

4 — Os certificados de aptidão profissional (CAP) de motorista de táxi emitidos ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 263/98, de 19 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 298/2003, 21 de novembro, mantêm-se válidos até ao fim do prazo que deles constar, devendo ser renovados nos termos da presente lei.

5 — Os motoristas que sejam possuidores da carteira profissional de motorista de turismo, obtida ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 519-F/79, de 28 de dezembro, revogado pelo Decreto-Lei n.º 92/2011, de 27 de julho, podem obter o CMT com dispensa da formação inicial referida no n.º 1 do artigo 9.º, desde que reúnam os requisitos previstos no n.º 1 do artigo 5.º

Artigo 33.º

Norma revogatória

1 — É revogado o Decreto-Lei n.º 263/98, de 19 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 298/2003, 21 de novembro.

2 — É revogada a Portaria n.º 788/98, de 21 de setembro, alterada pelas Portarias n.ºs 195/99, de 23 de março, e 1130-A/99, de 31 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 298/2003, de 21 de novembro, e pela Portaria n.º 121/2004, de 3 de fevereiro.

Artigo 34.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em 29 de novembro de 2012.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Promulgada em 10 de janeiro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 11 de janeiro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

I SÉRIE



DIÁRIO
DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

22 de janeiro de 2013

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750



OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS

A AFIRMAÇÃO DO 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.



13.764€*

PREÇO ÚNICO DACIA TAXI

Dacia Lodgy TAXI 7 Lugares
1.5 dCi 110cv FAP

Ar Conditionado
Radio CD MP3
Bluetooth
Consumo Misto: 4,4L/100km
Pneu Sobressalente
Pintura Metalizada Preta



9.176€*

PREÇO ÚNICO DACIA TAXI

Dacia Sandero **Bi-Fuel** Confort
1.2 16v 75cv

10.538€*

PREÇO ÚNICO DACIA TAXI

Dacia Sandero TAXI
1.5 dCi 90cv FAP
Consumo Misto: 3,8L/100km
Radio CD MP3 + Ar Conditionado
Pintura Metalizada Preta
Pneu Sobressalente
ESP

“Consumos reduzidos, espaço (para passageiros e bagagem), design, qualidade, conforto e segurança”

DACIA
GRUPO RENAULT

3 ANOS
GARANTIA
ou 100 000km



* Valor sujeito a IVA à tarifa em vigor. Imagens não contratuais. Oferta limitada ao stock existente. Valor calculado com ISV ajustado a atividade de TAXIS.

ALTERAÇÃO TARIFÁRIA NOS TÁXIS

CONVENÇÃO ENTROU EM VIGOR EM 1 DE JANEIRO DE 2013, DEPOIS DE DOIS ANOS SEM ACTUALIZAÇÕES DOS PREÇOS



O preço da bandeirada dos táxis subiu para 3,25 euros no passado mês de Janeiro, numa actualização tarifária que introduziu diversas outras alterações. A convenção que alterou o sistema tarifário foi assinada em 27 de Dezembro pela Direcção-Geral das Actividades Económicas, pela Federação Portuguesa do Táxi e pela ANTRAL. De acordo com o documento, o impulso passa a contar 1.800 metros mais tarde,

segundo a tabela divulgada pelo ministério da Economia e que já foi distribuída pelos profissionais, estando afixada nos táxis.

A actualização de 1,25 euros no valor da bandeirada é considerada significativa para alguns passageiros, mas a última alteração de tarifas foi em 1 de Janeiro de 2011. Com dois anos passados sem evolução nas tarifas de transporte em táxi, os profissionais e industriais foram

sentindo os custos que se agravaram dramaticamente, com os aumentos dos preços dos combustíveis, de custos administrativos, dos seguros, da manutenção das viaturas e das reparações, e com uma violenta quebra na procura.

A Federação Portuguesa do Táxi assumiu a difícil decisão de equacionar um aumento tarifário em proposta conjunta com a ANTRAL, fundamentando os aumentos tarifários com um estudo sobre os custos de exploração do serviço crescentes nos últimos dois anos. Dos elementos estudados, a variação do preço do gasóleo é um dos mais relevantes, sendo responsável pelo grande factor de incerteza que é vivido no sector.

As alterações tarifárias podem ser observadas em diversas perspectivas. Desde 1 de Janeiro de 2011, o primeiro impulso alterava-se quando estavam percorridos 220 metros, enquanto na proposta conjunta da ANTRAL e da Federação Portuguesa do Táxi, o percurso passou a ser de 1.800 metros até ao primeiro impulso. O valor do impulso baixa de 0,15 para 0,10 cêntimos, mas o tempo de contagem desce dos 36 segundos para os 24 segundos. O preço por quilómetro altera-se dos 0,45 para os 0,47 cêntimos e, no período nocturno, a tarifa será agravada 20 por cento em relação à diurna.

O preço a pagar à noite passou para 3,90 euros, enquanto os impulsos passam a contar aos 1.440 metros (antes estavam fixados nos 176 metros).

A tarifa ao quilómetro, com o regresso ocupado, mantém-se nos 3,25 euros, mas a distância para o primeiro impulso reduz-se de 5.400 para 3.600 metros.

A Federação Portuguesa do Táxi enviou às delegações a documentação que pode ser consultada sobre as alterações tarifárias e a Revista Táxi publica a convenção assinada em 27 de Dezembro pela Direcção-Geral das Actividades Económicas, pela Federação Portuguesa do Táxi e pela ANTRAL. A Táxi também divulga, na íntegra, a tabela de preços, tipologia de tarifas e princípios de aplicação que entraram em vigor no primeiro dia deste ano.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

- SECRETARIA DE ESTADO DO EMPREENDEDORISMO, COMPETITIVIDADE E INOVAÇÃO



CONVENÇÃO

Entre:

- a) A Direcção-Geral das Actividades Económicas em representação da Administração, e
- b) A ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros;
- c) A Federação Portuguesa do Táxi – FPT.

Ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de Dezembro, ouvido o IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., é celebrada a presente Convenção que se regerá pelas seguintes cláusulas:

Cláusula 1.ª

A presente Convenção aplica-se à prestação do serviço de transporte de passageiros em táxi, incluindo os veículos isentos de distintivo.

Cláusula 2.ª

Entende-se por sistema tarifário o conjunto dos preços e princípios de aplicação dos mesmos, constantes do anexo a esta Convenção.

Cláusula 3.ª

1. As tarifas a aplicar são as constantes do sistema tarifário anexo à presente Convenção de que faz parte integrante, sendo as tarifas urbana e ao quilómetro compostas de uma bandeirada e de fracções de percurso e de tempo, calculadas, respectivamente, em função dos preços negociados para o quilómetro e para a hora de espera.
2. Por Adenda à presente Convenção podem ser estabelecidos preços para determinados itinerários para serviço de transporte em táxi a percurso.

Cláusula 4.ª

1. Nos transportes em táxi, será aplicada a mesma designação de tarifa para o serviço diurno (das 6 horas às 21 horas dos dias úteis) e para o serviço nocturno (das 21 às 6 horas do dia seguinte, e aos sábados, domingos e feriados nacionais durante as 24 horas), sendo que a tarifa nocturna é agravada nos termos do previsto no Anexo a esta Convenção.
2. Não se aplica aos veículos sem distintivo o que se encontra previsto no ponto anterior. Estes veículos utilizam iguais preços do quilómetro e da hora de espera, independentemente da hora e do dia da semana em que prestam o serviço, ou de ser ou não feriado nacional esse dia.
3. O motorista, no caso de trajectos que envolvam vários tipos de tarifas, deverá avisar o cliente do momento em que é feita a alteração da tarifa a aplicar.
4. Nos serviços que envolvam o pagamento de portagens, serão as mesmas suportadas pelo cliente.

Cláusula 5.ª

1. Se o cliente solicitar um serviço com retorno em vazio (tarifa 3) e no fim do percurso decidir regressar ao local de partida, o motorista colocará o taxímetro na posição de pagamento findo o percurso, passará o recibo e transportará, de seguida, o cliente sem mais encargos até ao local de partida, ou até ao limite da sua zona de actuação.
2. Caso o cliente solicite um serviço com retorno ocupado (tarifa 5) e no decurso do serviço pretenda dar o mesmo por terminado, o motorista cobrará o dobro do valor marcado no taxímetro, expurgado da bandeirada e de eventuais suplementos que hajam sido introduzidos. A bandeirada só não será expurgada do valor a pagar, para os serviços prestados por táxis que apenas utilizem as tarifas 3 e 5.
3. Nos táxis que utilizem apenas as tarifas 3 e 5, quando da prestação de um serviço que implique deslocações a várias localidades

sem que o cliente retorne ao local de partida, o motorista fará o percurso utilizando as tarifas que se adaptem às circunstâncias do serviço (3 ou 5). Para este efeito, poderá passar, sempre que necessário, da tarifa 3 para a tarifa 5, ou vice-versa.

4. A tarifa à hora (tarifa 6), em função da duração do serviço, só pode ser adoptada desde que a sua utilização seja previamente acordada entre as partes.

Cláusula 6.^a

1. Quando o peso ou a dimensão dos volumes transportados obrigarem à utilização do porta-bagagem ou da grade do tejadilho do veículo, o motorista poderá cobrar um suplemento, cujo valor se encontra definido em anexo.
2. Exceptua-se do previsto no ponto anterior, o transporte de volumes que não ultrapassem as dimensões de 55x35x20 cm, o transporte no porta-bagagem ou na grade do tejadilho da cadeira de rodas ou outro meio de marcha dos utentes com mobilidade reduzida, bem como carrinhos e acessórios para transporte de crianças, enquanto passageiros do táxi.
3. Salvo motivo atendível, designadamente, a perigosidade, o estado de saúde ou de higiene, não poderá ser recusado o transporte de animais de companhia, nomeadamente cães e gatos, desde que devidamente acompanhados e acondicionados. Nestes casos poderá ser cobrado um suplemento cujo valor se encontra definido em anexo. Está isento de pagamento de suplemento o transporte do cão que serve de guia a cliente invisual.

Cláusula 7.^a

A contratação de um serviço via telefone colocado nas praças, por telemóvel ou central rádio-táxi, processar-se-á nas seguintes condições:

1. Nos veículos com estacionamento fixo, o motorista poderá accionar o taxímetro a partir do local de estacionamento.
2. Nos veículos com estacionamento livre ou condicionado é cobrado um suplemento, cujo valor se encontra definido em anexo, devendo o motorista só accionar o taxímetro no local de chamada, excepto se pertencer a outra freguesia, conjunto de freguesias ou concelho onde esteja autorizado a estacionar em que o taxímetro é accionado no limite da sua zona.

Cláusula 8.^a

Não é permitido ao motorista a recusa da prestação de serviço que lhe é solicitado a não ser nos casos previstos na legislação em vigor.

Cláusula 9.^a

1. É obrigatória a emissão de recibo comprovativo do valor total do serviço prestado, o qual nos termos da lei, deverá conter o nome e morada do proprietário, o respectivo número de contribuinte e a matrícula do veículo. Os recibos, que serão assinados pelo motorista, deverão ainda conter, sempre que solicitado pelo passageiro, a hora, a origem e destino do serviço e, se for caso disso, os suplementos pagos.
2. Para efeitos do número anterior deverá ser utilizado um modelo que discrimine as várias parcelas, o qual poderá ser emitido por impressora.

Cláusula 10.^a

1. Todos os táxis e veículos isentos de distintivo devem ter a bordo

o clausulado da convenção, a tipologia e princípios de aplicação e tarifas, devidamente autenticado com selo branco de uma das associações outorgantes ou da Direcção-Geral das Actividades Económicas.

2. A partir da data da verificação do taxímetro, os táxis deverão exibir uma "informação ao utente" impressa em suporte autocolante não transparente, afixada no vidro traseiro lateral esquerdo, virada para o respectivo interior, que contenha as informações necessárias ao esclarecimento do sistema tarifário em vigor anexo à presente Convenção. Os autocolantes são emitidos pelas associações, tendo no verso a indicação da entidade emissora.
3. Todos os veículos homologados para o transporte de mais de quatro passageiros, deverão ter afixada de forma bem visível essa indicação, bem como a referência de que a sua utilização implica o pagamento de uma tarifa mais elevada do que a praticada nos táxis com lotação inferior. Essa afixação far-se-á, cumulativamente, no lado direito do para-brisas e no vidro da porta traseira direita, sempre com leitura quer do interior, quer do exterior. O respectivo modelo consta de anexo à Convenção.
4. O disposto nos números 2 e 3 não se aplica aos veículos isentos de distintivo.
5. Todos os veículos de mais de quatro passageiros, quando na situação de "livre", deverão ter sempre expostos e disponíveis para utilização, todos os lugares constantes do respectivo Livrete/ Documento Único.

Cláusula 11.^a

1. O novo tarifário entrará em vigor no dia 1 de Janeiro de 2013 e só poderá ser aplicado após a programação, verificação metrológica e respectiva selagem do taxímetro.
2. A pré-programação do novo tarifário, a verificação metrológica e respectiva selagem dos taxímetros deverá ser efectuada até 31 de Dezembro do corrente ano.
3. Os veículos afectos a localidades onde vigore a tarifa urbana, serão programados com as tarifas 1, 3, 5 e 6 e os suplementos de chamada telefónica, de bagagem, e de transporte de animais; os referidos suplementos deverão, obrigatoriamente, ser accionados pelo condutor no início do percurso, ficando bloqueada a sua introdução percorridos 100 metros; as tarifas 3 e 5 serão programadas nestes veículos sem o valor da bandeirada, uma vez que estes veículos sempre iniciam os serviços com a tarifa 1.
4. Os veículos afectos a localidades onde apenas vigore a tarifa ao quilómetro, serão programados com as tarifas 3, 5 e 6 e os suplementos referidos no número anterior, que funcionarão nos mesmos moldes, à excepção do suplemento de chamada telefónica nos veículos com regime de estacionamento fixo.
5. Sempre que o cliente, no decorrer do percurso, usar um serviço que implique a cobrança de um suplemento, o valor do mesmo será cobrado independentemente do valor contado no taxímetro, desde que o motorista avise previamente o cliente.
6. Sempre que houver suplementos a pagar na acumulação destes com o valor a cobrar pelo percurso efectuado, deve mediar um espaço de tempo, de pelo menos 6 segundos, por forma a que o cliente se possa aperceber das várias parcelas "a pagar", indicadas no taxímetro.
7. A partir da posição "a pagar" o taxímetro deverá ser bloqueado de forma a não poder ser reposto numa posição tarifária qualquer sem passar pela posição "livre".

Cláusula 12.^a

Constituem Anexos da presente Convenção o sistema tarifário a que se refere a Cláusula 2.^a, o modelo de autocolante com a "informação ao utente" a que se refere o n.º 2 da cláusula 10.^a e o modelo de autocolante da informação da lotação dos veículos homologados para o transporte de mais de quatro passageiros, nos termos do n.º 3 da cláusula 10.^a.

Cláusula 13.^a

1. As tarifas convencionadas referentes ao sistema tarifário, bem como os restantes anexos à Convenção, devem ser divulgados, previamente à entrada em vigor da presente Convenção, através dos meios de comunicação social.
2. A Direcção-Geral das Actividades Económicas promoverá a divulgação desta Convenção e dos respectivos anexos, junto de todas as entidades fiscalizadoras, com o pedido expresso de divulgação pelas Câmaras Municipais das respectivas jurisdições, e organismos interessados na sua aplicação.
3. A presente Convenção de Preços encontra-se integralmente disponível no sítio da Internet da Direcção-Geral das Actividades Económicas, www.dgae.min-economia.pt/, bem como nos respectivos sítios da ANTRAL, www.antral.pt e da FPT www.fptaxi.pt.

Cláusula 14.^a

Às infracções ao previsto na presente Convenção é aplicável o disposto no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 41/2003, de 11 de Março, e no Decreto-Lei n.º 263/98, de 19 de Agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 298/2003, de 21 de Novembro.

Cláusula 15.^a

A presente Convenção substitui a anterior e vigorará até 31 de Dezembro de 2014, podendo vir a ser denunciada perante

a ocorrência de alterações à regulamentação aplicável aos transportes em táxi, com incidência tarifária, ou em condições gerais, por qualquer das partes com uma antecedência mínima de 90 dias.

Cláusula 16.^a

De acordo com o previsto no n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de Dezembro, nos casos de denúncia da presente Convenção, ou do termo da sua vigência, continuarão em vigor os preços e condições nela previstos até ao dia seguinte à homologação de uma nova Convenção que haja sido negociada, pelo competente membro do Governo.

Assinada em 27 de Dezembro de 2012

A Direcção-Geral Actividades Económicas
Cristina Lourenço

ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores
Rodoviários em Automóveis Ligeiros
Florêncio Plácido de Almeida

A Federação Portuguesa Do Táxi - F.P.T.
Carlos Alberto Simões Ramos

NOTA IMPORTANTE:

Esta Convenção foi assinada no dia 27/12/2012, para entrar em vigor a 1 de Janeiro. Contacte o seu aferidor habitual.

Volta a ser obrigatória a presença da convenção e tipologia de tarifas, com o selo branco das associações, a bordo das viaturas, pelo que só deverá proceder à aferição após estar na posse destes documentos e do respectivo autocolante.

TABELA DE PREÇOS

PARA ENTRAR EM VIGOR A PARTIR DE 1 DE JANEIRO DE 2013
DE HARMONIA COM A CONVENÇÃO CELEBRADA EM 27/12/2012

ANEXO**1. TIPOLOGIA DE TARIFAS E PRINCÍPIOS DE APLICAÇÃO**

Os preços a pagar pelos serviços de transporte em táxi são determinados, consoante o tipo de tarifa, da seguinte forma:

TARIFA URBANA, – Identificada pelo algarismo 1

- Diurna - em função de um valor inicial (bandeirada), de fracções de distância percorrida e de tempos de espera, aplica-se nos dias úteis entre as 6 e as 21 horas;



- Nocturna - em função de um valor inicial (bandeirada), de fracções de distância percorrida e de tempos de espera, aplicada nos dias úteis entre as 21 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte e aos sábados, domingos e feriados nacionais.

Por despacho do Presidente do IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., ouvida a Direcção-Geral das Actividades Económicas e as Associações do sector, poderá ser autorizada a prática da tarifa urbana em freguesias ou grupos de freguesias (coroas) de um concelho, a pedido da respectiva Câmara Municipal. Nas freguesias ou grupos de freguesias (coroas) onde se aplica a tarifa urbana haverá mudança para a tarifa ao quilómetro quando os táxis realizarem serviços para fora da área a que estão afectos.

TARIFA AO QUILÓMETRO COM RETORNO EM VAZIO – identificada pelo algarismo 3

- Diurna - em função de um valor inicial (bandeirada), de fracções de distâncias percorrida incluindo o retorno em vazio e de tempos de espera, aplicada onde não esteja autorizada a tarifa urbana, nos dias úteis entre as 6 e as 21 horas;
- Nocturna - em função de um valor inicial (bandeirada), de fracções de distância percorrida incluindo o retorno em vazio e de tempos de espera, aplicada onde não esteja autorizada a tarifa urbana, nos dias úteis entre as 21 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte e aos sábados, domingos e feriados nacionais.

TARIFA AO QUILÓMETRO COM RETORNO OCUPADO - identificada, pelo algarismo 5

- Diurna - em função de um valor inicial (bandeirada), de fracções de distância percorrida e de tempos de espera, quando o cliente regressar à localidade de início do serviço, aplicada onde não esteja autorizada a tarifa urbana, nos dias úteis entre as 6 e as 21 horas;
- Nocturna - em função de um valor inicial (bandeirada), de fracções de distância percorrida e de tempos de espera,

quando o cliente regressar à localidade de início do serviço, aplicada onde não esteja autorizada a tarifa urbana, nos dias úteis entre as 21 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte e aos sábados, domingos e feriados nacionais.

TARIFA DO SERVIÇO À HORA – identificada com o algarismo 6

Tarifa em função da duração do serviço, que só pode ser adoptada com o acordo do cliente, podendo aplicar-se, nomeadamente, em serviços por ocasião de casamentos, baptizados, funerais e outros eventos sociais e culturais.

TARIFA A CONTRATO – identificada com a letra C

Tarifa em função de acordo, reduzido a escrito, estabelecido por prazo não inferior a trinta dias, onde constem obrigatoriamente o respectivo prazo, a identificação das partes e o preço acordado.

TARIFA A PERCURSO – identificada com a letra P

Tarifa em função dos preços estabelecidos para determinados itinerários, em adenda à convenção de preços.



CIRCULAÇÃO DOS TÁXIS NAS ZONAS DE EMISSÕES REDUZIDAS



devido aos “atrasos verificados com os procedimentos técnicos e administrativos que enquadrassem a possibilidade de adaptação dos veículos anteriores a 1996 (pré norma “EURO 2”) ao cumprimento dos limites máximos de emissão de partículas definidos na Lei – cuja responsabilidade é do Instituto da Mobilidade e Transportes, que em 15 de Março de 2012, aprovou uma Deliberação sobre esta matéria”, só em 5 de Abril de 2012, deliberou aprovar um regime de excepção temporária no Eixo Avenida da Liberdade/Baixa (Zona 1 da ZER) que permitia, até 1 de Janeiro de 2013, a circulação de veículos afectos à actividade de transporte em táxi que respeitassem a norma “EURO 1” (em geral construídos depois de Julho de 1992) a circular tanto na ZER 1 como na ZER 2. Com a instituição da primeira ZER na cidade de Lisboa, abrangendo as zonas da Avenida da Liberdade e da Baixa, impondo aí restrições à circulação de veículos que não cumprissem a norma de emissão “EURO 1”, a autarquia posteriormente deliberou alargar a ZER até ao eixo definido pela Avenida de Ceuta, Sete Rios, Entrecampos, e avenidas EUA, Marechal Spínola e Infante D. Henrique, aumentando igualmente o nível de restrição da primeira ZER para a norma de emissão “EURO 2”. A excepção ia para veículos de emergência e de serviços especiais, de pessoas com mobilidade reduzida, de residentes e os veículos históricos. Estavam ainda excepcionados, por seis meses, os veículos das empresas de transporte público. Na reunião foi ainda manifestada pela CM Lisboa a intenção de inventariar o número exacto de viaturas táxi licenciadas que nunca poderão cumprir as normas ZER, sendo que, caso este número seja “suficientemente baixo” a autarquia propõe-se apoiar financeiramente a renovação desta frota. Na reunião conjunta foi também acordado “suscitar a alteração da legislação em vigor por forma a impedir o licenciamento futuro para táxi, na cidade de Lisboa, a viaturas com mais de oito anos”, informou Carlos Ramos, presidente da Federação Portuguesa do Táxi.

A Federação Portuguesa do Táxi e a ANTRAL reuniram-se, no passado dia 14 de Dezembro, com o vereador da CM Lisboa, Fernando Nunes da Silva, ficando acordada a suspensão da obrigação de não circulação dos táxis mais antigos nas Zonas de Emissões Reduzidas (ZER). No dia 31 de Dezembro a Federação recebeu da autarquia uma cópia da deliberação na qual está definido que vai ser prolongado o prazo para adaptação das viaturas mais antigas com catalisadores ou filtros de partículas para circular dentro dos limites de emissões poluentes previstos pela CM Lisboa.

A decisão surge porque o IMT ainda não homologou a tabela de equivalência de emissão de partículas, que permite aos proprietários dos táxis colocarem dispositivos ou avaliarem se os que têm estão conforme as normas europeias. A autarquia referiu ainda que “até presente data, o IMT não homologou a tabela de equivalências, que permite fazer corresponder a uma norma “EURO” de emissões de partículas, os veículos que

fossem dotados de filtros de partículas ou catalisador, a partir dos testes efectuados nos Centros de Inspeções de Veículos”, pelo que os proprietários dos táxis ficaram impedidos na prática de procederem à adaptação das suas viaturas.

Na reunião que a CM Lisboa manteve com a Federação e com a ANTRAL, ficou acordado solicitar uma reunião, “com carácter de urgência”, com o secretário de Estado dos Transportes e com o IMT, para esclarecer o assunto e prolongar o regime de excepção aprovado na deliberação Camarária nº 170/CM/2012, “até que por parte das entidades competentes esteja ultrapassada a presente situação”.

Tendo em conta que se mantêm as condições que justificaram o regime de excepção temporária constante da deliberação camarária, o vereador determinou que “as disposições constantes do seu número 1 se mantenham em vigor até deliberação em contrário”.

Na deliberação recebida pela Federação, a CM Lisboa fez um resumo das ocorrências deste processo e sublinhou que,

TRÂNSITO EM LISBOA

APROVADAS ALTERAÇÕES FINAIS À CIRCULAÇÃO NA ROTUNDA DO MARQUÊS E NA AVENIDA DA LIBERDADE

A Câmara Municipal de Lisboa aprovou em 16 Janeiro as alterações finais ao trânsito na zona da rotunda do Marquês de Pombal e da Avenida da Liberdade, aplicadas para reduzir a poluição. As alterações finais foram aprovadas com os votos a favor da maioria liderada pelo PS contra os votos do PSD e do CDS-PP e a abstenção do PCP. A CM Lisboa decidiu manter as duas rotundas no Marquês de Pombal e na Avenida da Liberdade voltará às duas faixas para carros particulares no sentido ascendente e uma no sentido descendente, com uma faixa para transportes públicos/Bus em ambos os sentidos.

Como a Revista Táxi noticiou, desde Setembro, e a título experimental, que o Marquês de Pombal passou a ter duas rotundas de circulação e a Avenida da Liberdade viu alteradas a faixa central e as laterais, com o objectivo de reduzir a poluição no local, anunciado pela autarquia.

No final de Dezembro terminou o período experimental. O excesso de trânsito na Rua da Escola Politécnica, resolvido com a alteração dos tempos dos semáforos; no sentido ascendente da Avenida da Liberdade, "onde não foi possível escoar devidamente o trânsito" conduziu à recolocação uma segunda faixa, uma via para carros particulares, no sentido Restauradores-Marquês de Pombal, explicou o presidente da Câmara António Costa, na conferência de imprensa em que acrescentou que a circulação nas laterais vai permitir o atravessamento entre a Rua Alexandre Herculano e o Largo da Anunciada, com circulação sem interrupções. As bicicletas passam a circular nas laterais.

O presidente afirmou ainda que a CM Lisboa vai aproveitar as alterações finais para repavimentar a Avenida da Liberdade. "Toda a gente se queixa dos buracos e agora que o trânsito está estabilizado vamos repavimentar a faixa central como deve ser", anunciou. As obras vão decorrer faseadamente, de preferência durante a noite, e devem estar terminadas em Abril.

António Costa referiu também que, com o esquema de circulação no Marquês de Pombal e na Avenida da Liberdade, em vigor desde 16 de Setembro, registou-se "resultados positivos", com uma melhoria da qualidade do ar, verificando-se também uma "melhoria da segurança de circulação", nomeadamente no "desempenho da rotunda do Marquês", com a redução do número de acidentes de 24 para 15 (no período entre 15 de Setembro e 31 de Dezembro de 2012 comparado com o período homólogo de 2011).



VEREADOR CONSIDERA QUE LISBOA TEM 1.500 TÁXIS A MAIS

O vereador da Câmara Municipal de Lisboa, Fernando Nunes da Silva disse que 1.500 táxis da capital deveriam "estar fora de serviço", para que a frota seja adequada ao número de habitantes, considerando ainda que "é muito complicado" resolver o problema, dado que muitos dos taxistas de Lisboa espera negociar o alvará com o profissional que lhe suceder no lugar. Em 30 de Janeiro, na intervenção num painel promovido pela Ordem dos Engenheiros, no auditório da delegação regional do Centro da OE, em Coimbra, subordinado ao tema "Políticas de gestão de tráfego rodoviário em meio

urbano", o vereador afirmou que "eles têm na transmissão do alvará, por baixo da mesa, a sua reforma".

O vereador com o pelouro da Mobilidade, Infra-estruturas e Obras Municipais da CM Lisboa, disse que circulam actualmente cerca de 3.500 táxis na capital e que Lisboa tem 500 mil habitantes com "uma frota de táxis que foi dimensionada" para 850 mil pessoas, um claro excesso de oferta.

A Câmara Municipal está a preparar "uma espécie de guia para a boa circulação em Lisboa", de modo a intervir nos "circuitos e tarifas", criando novas regras neste

domínio, anunciou, salientando que este trabalho passa pela audição das organizações representativas dos taxistas.

Nunes da Silva falou também da "redefinição das praças" existentes em Lisboa como outras das iniciativas da autarquia para a mobilidade urbana, indicando que "já houve acordo" com as associações dos taxistas.

Tendo sido ultimamente licenciados pela Autarquia Lisboaeta mais 50 táxis para pessoas com mobilidade reduzida, a Federação pergunta-se sobre a quem pertence a responsabilidade da existência de tantos carros.

OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS
RENAULT FLUENCE

VERSÃO TAXI

1.5 dCi 110 cv FAP EC02 VERSÃO TAXI

14.253 €

PLUS EQUIPAMENTO

1.5 dCi 110 cv FAP EC02 EXCLUSIVE

15.384€

PLUS EQUIPAMENTO & MOTOR

1.6 dCi 130 cv FAP EC02 EXCLUSIVE

16.238€

**ESPAÇO, CONFORTO,
DESIGN, SEGURANÇA...**



*Valor sujeito a IVA à tarifa em vigor, Imagem não contratual, Oferta limitada ao stock existente.
Valor calculado com ISV ajustado à atividade de TÁXIS.



DRIVE THE CHANGE



FP TÁXI FESTEJA ANIVERSÁRIOS

A Central Rádio Táxi do Porto, Táxis Invicta, comemorou 26 anos de existência com um almoço-convívio com os associados e amigos, na Quinta Geraldino, em Gemunde, Maia, no dia 20 de Janeiro. A Federação Portuguesa do Táxi também participou no evento festivo, representada pelo Presidente da Mesa da Assembleia Geral, Jorge Fernandes.

Manuel Almeida, presidente da Táxis Invicta, garantiu na ocasião que “será feita uma aposta maior na qualidade do serviço – no conforto, na qualidade da viatura, e na rapidez à chegada e no atendimento”. O responsável falava na festa, avançando que, apesar a crise, é na melhoria da qualidade que os profissionais encontram os “trunfos” para manter os seus passageiros com as vantagens que o serviço de transporte em táxi pode oferecer.

Mais de 250 convidados participaram no evento comemorativo, entre eles, os responsáveis da Federação Portuguesa do Táxi, da Radiataxis do Porto e da ANTRAL.

Manuel Almeida falou de outras vantagens que a Táxis Invicta disponibiliza aos seus passageiros, nomeadamente a parceria com



o diário Correio da Manhã, que possibilita ter o jornal para consulta dos clientes.

O dirigente da Táxis Invicta falou ainda das dificuldades que actualmente atingem o sector, realçando a quebra na procura e os custos crescentes como factores que tornam mais severa a vida do dia-a-dia.

A Federação, representada por Jorge Fernandes, participou também nas comemorações do 35.º Aniversário da cooperativa TAXIFONE - Rodoviários Unidos Amadora, no dia 9 e Março, no restaurante o “Casarão”, em Queluz-de-Baixo.



“WELCOME BY TAXI TO DOURO”

O projecto de formação “Welcome by Taxi to Douro” teve início com 15 motoristas de táxi que começaram em 21 de Fevereiro, o curso para acolherem melhor os turistas no Douro.

A acção de formação teve lugar em Lamego, visando melhorar a hospitalidade e a qualidade de atendimento dos motoristas aos turistas que visitam a região.

A formação já decorreu no Porto, em Lisboa e no Algarve, e agora é a Escola de Hotelaria e Turismo do Douro (EHTDouro), em Lamego, que avança para o projecto.

Os motoristas profissionais de táxi são muitas vezes os primeiros anfitriões que os visitantes encontram no Douro.

O curso é de 50 horas e é gratuito, disse Paulo Vaz, director da Escola de Hotelaria e Turismo do Douro, que informou que os participantes são oriundos de Lamego, Vila Real, Armamar, Mesão Frio e Régua.

Os vários módulos de aprendizagem deste curso vão desde a língua inglesa para relacionamento com estrangeiros à formação em áreas relacionadas com hospitalidade (imagem, comportamento e cortesia no atendimento).

Os motoristas tiveram também formação sobre os vinhos produzidos na região demarcada do Douro, sobre turismo religioso e segurança, preparando os profissionais de táxi na identificação dos principais pontos de atracção turística das cidades e da região

onde desenvolvem a sua actividade, de modo a capacitá-los para o aconselhamento de espaços de animação diurna e nocturna, restaurantes, bairros típicos, cafés, museus, esplanadas ou jardins.

Os taxistas recebem o selo de qualidade “Welcome By Táxi”, criado pela Autoridade Turística Nacional, o que para Paulo Vaz, se traduz numa “vantagem competitiva” para os formandos.

A frequência nesta formação é ainda reconhecida para efeitos de renovação do Certificado de Aptidão Profissional (CAP) de motorista de táxi pelo Instituto de Mobilidade e dos Transportes (IMT).

DETIDO NA AMADORA POR ROUBO A TAXISTAS

No dia 5 de Março, a PSP de Lisboa anunciou a detenção de um homem de 43 anos, sob pena de prisão suspensa até 2014, por roubo a seis motoristas de táxi na Amadora com recurso a arma branca.

Os assaltos começaram em Janeiro passado e nenhum taxista ficou ferido pelo homem que actuava sozinho, disse fonte policial.

A investigação da Divisão Policial da Amadora permitiu deter o homem, reincidente neste tipo de crimes, após diversas acções de vigilância e abordagens a viaturas de táxi, tendo sido realizados seis reconhecimentos pessoais positivos pelas vítimas.

O suspeito foi presente durante no mesmo dia ao Tribunal da Grande Lisboa Noroeste/Amadora, para primeiro interrogatório e aplicação da medida de coacção.

OBRIGAÇÃO DE EMISSÃO DE FACTURA

Foram alteradas algumas das regras da emissão de facturas e respectiva comunicação à Autoridade Tributária com a publicação do Decreto-Lei 197/2012 e do Decreto-Lei 198/2012, ambos de 24 de Agosto de 2012. Os diplomas entraram em vigor no dia 1 de Janeiro deste ano.

De acordo com a legislação, é reforçada a obrigação de emissão de factura por cada prestação de serviços, independentemente da qualidade e solicitação por parte do cliente, passando a existir apenas dois tipos de facturas: a factura e factura simplificada.

Nas facturas emitidas por meios electrónicos todo o conteúdo obrigatório tem que ser processado electronicamente, incluindo o número de contribuinte e o nome e morada do adquirente do serviço.

A factura simplificada pode ser usada quando, não estando o contribuinte obrigado à facturação certificada ou por programa informático, e a prestação de serviços não seja superior a 100,00 euros. As facturas simplificadas devem conter todos os elementos obrigatórios das facturas: nome/denominação social, domicílio/sede e número contribuinte do prestador de serviços; denominação usual dos serviços prestados; permite-se que preço seja indicado com o imposto incluído desde que se discrimine a taxa aplicável; obrigação de incluir o número de contribuinte do cliente quando este seja um sujeito passivo ou quando o solicite. As facturas simplificadas podem ser processadas por meios electrónicos ou pré-impressas em tipografias autorizadas, mantendo-se assim a possibilidade de utilização, nestes casos, dos livros de facturas, devendo ser garantido que cada documento inclui os referidos elementos obrigatórios, podendo manter a denominação usual de factura/recibo.

Se forem utilizadas as facturas simplificadas que não sejam processadas por meios informáticos integrados em programas de facturação, terá de ser promovido diariamente o respectivo registo das operações.



A nova legislação define que passa a existir a obrigação de comunicar à Autoridade Tributária os elementos da facturação emitida, seja geral seja simplificada, até ao dia 8 do mês seguinte, por transmissão electrónica de dados quando a factura seja emitida por programa de facturação electrónico, mediante o envio de um ficheiro denominado Saft-T(PT) contendo os elementos das facturas ou por inserção directa dos dados no portal das Finanças. Nas facturas simplificadas esta comunicação pode ser efectuada pelo valor global diário, indicando-se o número da primeira e da última factura, excepto quando tenham sido emitidas facturas simplificadas com número de contribuinte do destinatário dos serviços, caso em que estas são inseridas individualmente. Quanto aos livros de facturas que ainda estejam por usar, podem continuar em uso desde que contenham todos os requisitos legais para a sua utilização, designadamente serem feitos em tipografias autorizadas, com numeração sequencial e unívoca, contendo a factura todos os elementos referidos.

Estão a ser ultimadas pela FPT, junto da Autoridade Tributária e dos respectivos fornecedores, soluções certificadas para responder a todas as exigências legais, quer adaptando o equipamento já existente ou, não sendo viável, adquirindo novo, apelando a Federação para que os interessados contactem as delegações ou a Sede para esclarecimento de dúvidas sobre a matéria.



PAGAMENTO ESPECIAL POR CONTA

A Confederação Portuguesa das Micro Pequenas e Médias Empresas (CPPME), instituição de que a FP Táxi faz parte, fez chegar ao primeiro-ministro e ao ministro de Estado e das Finanças, uma mensagem para que seja abolido o Pagamento Especial por Conta (PEC), "um imposto cego e injusto, discriminatório e lesivo para as micro, pequenas e médias empresas (MPME)". A CPPME alertou para que "as micro, pequenas e médias empresas estão a chegar ao limite da sobrevivência", explicando também em comunicado que "o PEC tributa de igual modo MPME com actividades cujas rentabilidades são muito diferentes, mas, mais grave, é fazer pagar a estas, percentagens muito superiores aos 25% estabelecidos em sede de IRC, obrigando a pagamento mesmo às empresas que têm resultado negativo do exercício, o que, na actual conjuntura de crise, acontece com muita frequência".

"É verdade que existem possibilidades de reembolso, só conseguidas quando os resultados do exercício são significativamente positivos,

o que no contexto actual das actividades económicas do mercado interno raramente acontece" lamentam os responsáveis da CPPME. A CPPME – Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas, desde o aparecimento do PEC afirma que, "sem rácios de rentabilidade ou coeficientes técnico-científicos apurados para os diversos ramos de actividade a que os governos estão obrigados para o RST – Regime Simplificado de Tributação, mas nunca cumpriram, o PEC é factor de desigualdade e injustiça na tributação, sendo contrário ao empreendedorismo e penalizador das actividades e do desenvolvimento económico, pelo que sempre solicitámos a sua extinção, que agora, nesta época de crise acentuada se justifica mais do que nunca".

A pretensão da CPPME obteve "o apoio dos grupos parlamentares, nomeadamente dos parceiros da coligação que hoje estão no poder e nos davam razão, em particular o CDS-PP que assumiu inclusive posições públicas nesta matéria", conclui a Confederação.

ESCLARECIMENTOS SOBRE CONTRA-ORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS:



Com este pequeno texto, pretendo apenas dar resposta a algumas das muitas dúvidas sobre processos de contra-ordenação que me são colocadas por parte dos nossos sócios.

Frequentemente sou questionada sobre qual a consequência do não pagamento de uma coima, aquando da autuação pela prática de uma contra-ordenação rodoviária. Ora, neste caso, a resposta é a seguinte, ao infractor que não pague a coima pelo mínimo, ou preste depósito de igual valor, é apreendida a Carta de Condução, sendo contudo emitida uma guia de substituição que pode ser sucessivamente renovável até à decisão final do processo.

É de referir que o infractor dispõe de um prazo de 15 dias úteis a contar da data da notificação da autuação para apresentar defesa escrita dirigida à autoridade administrativa competente. Sendo proferida a decisão final e no caso de ser desfavorável ao infractor, a mesma é passível de recurso para o tribunal de comarca onde ocorreu a infracção no prazo de 15 dias úteis a contar da notificação da decisão.

Sucedem porém que, nos processos de contra-ordenação, para além da condenação ao pagamento de uma coima, pode haver lugar à aplicação de sanção acessória de inibição de conduzir, a qual tem a duração de 1 mês a 1 ano no caso das contra-ordenações graves e de 2 meses a 2 anos, no caso das muito graves.

Todavia e em face da aplicação de tal sanção, o infractor pode requerer, no caso das contra-ordenações graves, a suspensão da sanção acessória de inibição de condução e, no caso das contra-ordenações muito graves, a sua atenuação, desde que se encontrem preenchidos os respectivos pressupostos legais.

Na sequência da efectiva aplicação de sanção acessória de inibição de conduzir, o infractor dispõe do prazo de 15 dias úteis a contar da data da notificação da decisão para entregar a carta de condução, sendo certo que, caso não a entregue, pratica um crime de desobediência.

OBITUÁRIO



No dia 1 de Fevereiro de 2013 faleceu o associado Aristides Rijo Reis, que os amigos tratavam por "Frick", sócio da Federação Portuguesa do Táxi e ex-sócio da Autocoope.



No dia 24 de Janeiro de 2013 faleceu o associado Vitor Manuel dos Santos Batista, associado da Federação Portuguesa do Táxi que desempenhou as funções de Presidente da Mesa da Assembleia Geral da Autocoope entre 1992 e 2007.

**ÀS FAMÍLIAS ENLUTADAS,
A FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DO TÁXI APRESENTA AS SENTIDAS
CONDOLÊNCIAS.**

GPL NA ACTIVIDADE TÁXI, A CHAVE PARA UM NEGÓCIO RENTÁVEL

Temos assistido nos anos mais recentes a um crescente aumento do custo dos combustíveis. Numa actividade como a dos táxis, esta situação têm-se revelado um enorme entrave à rentabilidade da actividade. É verdade que a crescente evolução tecnológica dos motores diesel tem permitido uma redução muito considerável no consumo, no entanto é ainda assim insuficiente face ao aumento galopante do preço do combustível.

Se considerarmos um táxi que percorra anualmente 60 mil km com um consumo de 5l/100km, superamos um custo anual em combustível de 3.600 euros... Fica assim claro o peso que o combustível tem na actividade. Ao fim de 5 anos supera o custo de muitas das viaturas que hoje são adquiridas.

Perante este cenário, é fundamental encontrar alternativas. Solução que nos permitam reduzir os custos da actividade sem comprometer o serviço prestado. É assim que o GPL se apresenta como uma solução que, de dia para dia, faz mais sentido nas praças de táxi.

De forma a melhor compreender os benefícios desta tecnologia pedimos a um responsável da Dacia (marca do Grupo Renault que em 2012 alcançou uma quota de mercado superior a 20% das vendas de táxis novos) que nos explicasse as implicações de um veículo movido a GPL.

Táxi: Sabendo os receios que ainda hoje existem quando de fala de GPL, de que forma a Dacia pode garantir que estes veículos são tão fiáveis como os veículos Diesel?

Dacia: Os veículos Dacia movidos a GPL são na verdade veículos Bi-Fuel, quer isso dizer que estão preparados para utilizar dois combustíveis, neste caso Gasolina e GPL. No caso da Dacia, as versões Bi-Fuel (GPL) são igualmente produzidas nas mesmas fábricas das restantes versões com os procedimentos de controlo e qualidade utilizados pela Dacia. No caso do GPL, a Dacia beneficia de uma parceria com a Landirengo (líder mundial em sistemas GPL) que tem equipas nas nossas fábricas. A maior prova da fiabilidade e confiança que temos neste sistema é a Garantia de 3 anos ou 100.000Km que é válida para estas versões como para qualquer outro veículo Dacia.

Táxi: Sendo o sistema Bi-Fuel, um sistema que utiliza dois combustíveis, de que forma o veículo reconhece o combustível a utilizar?

Dacia: Os Dacia Bi-Fuel, dispõem de dois depósitos de combustível perfeitamente autónomos, um para gasolina e outro para GPL. Aquando da ignição a combustão inicial é sempre feita a gasolina passando automaticamente para GPL assim que o motor atinge uma determinada temperatura. Este basculamento é feito sem necessidade de intervenção do condutor. O veículo privilegia sempre a utilização de GPL uma vez que é o combustível mais económico,



no entanto, o condutor pode sempre fazer o basculamento de combustível através de um comando no painel de bordo.

Táxi: Qual a vantagem económica entre um veículo GPL e um veículo Diesel?

Dacia: Quando avaliamos a vantagem económica, há a considerar por um lado o custo do veículo e por outro a diferença de custo do combustível.

Tomando o exemplo do Novo Sandero, sabemos que para o mesmo nível de equipamento, a versão Diesel é cerca de 1.500€ (s/ IVA) mais cara que a versão Bi-fuel. Por outro lado, sabemos que o custo do Diesel é superior ao do GPL em 0,53€ (s/ IVA).

Considerando os consumos que no caso do GPL são necessariamente mais elevados chegamos à conclusão que o Diesel só se torna mais vantajoso a partir dos 300 mil km. Isto não considerando que a manutenção de um veículo GPL (base Gasolina) é menos dispendiosa que a de um veículo Diesel.

Táxi: O volume da bagageira é prejudicado pela existência de um depósito GPL?

Dacia: Não. A bagageira dos veículos Dacia Bi-Fuel é exactamente igual à dos restantes veículos Dacia (320 litros no caso do Novo Sandero). O depósito GPL é colocado no local onde habitualmente está colocado o pneu sobressalente, sendo este substituído por um kit de enchimento de pneus.

Táxi: O GPL tem um impacto positivo na longevidade do motor?

Dacia: Sim, o GPL é benéfico para a longevidade do motor! A combustão correcta do GPL permite ao óleo do motor conservar durante mais tempo as suas propriedades. O seu elevado valor de octanas permite um funcionamento mais homogéneo evitando as vibrações. Estes dois factores permitem aumentar a longevidade do motor em funcionamento a GPL alcançando um período de vida idêntico ao de um motor diesel.

PROVA DE SEGURO VÁLIDO



O Decreto-Lei nº. 291/2007 preceitua no nº.1 do artº. 28º. que “ constitui documento comprovativo de seguro válido e eficaz em Portugal, relativamente a veículos com estacionamento habitual em Portugal, o certificado internacional de seguro («carta verde»), o certificado provisório, o aviso-recibo ou o certificado de responsabilidade civil, quando válidos”. Por seu turno, o Instituto de Seguros esclarece que “ nos termos do nº. 1 do artigo 28.º do Decreto-Lei nº. 291/2007, de 21 de agosto, o certificado internacional de seguro automóvel (designado também por carta verde) constitui documento de seguro válido,

sendo o recibo de prémio comprovativo do respetivo pagamento, de acordo com o nº. 1 do artigo 56.º do regime jurídico do contrato de seguro, aprovado pelo Decreto-Lei nº. 72/2008, de 16 de abril. Nesse sentido, quando a entrega do recibo é efetuada por mediador de seguros, não pode a empresa de seguros deixar de assumir a existência de contrato de seguro válido, na medida em que responde pelos atos praticados pelos mediadores em nome e por conta daquela, tal como decorre do nº. 3 do artigo 42.º do Decreto-Lei nº. 144/2006, de 31 de julho”. Resulta assim que inclusivamente está vedado às Seguradoras a invocação de falta de pagamento quando a carta verde e o recibo estão na posse do segurado.

Vem isto a propósito da recente actuação da P.S.P. que afere a existência de seguro válido pela base de dados da Segurnet. Obviamente esta posição não tem sustentação na lei e, no máximo, poderia servir para uma triagem rápida dos veículos com ou sem seguro. No entanto, a simples exibição da carta verde acompanhada do respectivo recibo de pagamento deveria colocar um ponto final imediato no assunto. Lamentavelmente não tem imperado o bom senso e, nalguns casos, a atitude persecutória de alguns agentes da autoridade tem levado ao levantamento de autos que acabam por obrigar os industriais de táxi a perdas de tempo e de dinheiro que, depois, ninguém repõe.

Em conclusão, importa ter presente duas coisas:
 - a base de dados da Segurnet pode ser consultada, mas como mero instrumento informativo não-vinculativo;
 - a exibição da carta verde e do recibo de pagamento constituem, face à lei, documentação suficiente e inquestionável para garantir a existência de seguro válido.

Serviços Jurídicos da FPTAXI

ACORDO DE PARALISAÇÃO FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI

A APS - ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE SEGURADORES apresentou à Federação os valores de paralisação a vigorar a partir de 1 de Março de 2013 até 28 de Fevereiro de 2014, como consta do mapa que acompanha este artigo.

Nos termos do disposto no nº 2 do artigo 6º do Acordo de Paralisação, os valores agora apresentados foram encontrados por correcção dos valores acordados em 2012 pelo diferencial entre a taxa de inflação aplicada (3,10%) e a taxa de inflação verificada (2,80%), tendo-lhes sido posteriormente aplicada a taxa de inflação prevista para 2013 (0,9%).

Estes valores vigoram de 1 de Março de 2013 a 28 de Fevereiro de 2014.

CATEGORIA	1 Turno	2 Turnos
Táxi	€ 54,91 / dia	€ 92,63 / dia
Letra A	€ 54,91 / dia	€ 92,63 / dia
Táxi (mais de 4 de Passageiros)	€ 63,51 / dia	€ 106,41 / dia
Isento distinto e cor padrão	€ 59,01 / dia	€ 96,34 / dia
Turismo	€ 75,53 / dia	€ 111,88 / dia



● INGLATERRA

CHINESES COMPRAM FABRICANTE DE TÁXIS LONDRINOS

Os famosos táxis pretos de Londres são sempre notícia. Desta vez, com o anúncio de que a marca Geely, firma fabricante de automóveis chinesa, comprou a empresa que produz os icónicos táxis pretos, a Manganese Bronze.

Os postos de trabalho e a produção daqueles veículos ficam garantidos com este negócio de 11 milhões de libras.

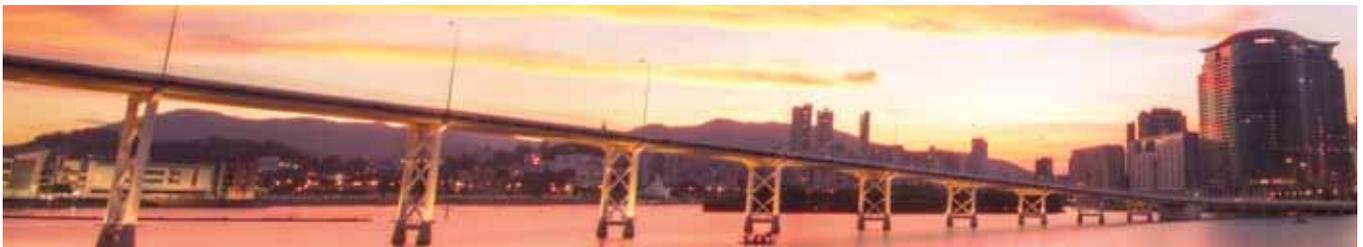
A Manganese Bronze colocou aqueles táxis em circulação a partir de 1948 e desde 2007 não consegue ter lucros, factor que se agravou com o defeito de segurança no novo modelo TX4, que levou à recolha de cerca de 400 viaturas e à paragem das vendas. Às dificuldades internas junta-se a concorrência das marcas Mercedes e Nissan, que também lançaram novos modelos de táxis.

A Geely acordou adquirir o negócio e os principais bens da companhia Manganese Bronze, com a “prioridade de restabelecer a produção, a venda e os serviços dos novos carros, na mesma base”, na linha de montagem em Coventry, garantiu o presidente do Conselho de administração da Geely Automobile Holdings, Li Shufun.



● CHINA

REVISÃO DAS TARIFAS DOS TÁXIS



O Governo de Hong Kong avançou com a criação de um fundo de cerca de 971 milhões de euros para eliminar veículos poluentes, foi anunciado pelo chefe do executivo, CY Leung, em 16 de Janeiro.

A medida vai apoiar os proprietários das mais de 80 mil viaturas a diesel com padrões de emissões de gases anteriores ao Euro e do Euro I ao Euro III, com vista ao cumprimento das metas de redução de emissões de gases de óxido de azoto em 80 % e 30 % definidas para 2015 e 2020, respectivamente.

Foi ainda proposta a criação de um limite de 15 anos à vida útil das novas viaturas comerciais a diesel.

O Governo pretende ajudar as empresas de autocarros, táxis e miniautocarros a reduzirem as emissões através da adaptação ou da substituição de conversores catalíticos/catalisadores no prazo de dois a três anos.

Simultaneamente, o Governo de Hong Kong vai aumentar o número de veículos eléctricos ao seu serviço e vai incentivar os organismos públicos e as grandes empresas a procederem da mesma forma e a aderirem ao “transporte verde”.

● ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

MAIS SIMPLES APANHAR TÁXI EM NOVA IORQUE

Em Dezembro passado foi aprovada uma deliberação legal para simplificar o sistema de lanternas dos táxis nova-iorquinos, medida considerada importante pelas autoridades, uma vez que a mudança elimina a confusão gerada junto dos passageiros e inviabiliza alguns comportamentos menos claros que permitiam aos motoristas de táxi escolher discriminatoriamente percursos e passageiros.

De acordo com as novas regras, se a luz da lanterna estiver

acesa, o táxi está disponível; se estiver apagada, o táxi não está a apanhar passageiros.

A simplicidade do sistema tem colhido o elogio da população da “Grande Maçã”, já que, anteriormente, os motoristas de táxi tinham quatro opções de sinalização luminosa na lanterna: luz acesa – disponível; luz apagada – indisponível; e duas luzes de “fora de serviço”, que cujo uso permitia ao motorista apanhar um cliente final, a caminho de casa, no fim do turno de trabalho.

ÍNDIA

TÁXIS PARADOS EM NOVA DELI E MUMBAI



Os sindicatos indianos do sector dos transportes realizaram, durante o mês de Fevereiro, uma greve, em protesto contra os altos preços dos combustíveis. Os táxis chegaram a parar em cidades como Nova Deli e Mumbai, onde os outros transportes, no entanto, pouco aderiram ao protesto. Houve mesmo cenários de violência e, em Ambala, um sindicalista foi morto. O sucedido ocorreu enquanto o Governo se prepara para apresentar um orçamento de austeridade, o que suscitou a manifestação do sector dos transportes.

TAXÍMETROS COMBATEM FRAUDES

Os táxis de Panaji, no Estado de Goa, Índia, vão ser obrigados a instalar taxímetros, com o intuito de eliminar as “tarifas exorbitantes” que por vezes são praticadas. O fim do mês de Março marcou o prazo para a colocação dos taxímetros. A informação foi divulgada pelo director do Departamento de Transportes Arun Desai, que se congratula por anunciar que os passageiros em geral e particularmente os turistas vão beneficiar de um sistema tarifário mais justo e credível.

O responsável sublinhou que o Sindicato de Motoristas de Táxi do

Sul de Goa concordou com a medida, mas exigiu em troca que as autoridades tomem providências face à actividade de táxi em viaturas particulares (sem licença), para bem da concorrência no mercado do sector. O responsável do Departamento de Transportes assegurou que estão a ser tomadas medidas para acabar com essa prática, a diversos níveis, o que envolve entidades como os Departamentos do Turismo, dos Transportes e as associações de hotéis, esperando também estender a colocação de taxímetros aos auto-riquexós “no momento apropriado”.

IRLANDA

EMBAIXADOR PEDE MAIS EDUCAÇÃO PARA TÁXIS LISBOETAS

O embaixador da Irlanda, Declan O'Donovan, pediu ao presidente da CM Lisboa, António Costa, para “educar os taxistas lisboetas”, em Janeiro passado. No dia 24 de Janeiro, durante o almoço-conferência do American Club of Lisbon, em que o autarca de Lisboa participou, o embaixador elogiou a capital, “uma cidade magnífica”, com “ótimo turismo”, mas fez o inesperado pedido ao edil lisboeta, que, em resposta, salientou que a Assembleia da República aprovou um novo diploma que regula o acesso à actividade de motorista profissional de táxi, o que “vai criar boas oportunidades para podermos melhorar o serviço de táxis na cidade de Lisboa”.



RÚSSIA

MOSCOVO LEGALIZA 25 MIL TÁXIS

O número de táxis legais (com licença oficial) a operar em Moscovo atingiu os 25 mil, disse Maxim Liskutov, responsável pelo departamento de transportes da capital russa, em 20 de Dezembro passado.

O acréscimo de emissão de licenças teve início em Julho de 2011, antes de as autoridades de transportes moscovitas aplicarem a nova legislação e iniciarem a imposição de multas aos chamados “táxis-ciganos” (táxis sem licença, ilegais). Nessa altura, o número de táxis legais era cerca de nove mil. As multas previstas ascendem a cinco mil rublos (cerca de 125 mil euros) por táxi autuado.

As autoridades de Moscovo anunciaram que este ano estão ainda a ser preparados mais 200 parques de estacionamento na baixa da capital russa.

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. Cópia do B.I. dos mesmos
4. Cópia do número de contribuinte da empresa
5. Pagamento de 70 euros
6. 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. Garantia bancária de 1000€ para requerimento de Alvará inicial.

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.

“HÁ CADA VEZ MENOS TRABALHO NO PORTO”

CARLOS LIMA RESPONSÁVEL DA DELEGAÇÃO NORTE DA FP TÁXI

Um dia difícil. Carlos Lima, dirigente da Federação Portuguesa do Táxi, iniciou o dia de trabalho com a sua viatura na praça de táxis da Foz, no Porto. Desde as 7h00 da manhã até às 10h00 efectuou três serviços, pouco mais de 19,00 euros. Esteve uma hora à espera do primeiro trabalho do dia. “É uma manhã que ilustra dramaticamente os dias difíceis por que passamos”, lamenta. Numa praça que onde noutros tempos estariam 10 viaturas, estão agora normalmente 20, à espera de trabalho.

“É desmoralizante. O táxi tem cada vez menos trabalho aqui no Porto”, relata. Os profissionais fazem cada vez menos quilómetros, com médias diárias alarmantes, conhecendo bem demais uma procura em quebra contínua. “Já há carros à venda”, acrescenta.

Sobre a legislação que rege o sector, Carlos Lima considera que “muito há ainda a fazer”. Está em sintonia com as reivindicações da Federação, nomeadamente na sugestão de parar os carros uma vez por semana. A cidade do Porto tem 699 táxis ao serviço. São muitos para a dimensão citadina e para a procura que diminui. “É urgente mudar mentalidades e práticas”, sublinha o dirigente, salientando que já tem interpelado a autarquia para propor o sistema de paragem semanal, “como já acontece em diversas cidades espanholas, com bons resultados”.

No âmbito do tráfego e das decisões que a Câmara Municipal do Porto tem de tomar para melhorar a circulação na cidade, a Federação tem sido consultada. “Agora, pretendemos a marcação de reuniões para abordar os problemas do sector do táxi e para apresentar propostas”, avança Carlos Lima.

A Federação tem respondido às muitas questões dos associados relativamente à aplicação dos diplomas mais recentes, como no que se refere à colocação do CAP (futuro CMT) ou dos alvarás na viatura. “A Polícia tem sido menos tolerante e com esta legislação confusa...”. Carlos Lima tem sido a voz dos motoristas que recorrem a Federação no Norte.

O desânimo apoderou-se de muitos profissionais do sector, alerta o dirigente, que contrapõe: “somos um sector que tem força, se for unido. Não temos sido ouvidos, como merecemos, pelo Poder”. Apreensivo com o futuro, Carlos Lima apela aos industriais e profissionais do táxi, para que “não deixem cair os braços”, apresentando sempre as suas questões, queixas, recomendações ou sugestões na Delegação Norte da Federação. “É no colectivo que somos mais capazes de fazer chegar onde é preciso as nossas justas reivindicações”, conclui.

A CIDADE INVICTA

A cidade do Porto é conhecida como a Cidade Invicta. Deu o nome a Portugal (c. 200 a.C., quando se designava de *Portus Cale*), tornando-se mais tarde na capital do Condado Portucalense.

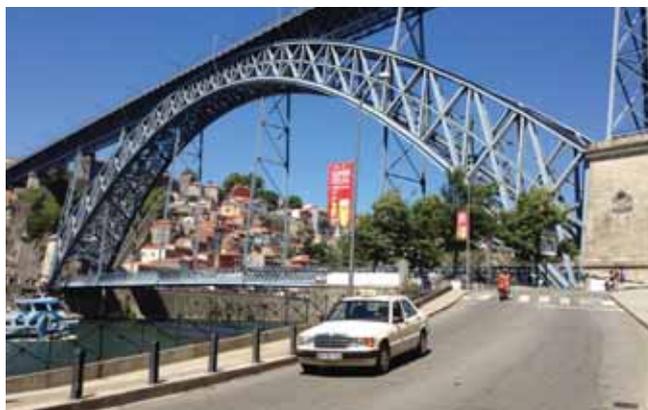
O Porto tem 41,66 km² de área, com uma população de 237.584 habitantes (de acordo com as estatísticas oficiais de 2011). É a capital do Distrito do Porto, da Área Metropolitana do Porto e da região do Norte, sub-região do Grande Porto.

Assumiu um papel fundamental na defesa dos ideais do liberalismo nas batalhas do século XIX, suportando corajosamente o cerco das tropas miguelistas durante a guerra civil de 1832-34 - o Cerco do Porto. A rainha D. Maria II atribuiu-lhe o título de “Invicta Cidade do Porto”. As relações económicas do Porto com o vale do Douro - baseadas no comércio de nozes, frutos secos e azeite - estão bem documentadas desde a Idade Média. O Vinho do Porto desenvolveu a actividade económica da região e da Invicta, intimamente ligada à margem sul do Douro, com Vila Nova de Gaia (que fez parte da cidade do Porto até 1834), onde se estabeleceram as caves para envelhecimento dos vinhos finos do Alto Douro.

A Táxi deixa aos leitores algumas propostas de locais a visitar e da gastronomia com que podem deliciar-se. São apenas sugestões, que não dispensam outras buscas, pois o panorama turístico e gastronómico do Porto é muito alargado. Propostas de descontração numa das mais bonitas cidades do nosso País.

LOCAIS A VISITAR

Ponte Luís I, Ponte Maria Pia, Casa da Música, Pavilhão Rosa Mota, nos



Jardins do Palácio de Cristal, Museu de Arte Contemporânea, Parque de Serralves, Casa do Infante, Casa-Museu Fernando de Castro, Casa-Museu Guerra Junqueiro, Casa-Museu Marta Ortigão Sampaio, Casa-Oficina António Carneiro, Palácio da Bolsa, Alfândega Nova, Museu de Transportes e Comunicações, Museu do Carro Eléctrico, Museu Nacional de Soares dos Reis, Museu do Vinho do Porto, Museu da Indústria, Museu de História Natural, Museu do Papel Moeda, Gabinete de Numismática, Museu de Arte Sacra, Museu da Misericórdia, Museu Nacional da Imprensa, Jornais e Artes Gráficas, Centro Português de Fotografia, Museu Militar do Porto, Museu Nacional de Literatura, Castelo do Queijo, Estação de São Bento, Coliseu do Porto, Cine-Teatro Batalha, Zona da Ribeira, a Foz.

GASTRONOMIA

Tripas à moda do Porto, Bacalhau à Gomes de Sá, Broa, Francesinha, Caldo Verde, Cabrito Assado, Papos de Anjos, Pão-de-Ló, Biscoito da Teixeira, Vinho do Porto.

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 de prática simulada

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

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 por qualquer médico no exercício da sua actividade; 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 | avs@avs-seguros.pt

SEDE
Rua Julieta Ferrão, n.º 10-14º
1600-031 LISBOA
Tel.: 211 148 400 - Fax: 211 148 469
e-mail: 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

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

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

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