

TÁXI

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

62

*Desejamos
a todos um
Feliz Natal
e um Próspero
Ano de 2015*

A NOSSA FORÇA ÉS TU!

20º ANIVERSÁRIO DA FPT

NOVO ANO, NOVA CONVENÇÃO
TARIFAS PARA 2015/2016 EM PREPARAÇÃO



ESCOLHA O CAMINHO CERTO! JUNTE-SE À FAMÍLIA COOPTÁXIS

A MAIOR COOPERATIVA DE TÁXIS DA EUROPA



TEMPO DE RESPOSTA

Para uma resposta rápida, o nosso sistema permite obter, em todos os momentos, a localização de cada um dos táxis, e o seu estado. Isto só é possível porque possuímos a mais recente tecnologia de comunicação GPRS e de localização GPS, para que possa tirar o máximo de cada uma das soluções.



TECNOLOGIA AVANÇADA

Disponibilizamos meios automáticos de pedir um táxi (sem necessidade de operadora) através da tecla direta, pelo nosso website, por SMS ou através de smartphones (APP Taxiclick, com mais de 20.000 táxis associados em Portugal e na Europa)



QUALIDADE DO SERVIÇO

Fazemos uma forte aposta na qualidade e variedade do nosso serviço de modo a proporcionar aos nossos motoristas a maior eficiência, com economia significativa de tempo e de custos aumentado a sua competitividade.



GESTÃO DE FROTA

O gestão de frotas utiliza 5 programas de software sofisticados, independentes mas complementares. Este sistema permite obter, em todos os momentos, a localização de cada um dos táxis, e o seu estado (livre/ocupado).



CALL CENTERS

A Cooptaxis fornece serviços de call center a várias centrais de táxis do país que asseguram resposta 24 horas por dia, 365 dias por ano: Lisboa, Loures, Odivelas, Seixal, Almada, Portimão, Faro, Loulé, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

www.cooptaxis.pt



+ de 2000 profissionais. Todos os dias! O dia todo!



Carlos Ramos

A NOSSA FORÇA ÉS TU!

A Federação Portuguesa do Táxi comemora o seu 20º Aniversário à beira de um Novo Ano que se espera de concretização de compromissos por parte do Poder face às dificuldades do Sector. A FPT celebra duas décadas de actividade ininterrupta em prol dos direitos dos profissionais e empresários do Sector do Táxi, felicitando quem mais faz este trabalho valer a pena: os associados. O 20º Aniversário tem como base o lema "A nossa Força és Tu!"

A Federação congratula-se por ter sido informada sobre o compromisso de publicação (prevista para 2015) da portaria que regula a Lei n.º 6/2013, de 22 de Janeiro, que aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respectivas entidades formadoras, os requisitos específicos de certificação dessas entidades, a definição dos conteúdos dos cursos de formação e a organização das acções de formação e sua comunicação, bem como a organização dos exames multimédia de avaliação dos formandos.

Esta novidade gera muita expectativa e esperança, depois de um trabalho sério e continuado e após aquela portaria ter sido posta na gaveta desde 2008. Fomos ouvidos e todo o Sector do Táxi é beneficiado com o trabalho que a Federação tem realizado junto dos centros do Poder.

Foi a força unida dos associados, no Sector do Táxi, que levou a que o Poder assumisse que o diploma verá a luz do dia, segundo foi referido, em 2015. Esta regulamentação da lei já peca por tardia.

A Federação manifesta nesta quadra a indignação do Sector face à parceria ilegal da TAP com a Uber e afirma que um passo destes em direcção à concorrência desleal é demasiado grave para não ter uma resposta à altura. É ao Estado e ao Governo que cabe tomar medidas que protejam o mercado destas actividades não credenciadas cujos impostos nem são pagos em Portugal. Os cidadãos não podem ser prejudicados desta maneira.

A FPT sublinha também a importância do transporte em táxi de doentes não acamados, com claras vantagens para o Sector e para os passageiros, em termos de conforto, qualidade e segurança, já para não falar do preço mais acessível. O ano de 2015 vai ser de afirmação pelos direitos do Sector, que não pode nem deve ser arredado da anunciada reforma do regime jurídico dos transportes. Estas lutas não cessam e a Federação critica severamente o Estado pela omissão relativamente a estas questões. O País não pode avançar com justiça e equidade sem consultar as associações representativas do Sector do Táxi. "Nada sobre nós sem nós", alguém disse. A FPT garante a todo o Sector um trabalho ininterrupto, substanciado na participação de todos, consultando sempre a base da sua actividades: os associados, o nosso valor maior. Estão em curso trabalhos para estabelecer um Regulamento para as Praças do Aeroporto e Portos de Lisboa, junto da CML e através da sua Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes. Está também a ser negociada a Convenção para 2015/2016, que inclua as especificidades tarifárias de que o Sector necessita, nomeadamente para os aeroportos e portos marítimos, para uma melhor qualidade do serviço que presta, na primeira linha de acolhimento aos inúmeros turistas e viajantes que preferem Portugal como destino de férias ou como ponto de encontro para trabalho. Os transportes são o sangue nas artérias desse corpo composto por cidades que é Portugal. Somos parte desse sangue, dessa substância vital da urbe, e queremos continuar a fazer parte desse pulsar da humanidade e da civilização, cuja evolução também se avalia pela qualidade dos seus serviços de transporte de passageiros.

A Federação Portuguesa do Táxi dá os parabéns por este 20º Aniversário a todos os que nela trabalham e aos associados e dirigentes que participam activamente, em pleno exercício de cidadania, no seu crescimento como Instituição. A todos os leitores, associados, familiares e amigos a Revista Táxi deseja um Feliz Ano Novo.

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 **NÚCLEO DE PORTIMÃO** Urbanização Vista Mar e Serra, Lote 24 1º Esq, 8500-783 Portimão **TELF** 961 939 083 **E-MAIL** dnucc.portimao@fptaxi.pt **EDITOR** Rafael Vicente **FOTOGRAFIA** Rafael Vicente **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Altodesign, Design Gráfico e Webdesign, Ida **TELF** 218 035 747 / 912812834 **E-MAIL** geral@altodesign.pt **COLABORADORES** Isabel Patrício, António Pedro, Fernando Carneiro, Carlos Lima, Patrícia Jacobetty, João Cordeiro, Armando Casa Nova **REVISÃO** Carlos Silva **IMPRESSÃO** Associação dos Deficientes das Forças Armadas **TIRAGEM** 4000 exemplares **EMPRESA JORNALÍSTICA** 219182 **REGISTO DE TÍTULO** 1191183 **DEPÓSITO LEGAL** 92177/95

REGULAMENTO PARA O AEROPORTO E PORTOS DE LISBOA EM MARCHA



As associações do Sector do Táxi propuseram, em reunião com a Câmara Municipal de Lisboa, que a autarquia liderasse a elaboração do Regulamento para as Praças de Táxi do Aeroporto e Portos Marítimos de Lisboa tendo como base o Projecto de Regulamento elaborado pelas duas associações e em devido tempo entregue às várias entidades envolvidas no processo. Já houve várias reuniões em Novembro e Dezembro, depois de criado um grupo de trabalho para o efeito. A Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes da Câmara Municipal de Lisboa convocou uma reunião com várias entidades, para tratar e debater o Projecto de Regulamento das Praças de Táxis do Aeroporto e Terminais Marítimos de Lisboa, no dia 17 de Novembro, nas instalações do Museu da Cidade.

A FPT participou na reunião na qual também estiveram os representantes da Antral, da ANA - Aeroportos de Portugal, APL - Administração do Porto de Lisboa (acompanhada pela LCT, concessionária do Terminal de Cruzeiros), da ATL, do IMT, da Polícia Municipal e da PSP.

O projecto foi apresentado pelo director municipal, professor Tiago Farias, tendo as diversas entidades envolvidas partilhado informações e opiniões sobre aquele projecto de regulamento, considerado unanimemente como "muito importante".

A FPT congratula-se com o empenho das instituições participantes e realça que já há trabalho prévio, na proposta apresentada anteriormente pelas associações representativas do Sector do Táxi.

Foram agendadas novas reuniões, depois de constituído um grupo de trabalho para tratar os contornos e pormenores do regulamento, que deve acompanhar, no que respeita ao regime tarifário, a Convenção de 2015/2016, que está a ser preparada no âmbito da Direcção-Geral das Actividades Económicas.

REUNIÃO GRUPO DE TRABALHO

O Projecto de Regulamento para as Praças de Táxi do Aeroporto e Portos de Lisboa já está a ser debatido pelo grupo de trabalho criado em reunião das entidades para o efeito. O encontro do grupo de trabalho ocorreu no dia 27 de Novembro, nas instalações da Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes da Câmara Municipal de Lisboa.

Os quatro pontos definidos e em análise foram: Estrutura Tarifária; Requisitos das Viaturas e dos Motoristas; Organização do Espaço das Praças; Modelo de Gestão Global.

Sobre a estrutura tarifária, o grupo de trabalho debruçou-se sobre a especificidade das tarifas a aplicar, as formas de pagamento e a correlação com a Conven-

ção que está a ser negociada para o biénio 2015/2016.

Quanto aos requisitos das viaturas e dos motoristas, as associações referiram que a proposta do Sector já foi apresentada com o Projecto de Regulamento preparado pela FPT e pela Antral. Prevêem melhores condições das viaturas (ar condicionado, vidros eléctricos, etc.) e maior preparação dos profissionais (conhecimentos de línguas, apresentação, etc.).

As associações também questionaram os outros participantes (ANA e APL) sobre as estruturas a planear para a organização do espaço das praças. Os operadores ANA e APL referiram não haver ainda uma configuração, um "layout", para aquelas praças de táxi, salientando no entanto que o funcionamento das praças já se encontra sujeito a uma configuração definida, que será a que deverá ser actualmente tida em consideração, uma vez que o acesso àquelas praças já é condicionado.

Sobre o modelo de gestão das praças, o grupo de trabalho ouviu as associações, que defendem que a comissão de gestão das praças deve ser criada no seio da Câmara Municipal de Lisboa e deveria integrar todos os participantes.

As associações representativas do Sector do Táxi referiram que o objectivo principal do projecto em desenvolvimento é "discutir as melhores condições para o desempe-

nho da actividade e evitar comportamentos que são criticáveis e põem em causa todo o Sector”.

A FPT sublinha que “é importante melhorar o acolhimento aos turistas e passageiros em geral, incrementar as condições das viaturas, reforçar a preparação dos motoristas e organizar procedimentos e tarifas para mais e melhor serviço no âmbito daquelas importantes praças”.

Realizou-se outra reunião, em 4 de Dezembro, para continuidade dos trabalhos, também com a participação da Direcção-Geral de Actividades Económicas e da Autoridade Metropolitana de Lisboa.

A questão tarifária voltou a estar em cima da mesa, sublinhando-se a necessidade de convergência entre o Regulamento futuro e a Convenção Tarifária 2015/2016, considerando sempre as especificidades do processo de aferição de taxímetros para o efeito.

Foi também debatido o recurso a vouchers como meio de pagamento, consultando a representante da Associação de Turismo de Lisboa sobre os pormenores de funcionamento desta modalidade que dispensa valores em dinheiro.

O trabalho continua e as associações realçam a expectativa que esta iniciativa

desenvolvida no âmbito da Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes tem gerado junto dos associados e dos profissionais do Sector.

A Revista Táxi publicou na íntegra a proposta de Regulamento trabalhada e apresentada pelas associações no seu número 57, quando foi colocada em apreciação no Sector.

Carlos Ramos, o presidente da FPT, congratula-se com a evolução dos trabalhos e afirma que “a Federação tem esperança que a solução a encontrar sirva tanto os passageiros como os profissionais do Sector do Táxi”. ●



FPT REÚNE COM GRUPO PARLAMENTAR DO PS

O vice-presidente para as obras públicas e transportes da Direcção do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, deputado João Paulo Correia, recebeu a Federação Portuguesa do Táxi, numa reunião que decorreu no edifício novo da Assembleia da República, em Lisboa, no dia 6 de Novembro.

A FPT informou o deputado acerca de temas como os táxis clandestinos, a plataforma UBER, abordando-se também a fiscalidade verde, o Orçamento do Estado para 2015 e o novo regime jurídico do transporte de passageiros.

A Federação informou ainda sobre o processo a decorrer junto da autarquia lisboeta para a regulação das praças de táxis do Aeroporto e dos Portos Marítimos de Lisboa, em fase de análise, e também evidenciou o problema de concorrência com os operadores turísticos nos concelhos mais virados para o turismo (tuk tuk, riquexós e outros). O deputado João Paulo Correia recebeu os documentos que a Federação deixou para análise e referiu que, como cliente regular do táxi, tem interesse que a actividade se desenvolva “o melhor possível”. As matérias apresentadas são alvo do trabalho no seio do Grupo Parlamentar do PS desde o início de Dezembro, logo após os trabalhos relacionados com a preparação do Orçamento do Estado para 2015.

O deputado assumiu que tentar trabalhar um código de conduta para os profissionais do Sector “é uma boa iniciativa por



parte das associações, pois vai melhorar a imagem do táxi”.

A Federação falou ainda da Portaria que regula a Lei 6/2013 e que ainda não foi publicada com trabalho feito desde 2008 (data do início da discussão do grupo de trabalho sobre este tema, que resultou na Lei 6 e na Portaria), referindo também, referindo também que “há alguns entraves legislativos que limitam as mudanças que é preciso realizar”. A Portaria está concluída mas desapareceu durante anos. Agora está de novo na agenda para a publicação, talvez em início de 2015.

A Federação lembrou que a formação dos motoristas profissionais dos táxis está dependente daquela portaria reguladora. Sobre a reforma dos transportes que o Executivo pretende levar a cabo, a FPT apresentou a sua preocupação face ao novo regime jurídico, uma vez que “que o Governo propõe-se liminarmente em afastar o sector do táxi” avançando também

que “somos capazes de cumprir com os requisitos e queremos cumprir a lei”. Quanto à “Fiscalidade Verde”, a FPT defende que “se o Governo pretende incentivar energias limpas, deve apoiar um investimento no Sector”.

O deputado foi informado também sobre a posição da Federação face às práticas de concorrência desleal da UBER. “O Governo nada tem feito até agora sobre esta matéria”, sublinha a FPT, recordando a tomada de posição de vários governos da Europa que consideram ilegal a atividade daquela empresa e recordando as manifestações de táxis em muitas cidades europeias.

A audiência que a Federação manteve com o representante do Grupo Parlamentar do PS gera expectativa juntos dos associados e profissionais do Sector, esperando-se uma intervenção daquele partido, à semelhança com o que já aconteceu ao longo do ano de 2014. ●



GABINETE MÉDICO DA FPT JÁ EM ACTIVIDADE

Já está a funcionar, na Sede da Federação Portuguesa do Táxi, o Gabinete Médico para atendimento de associados, que foi preparado em novas instalações durante os últimos meses e que foi inaugurado em Setembro último, em instalações cedidas pela Câmara Municipal de Lisboa.

“Esta nova valência traz mais benefícios aos associados e seus familiares, sendo também uma fonte de financiamento para a Federação”, referiu Carlos Ramos, presidente da Direcção da FPT, na altura em que pela primeira vez o centro de Medicina foi anunciado na Revista Táxi. As consultas incluem:

- Carta Simples;
- Carta Grupo 2 e Pesados (<50 anos/ CAP+Carta Grupo 2 e Pesados <50 anos);
- Carta Grupo 2 e Pesados (≥50 anos/ CAP+Carta Grupo 2 e Pesados ≥50 anos);
- Consulta de Clínica Geral.

“A saúde é hoje um valor crescente para a Federação e para os seus associados”, no âmbito da Medicina do Trabalho e da Medicina Preventiva ou dos cuidados de Enfermagem, acrescenta o dirigente. Este projeto da Federação será alargado às restantes delegações conforme as condições o permitam.



Os associados podem usufruir de consultas e de outros actos clínicos, com preços especiais da FPT, que podem ser consultados na Sede.

A médica Manuela Muralha e a enfermeira Rosa Romão falaram com a Revista Táxi e explicaram as vantagens que este serviço tem para os associados e para a comunidade envolvente da Sede da Federação. *“A segurança é a maior vantagem”,* refere a médica Manuela Muralha, que realça o despiste de doenças cardio-vasculares, da diabetes e da obesidade como uma preocupação maior, por serem factores de maior risco para a saúde do motorista e dos próprios passageiros.

Dando cumprimento ao que está previsto na legislação sobre medicina do trabalho, a médica e a enfermeira lembram que a saúde do motorista pode afectar directamente a segurança dos passageiros que transporta.

A actividade no táxi pode gerar ou agravar sintomas que podem tornar-se

crónicos, pelo que a Federação aposta na prevenção, através das consultas e de exames de diagnóstico obrigatórios. O bom estado visão do condutor é outro factor determinante para a segurança em trânsito. O Gabinete Médico da FPT está apetrechado com a tecnologia para fazer o despiste dos problemas que afectam a visão.

“Este serviço responde a uma necessidade de melhor servir os associados, que assim não têm que deslocar-se a outras clínicas para fazerem o despiste de determinadas situações”, realça a enfermeira Rosa Romão. Para a FPT, “o Gabinete Médico será sempre um factor de credibilização dos profissionais perante os seus passageiros, com a prestação de um serviço de grande qualidade.

A FPT está a estudar a credenciação para a emissão de receituário através do Gabinete Médico, para futuro estabelecimento de protocolo de cuidados de saúde com os associados.

CML VISITA O GABINETE MÉDICO

Os responsáveis da Câmara Municipal de Lisboa visitaram as instalações do Gabinete de Medicina da Federação Portuguesa do Táxi, no dia 5 de Novembro. O presidente da Direcção da FPT, Carlos Ramos, acompanhou a visita e mostrou o Gabinete de Medicina e o equipamento que está já em funcionamento, com

as obras de implantação já concluídas. A visita dos responsáveis da autarquia prende-se com o seguimento do processo de atribuição daquele espaço à FPT, que disponibiliza assim aos seus associados mais e melhores serviços na área da Saúde, abrindo-se também à comunidade local. ●



REFORMA DA FISCALIDADE VERDE

A REFORMA DEFINE A REDUÇÃO DO LIMITE DE EMISSÕES DE DIÓXIDO CARBONO DOS TÁXIS PARA EFEITOS DE APLICAÇÃO DO BENEFÍCIO EM SEDE DE IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS

A Comissão para a Reforma da Fiscalidade Verde propôs que as entidades patronais paguem as despesas com transportes públicos através de vales, semelhantes aos de refeição, foi anunciado em 16 de Setembro pela Agência Lusa.

“Deverá incentivar-se o pagamento, por parte das entidades patronais, de despesas com transportes públicos colectivos dos seus trabalhadores, para isso facilitando-se a desconsideração de tais participações como rendimentos do trabalho. Estas participações poderão ser materializadas na atribuição de passes sociais (como até aqui) ou de «vales de transportes públicos colectivos» (com um limite mensal equivalente aos vales-refeição)”, refere-se na proposta final da comissão.

A Reforma da Fiscalidade Verde esteve três meses em discussão pública e reuniu mais de 110 contributos e a Comissão liderada por Jorge Vasconcelos, no dia em 16 de Setembro, apresentou publicamente a proposta final que entregou ao Governo. A proposta define ainda que os vales de transportes públicos também podem ser atribuídos como um incentivo ao abate de automóveis, no montante de dois mil euros, “sempre que o proprietário da viatura abatida não opte pelo incentivo na aquisição de uma nova viatura”.

A Comissão reduz o preço proposto para cobrar sobre os sacos de plástico, fixando-o agora em oito cêntimos, quando inicialmente era 10 cêntimos, admitindo que “o valor inicial do imposto deve ser ajustado anualmente” até reduzir-se a utilização a um nível máximo de 35 sacos per capita por ano (actualmente são mais de 500 sacos per capita por ano).



A Reforma define a redução do limite de emissões de dióxido carbono dos táxis para efeitos de aplicação do benefício em sede de Imposto Sobre Veículos (ISV): “O actual limite de emissões aplicável aos táxis para efeitos da concessão da redução de 70% do ISV parece desajustado face aos decréscimos de emissões registados nos últimos anos”, defende a comissão, propondo um valor mais baixo de emissões (160 gramas por quilómetro) para redução do imposto.

A Comissão liderada por Jorge Vasconcelos sugere ainda a isenção do Imposto Sobre Produtos Petrolíferos (ISP) sobre a energia utilizada para produção de electricidade, a revisão dos incentivos às novas barragens, os incentivos à partilha de automóveis e bicicletas e a transferência da responsabilidade de cobrança

das taxas de Gestão de Resíduos (TGR) e de Recursos Hídricos para a Autoridade Tributária e Aduaneira.

Segundo o que foi divulgado, o aumento do preço dos combustíveis e energia e um imposto sobre o transporte aéreo de passageiros mantêm-se as principais medidas propostas ao Governo pela Comissão para a Reforma da Fiscalidade Verde.

A Comissão propõe, num contexto de neutralidade fiscal, que a receita fiscal estimada proveniente da reforma, cerca de 165 milhões de euros, seja devolvida aos contribuintes, através da utilização de 50% para atribuição de crédito fiscal para investimento de micro e pequenas empresas para a eficiência energética, de 25% na redução da Taxa Social Única (TSU) e de 25% na redução do IRS. ●

CONVENÇÃO 2015/2016

EM PREPARAÇÃO



As associações representativas do Sector do Táxi foram recebidas na Direcção-Geral das Actividades Económicas (DGAE), em Lisboa, no dia 14 de Novembro, para discutirem e prepararem a actualização do regime tarifário para o Sector para o biénio 2015/2016.

No dia 30 de Setembro as associações do Sector enviaram o documento comum com as propostas para a Convenção à DGAE. A Convenção está a ser trabalhada pela DGAE, IMT, FPT e Antral. Na reunião, as associações foram recebidas por Paulo Simões (DGAE) e por Cristina Belo (IMT), estando também presentes outros elementos da FPT e da Direcção-Geral.

Foi analisada a proposta conjunta das associações, tendo o responsável da DGAE referido que “o Sector do Táxi deve ser olhado em profundidade, por ser um elemento importante nas cadeias de valor do nosso País”.

A DGAE está disponível para um diálogo de trabalho “permanente e regular”, realçando o facto que “os táxis são uma parte fundamental da economia portuguesa”.

A FPT deixou ficar a sua preocupação com a necessidade de convergência entre a proposta para a Convenção e o Projecto de Regulamento para as Praças de Táxis do Aeroporto e Terminais Marítimos de Lisboa, em preparação.

Sobre as aferições dos taxímetros para a nova Convenção, as associações sublinharam a dificuldade de efectuar essa actualização até final do ano, como seria previsto, propondo a DGAE contactar o IPQ para que seja emitido documento que permita que a aferição possa ser realizada até ao fim dos primeiros meses de 2015, evitando autos que de outra forma poderiam ser levantados contra os motoristas que não tivessem o taxímetro aferido logo após o fim do ano.

Para a DGAE, na área dos transportes, “importa a convergência de esforços para a sustentabilidade, sendo necessário compensar alguns sectores, nomeadamente o do táxi”.

Na preparação da proposta para a Convenção, a FPT consultou os seus associados através de questionário no seu site e facebook. A maioria pronunciou-se pela actualização das tarifas e houve mesmo sugestões para a sua efectivação.

“Pensamos que o trabalho para esta Convenção, pelas alterações que comportará em relação aos dois anos anteriores, poderá ser mais profícuo com a consulta efectuada online”, considerou Carlos Ramos, presidente da Direcção da FPT.

A DGAE propôs a continuação das negociações, em futuras reuniões para fundamentação de alguns pontos da Convenção, do ponto de vista económico.

ATENÇÃO AOS PRAZOS

O presidente do Instituto Português da Qualidade, I.P. (IPQ) emitiu um Despacho, em 18 de Novembro, determinando os prazos para a verificação periódica a realizar aos taxímetros em 2014, pelo Serviço Municipal de Metrologia da CM Lisboa e pelos instaladores/reparadores qualificados, ao abrigo da Portaria n.º 33/2007, de 8 de Janeiro, que regulamenta o controlo metrológico aplicável aos taxímetros, determina, no seu artigo 5º, que os mesmos sejam submetidos a uma verificação periódica anual, a realizar pelo IPQ ou pelas entidades nas quais aquela competência seja delegada. De acordo com o Despacho, “os interessados que, até à data da publicação do presente despacho não o tenham feito, requerer a realização da verificação periódica, até ao dia 30 de Novembro de 2014, junto dos serviços e entidades qualificadas acima identificados”. O Despacho produz efeitos a partir da data da sua publicação e é válido até 31 de Dezembro de 2014.

As associações manifestaram conhecimento do despacho à DGAE e, “estando a decorrer as negociações” e como foi decidido na reunião com aquele organismo, remeteram-no para solicitação de prorrogação do prazo (à data da entrada em vigor da tabela da Convenção para 2015/2016), junto do IPQ, à semelhança do que já foi feito noutras ocasiões, evitando a duplicação de custos com novas aferições.

As associações aguardam resposta por parte da DGAE, que entretanto participou na reunião do Grupo de Trabalho para o Projecto de Regulamento das Praças de Táxi do Aeroporto e Portos Marítimos de Lisboa, onde está em debate a criação de tarifas específicas para os táxis em serviço naquelas praças, que deverão ser plasmadas na Convenção para o próximo biénio. ●

REVISÃO DAS TARIFAS DE SERVIÇO DE TÁXI

Preende-se fundamentar a revisão do tarifário do serviço de táxi, para vigorar nos anos de 2015-2016, tendo em consideração que a última alteração da tarifa entrou em vigor em 1 de Janeiro de 2013.

Tendo em conta que a última atualização do tarifário visou o estabelecimento de tarifas para o biénio 2013-2014 refletindo, não só a evolução recente dos custos, mas ainda o desfasamento passado acumulado e as perspectivas de evolução, a metodologia que agora adotamos consiste em, num primeiro momento, calcular a variação de preços dos principais elementos integradores dos custos de exploração do serviço, alargando o âmbito de análise, ao período de 2004 a 2014, projetando a evolução provável para 2015-16.

Num segundo momento, serão consideradas as atualizações ocorridas nesse período, para a partir daí calcular a atualização para cobrir o acréscimo de custos previstos até 2016, inclusive, mantendo a estabilidade das condições de exploração.

Estabelece-se, também, a comparação da evolução do tarifário com a evolução dos custos relevantes e, ainda, com a evolução do índice de preços do sector transporte público em geral, com incidência no transporte rodoviário e combinado de passageiros.

EVOLUÇÃO DOS CUSTOS NO PERÍODO 2004 – 2014

No cálculo da evolução dos custos de exploração da atividade táxi seguiu-se o ponderador já utilizado no anterior exercício de atualização do tarifário.

Quadro I

Ponderadores	
Mão-de-Obra	35,4%
Manutenção e Reparação	16,2%
Pneumáticos	1,6%
Seguros	3,1%
Custos Administrativos+Alteração de Tarifas	5,0%
Combustíveis	27,8%
Custos Financeiros	0,4%
Amortizações	10,4%
Total	100,0%

Quadro II

Índices de Preços – (convertidos para base 100 = 2004)											
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Mão-de-obra	100,00	102,52	105,32	107,87	110,22	108,98	111,30	115,42	118,12	118,46	117,73
Manutenção e reparação	100,00	107,96	112,24	116,74	119,93	125,69	128,11	138,58	138,79	136,37	137,10
Pneumáticos	100,00	103,50	101,39	103,41	102,13	97,10	97,95	103,22	100,49	97,20	95,47
Seguros	100,00	101,88	102,54	100,80	101,29	101,31	94,37	93,00	94,16	89,95	89,27
Custos Administrativos	100,00	102,52	105,32	107,87	110,22	108,98	111,30	115,42	118,12	118,46	117,73
Combustíveis	100,00	119,01	132,32	137,01	159,70	127,12	149,18	174,02	183,78	175,79	169,33
Custos Financeiros	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Amortizações	100,00	102,69	104,55	103,23	100,14	97,74	99,17	100,54	98,74	97,48	97,55



A avaliação de um período alargado de evolução dos custos de exploração permite integrar a evolução de longo prazo do custo com combustíveis, fixando o início da análise no início da curva ascendente de longo prazo do custo dos combustíveis (que têm um peso determinante na formação do custo final), eliminando flutuações mais conjunturais.

Para calcular a evolução dos preços utilizaram-se 3 fontes distintas: Para Mão-de-Obra e Custos Administrativos, considerou-se o Índice de Índices de Preços no Consumidor (Continente), publicados pelo INE (Índices Médios de 2004 a 2013 e Média de Janeiro a Agosto de 2014), convertidos para Base 100 em 2004.

Para Manutenção e Reparação, bem como Seguros, Pneumáticos e Amortizações consideraram-se os Índices de Preços no Consumidor, publicados pelo INE, para os diferentes grupos de bens e serviços (Índices Médios de 2004 a 2013 e Média de Janeiro a Agosto de 2014), convertidos para Base 100 em 2004.

Já para os combustíveis foi construído um índice específico, a partir das estatísticas da Direção Geral de Energia e Geologia, por forma a obter a evolução do preço do gasóleo.

No que respeita aos Custos Financeiros, admitiu-se a sua estabilização ao longo do período, o que corresponderá à realidade em termos de início e fim, embora com flutuações intermédias significativas. O reduzido peso na grelha de ponderação (0,4%) não tem, apesar de tudo, peso na análise.

Os grupos de custo apresentam curvas de evolução marcadamente distintas:

Em primeiro lugar, os custos mais diretamente ligados à exploração da viatura (combustível e manutenção e reparação) que apresentaram uma tendência significativamente crescente, muito acima da taxa de inflação, com progressões de 69% e um pico de + 84% (o gásóleo) e de 37%, com um pico de 39% (a manutenção e reparação), devendo notar-se que estes dois grupos de custos significam 44% dos custos de exploração.

Um segundo grupo de custos (mão-de-obra e custos administrativos) tem a sua evolução alinhada com o índice de preços no consumidor, tendo em conta o carácter atomizado das estruturas de exploração (predomínio de estruturas com 1 viatura, com peso reduzido de mão-de-obra contratada).

Este grupo de custos representa 40,4% da estrutura de custos. Finalmente, um terceiro grupo de custos (amortizações, seguros, pneumáticos) apresenta uma evolução inferior à inflação geral, inclusivamente com um registo de redução de preços, ainda que, no conjunto, representem apenas 15% da estrutura de custos. Aplicando os Índices de preços à grelha de ponderadores, obtemos o resultado no *Quadro III*.

O agravamento de custos é muito significativo, no período em análise, mesmo tendo em conta a situação anómala verificada em 2013 e 2014 (fundamentalmente resultante de uma queda acentuada do custo com combustíveis).

O índice de custo de exploração no sector táxi é, assim, em 2014, quase duplo do Índice de Preços no Consumidor (131,69 contra 117,73).

Esta evolução resulta, fundamentalmente, da evolução do preço dos combustíveis (gásóleo rodoviário), os quais, em 2014, representam 35,75% do total do Índice, contra “apenas” 27,8 % em 2004.

Este peso acrescido da evolução dos custos com combustível no Índice (e portanto na estrutura de custos de exploração), dado o carácter volátil da sua evolução, introduz fatores de incerteza significativos nas previsões de evolução dos custos.

Tenha-se em conta que enquanto o preço do gásóleo rodoviário aumentou, entre 2009 e 2012 cerca de 45%, para diminuir, em 2013 e 2014, 8%, o IPC no consumidor experimentou um crescimento de 8% no primeiro período e uma queda de apenas 0,3% no segundo.

O *Quadro IV* mostra no mesmo período, a evolução do Índice de preços no Consumidor, para transporte público coletivo comparável.

Constata-se, assim, que a evolução dos preços no transporte coletivo de passageiros, é francamente superior quer à evolução do IPC geral sem habitação, quer, ainda, à evolução da estrutura de custos de exploração do sector táxi.

Não se inclui a variação de preços dos transportes ferroviários (de comparação com o sector táxi mais limitada), sendo que, no entanto, esta evolução é idêntica.

Esta evolução decorre, fundamentalmente, do ajustamento à evolução do custo com os combustíveis, mas também à necessidade de recuperar desequilíbrios resultantes de diversos fatores em que avultará a não atualização suficiente dos preços no passado.

IMPACTOS DA ALTERAÇÃO TARIFÁRIA DE 1 DE JANEIRO DE 2013 (CONVENÇÃO DE DEZEMBRO DE 2012)

A tarifa atualmente em vigor resulta da convenção celebrada em 27 de Dezembro de 2012.

Essa convenção, que deveria permitir corrigir a divergência que se vinha acentuando entre as condições de exploração do serviço Istáxi e a estrutura de tarifário anteriormente praticada introduziu, fundamentalmente as seguintes alterações:

- Aumento do valor km em 4,4%;
- Adoção de bandeirada de valor e distância idênticos nas diferentes tarifas, em € 3,25 para os primeiros 1.800 metros;
- Manutenção do valor dos suplementos;
- Manutenção do valor/hora do fator tempo (com redução do período de contagem).

Quadro III

Cálculo do Índice Ponderado (2004-2014)												
	Ponder.	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Mão-de-Obra	35,40%	35,40	36,29	37,28	38,19	39,02	38,58	39,40	40,86	41,81	41,93	41,68
Manutenção e Reparação	16,20%	16,20	17,49	18,18	18,91	19,43	20,36	20,75	22,45	22,48	22,09	22,21
Pneumáticos	1,60%	1,60	1,66	1,62	1,65	1,63	1,55	1,57	1,65	1,61	1,56	1,53
Seguros	3,10%	3,10	3,16	3,18	3,12	3,14	3,14	2,93	2,88	2,92	2,79	2,77
Custos Administrativos	5,00%	5,00	5,13	5,27	5,39	5,51	5,45	5,57	5,77	5,91	5,92	5,89
Combustíveis	27,80%	27,80	33,08	36,78	38,09	44,40	35,34	41,47	48,38	51,09	48,87	47,07
Custos Financeiros	0,40%	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
Amortizações	10,40%	10,40	10,68	10,87	10,74	10,41	10,16	10,31	10,46	10,27	10,14	10,15
Total	100,00%	100,00	107,89	113,59	116,50	123,94	114,99	122,40	132,85	136,49	133,70	131,69

Quadro IV

IPC Transportes Públicos (convertido para Base 100 = 2004)											
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transporte rodoviários passageiros	100,00	106,18	113,60	116,68	127,22	131,67	134,15	142,66	149,00	155,57	157,21
Transporte combinados passageiros	100,00	106,22	113,91	116,64	121,89	122,01	123,59	143,36	153,96	156,79	158,73

Novo cartão Galp Frota Business Táxi

Livre para poupar sempre que abastece.



Peça já o seu Cartão!

O cartão Galp Frota Business Táxi dá-lhe **descontos imediatos até 10 cêntimos por litro em combustíveis** para o seu táxi, em mais de 600 postos em Portugal Continental.

DESCONTO IMEDIATO*	ABASTECIMENTO
7 cts/Lt	Em qualquer abastecimento
8 cts/Lt	Em todos os abastecimentos se no mês anterior tiver consumo no cartão superior a 200 litros
+ 1 ct/Lt	À segunda-feira em todos os abastecimentos
+ 2 ct/Lt	Em qualquer abastecimento de gasóleos ou gasolinas premium (não acumulável com o desconto à segunda-feira)

*Desconto válido em Portugal Continental nos primeiros 75 litros de cada abastecimento de Combustíveis Rodoviários, até 3 abastecimentos diários, até 180 litros com desconto por dia e 1500 litros com desconto por mês. Não acumulável com descontos de outras campanhas nem com cartões Galp Frota Corporate ou Profissional. O cartão Galp Frota Táxi não é um meio de pagamento. O pagamento deve ser efetuado através de qualquer outro meio disponível nos postos de abastecimento aderentes: dinheiro, cartão de crédito ou débito.

Condições exclusivas para associados da FPT. Caso ainda não tenha recebido o seu cartão, contacte-nos!
Tel: 217 112 870 | rute.oliveira@fptaxi.pt



Saiba mais em www.galpenergia.com ou através do 707 508 408



Para verificar o impacto efetivo destas alterações nos serviços praticados, procedeu-se ao tratamento estatístico dos dados de um número relevante de serviços, nos diversos sistemas tarifários, por forma a identificar o peso dos serviços efetuados nas diversas distâncias, a distância percorrida no serviço médio.

Pretendendo-se verificar até que ponto a adoção da convenção de 2012 (para 2013/2014) cumpriu os objetivos de reequilíbrio pretendidos, procedeu-se à aplicação das convenções de 23-11-2010 e 27-12-2012, aos diferentes tipos de serviços, por forma a avaliar o impacto da alteração tarifária.

Este estudo foi realizado apenas em viaturas equipadas com sistema de gestão de frota, que possibilitam a recolha da informação relevante.

Quadro V

Impacto das Tarifas – Universo Tratado			
	Praças	Nº Viaturas abrangidas	Nº serviços considerados
Urbano (1)	Lisboa	195	121.989
Misto (1+3/5)	Lisboa	195	16.062
Urbano	Várias suburbanas	27	11.828
Misto (1+3/5)	Várias suburbanas	27	16.708
Tarifas 3 e 5	Várias Algarve	33	68.094

O serviço e respetivo custo, nos vários níveis tarifários, é o seguinte:

Quadro VI

Impacto das Tarifas – Convenções 2011/12 e 2013/14					
	Praças	Serviço Médio	Convenção 2011/2012	Convenção 2013/2014	Variação
Urbano (1)	Lisboa	5,226 Km	4,40 €	4,95 €	12,5 %
Misto (1+3/5)	Lisboa	16,260 Km	13,10 €	13,92 €	6,3 %
Consolidado	Lisboa	6,510 Km	5,41 €	5,99 €	10,7 %
Urbano	Várias suburbanas	4,751 Km	4,10 €	4,65 €	13,4 %
Misto (1+3/5)	Várias suburbanas	9,959 Km	8,53 €	9,18 €	7,7 %
Consolidado	Várias suburbanas	7,801 Km	6,69 €	7,30 €	9,1 %
Tarifas 3 e 5	Várias Algarve	10,803 Km	10,55 €	11,66 €	10,5 %

O serviço médio foi calculado dividindo o número de Km ocupados pelo número de serviços efetuados.

Os preços por serviço foram calculados sem suplementos e sem tempo, na medida em que, por um lado, uns e outro não foram

Quadro VIII

IPC Geral, Transportes Coletivos, Índices Custos Táxi e Preços Médios												
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Transp. rodoviários passageiros	100,00	106,18	113,60	116,68	127,22	131,67	134,15	142,66	149,00	155,57	157,21	
Transp. combinados passageiros	100,00	106,22	113,91	116,64	121,89	122,01	123,59	143,36	153,96	156,79	158,73	
IPC (sem habitação)	100,00	102,52	105,32	107,87	110,22	108,98	111,30	115,42	118,12	118,46	117,73	
Índice Custos Táxi	100,00	107,89	113,59	116,50	123,94	114,99	122,40	132,85	136,49	133,70	131,69	
Tarifas Táxi (Tarifa 1 diurna)	100,00	105,17	108,85	109,41	113,43	113,43	115,07	116,12	116,12	132,70	132,70	

objeto de atualização e, por outro lado, os sistemas de informação não possibilitam o tratamento de frações de tempo.

As tarifas 3 e 5 foram tratadas autonomamente; os valores consolidados correspondem a médias ponderadas.

Como seria esperado as maiores variações ocorrem na tarifa 1 e as menores variações nos percursos mistos, em resultado da alteração da bandeirada, tendo em conta o peso deste fator em percursos de menor distância percorrida.

Em tarifa 1, os percursos de muito pequena distância (até 2 km) apresentam aumento de preço de 25%, enquanto os percursos de maior distância (mais de 15 Km) sofreram um aumento médio de 8,29 % (na praça de Lisboa) e de 7,94 % nas praças suburbanas.

Face ao período de referência sobre que incidiram as revisões tarifárias no período 2010-2014, verifica-se, em função dos Quadros 3 e 6, a seguinte evolução dos custos face a preços médios de serviço:

Quadro VII

Evolução dos Custos e Preços Médios		
	2012/2010	2014/2010
Lisboa		10,7 %
Suburbanas		9,1 %
Outras		10,5 %
Atualização Estrutura custos	11,5 %	7,6 %

O impacto da atualização tarifária realizado para o período 2013/2014 é consistente com a evolução do índice de custos até 2012, ou seja, com a recuperação da evolução verificada desde a atualização anterior, em 2010, para o período 2011/2012.

A recente evolução do índice, determinada essencialmente pela quebra significativa do custo dos combustíveis, veio assegurar alguma margem tarifária, variando entre 1,5 e 3 pontos percentuais, em relação ao fim de 2014. Essa margem tarifária é, no entanto, fortuita, na medida em que resulta, fundamentalmente, da evolução recente do preço dos combustíveis.

Nas condições económicas atuais, a recuperação da inflação para os níveis da previsão do Banco de Portugal (1% e 1,1%, respetivamente em 2015 e 2016) implica, necessariamente, uma recuperação do preço dos combustíveis, seja por via do aumento do preço do petróleo bruto, seja em consequência de uma degradação da cotação do Euro, face ao Dólar.

Num horizonte de mais longo prazo e numa perspetiva integradora da oferta de transporte público, comparamos a evolução da tarifa táxi, referente à tarifa 1 (a mais bonificada na última revisão), com a evolução dos índices de custo de exploração, de preços no consumidor e, ainda, dos preços do transporte público rodoviário e combinado, no período 2004-2014.

Quadro IX

Degradação Tarifária 2004 - 2014

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Degradação Tarifária (Tarifas/Custos)	0,00%	-2,52%	-4,18%	-6,08%	-8,48%	-1,36%	-5,99%	-12,59%	-14,92%	-0,75%	0,77%
Degradação Tarifária (Táxi/Transporte Combinado)	0,00%	-0,99%	-4,45%	-6,20%	-6,94%	-7,03%	-6,89%	-19,00%	-24,58%	-15,36%	-16,40%
Degradação Tarifária (Táxi/Transporte Rodoviário)	0,00%	-0,95%	-4,18%	-6,23%	-10,84%	-13,85%	-14,22%	-18,60%	-22,06%	-14,70%	-15,59%

A comparação dos diferentes índices permite constatar que:

- a evolução da tarifa táxi (tarifa 1 diurna) apresenta uma de-
gradação significativa, face aos custos de exploração, entre
2004 e 2012;
- essa degradação é, apenas travada em 2013, em conse-
quência da nova convenção;
- a evolução em 2013 e 2014 resulta, apenas, da evolução
do preço dos combustíveis, que se se tivessem mantido
estáveis manteriam a degradação da tarifa, embora a níveis
inferiores;
- a divergência do tarifário táxi, na comparação com a estru-
tura de preços da oferta de transporte público é contínua;
- esta situação será, ainda, mais grave nos outros regimes
tarifários, na medida em que a tarifa 1 resultou na mais
protegida na última atualização.

Estas conclusões ficam, ainda, mais claras quando analisamos
a degradação efetiva do tarifário, ao longo do período, ver
Quadro IX:

Verifica-se, assim, que a degradação tarifária do modo de
transporte táxi, embora travada em 2013-2014, o foi apenas
por via da volatilidade do custo dos combustíveis, regressando
aliás, em 2014, à mesma tendência quando comparada com os
transportes coletivos.

EVOLUÇÃO PREVISÍVEL PARA 2015-2016

A previsão da evolução dos custos e exploração táxi para o bi-
énio 2015-2016 é muito condicionada por fatores de incerteza
de diversa natureza.

Esta incerteza resulta da evolução do enquadramento macro-
económico geral, nomeadamente no que respeita à evolução
da inflação. Não obstante as dúvidas que subsistem, assumimos
nas projeções as últimas previsões do Banco de Portugal (1% e
1,1%, respetivamente para 2015 e 2016).

A ser assim, consideramos, apesar de tudo, uma estabilização
dos custos dos fatores mais deprimidos (pneumáticos, seguros
e amortizações, bem como custos financeiros).

Já no que respeita à mão-de-obra, manutenção e reparação e
custos administrativos, estimamos uma evolução em linha com
as previsões para o IPC.

No que respeita aos combustíveis prevemos um acréscimo de
preço anual de 3%, por um lado, porque essa evolução é com-
patível com a evolução da taxa de inflação, por outro porque a
prevista fiscalidade verde não deixará de ter impacto no preço
do gasóleo.

Nestes pressupostos a evolução dos preços será, previsivelmen-
te, a seguinte:

Quadro X

Índices de Preços 2004-2016 (Base 100 = 2004)

	2004	2010	2012	2013	2015	2016
Mão-de-Obra	100,00	111,30	118,12	118,46	118,91	120,22
Manutenção e Reparação	100,00	128,11	138,79	136,37	138,47	139,99
Pneumáticos	100,00	97,95	100,49	97,20	95,47	95,47
Seguros	100,00	94,37	94,16	89,95	89,27	89,27
Custos Administrativos + Alteração de Tarifas	100,00	111,30	118,12	118,46	118,91	120,22
Combustíveis	100,00	149,18	183,78	175,79	174,41	179,64
Custos Financeiros	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Amortizações	100,00	99,17	98,74	97,48	97,55	97,55

Da combinação destes índices de preços com a tabela de ponderado-
res resulta a seguinte evolução de preços, para 2016, a partir de 2010:

Quadro XI

Evolução Custos 2010-2016 (Índices Base 2004)

	Ponderador	Índices 2010	Valor 2010	Índice 2016	Valor 2016	2016 /2010
Mão-de-Obra	35,4%	111,30	39,40	120,22	42,56	8,01 %
Manutenção e Reparação	16,2%	128,11	20,75	139,99	22,68	9,58 %
Pneumáticos	1,6%	97,95	1,57	95,47	1,53	-2,53 %
Seguros	3,1%	94,37	2,93	89,27	2,77	-5,40 %
Custos Admin. +Alteração de Tarifas	5,0%	111,30	5,57	120,22	6,01	8,01 %
Combustíveis	27,8%	149,18	41,47	179,64	49,94	20,42 %
Custos Finan.	0,4%	100,00	0,40	100,00	0,40	0,00 %
Amortizações	10,4%	99,17	10,31	97,55	10,15	-1,63 %
Total	100,0%		122,40		136,04	11,14 %

EM CONCLUSÃO:

A evolução anómala dos preços em 2013/2014 permitiu manter
um certo alinhamento do tarifário com os custos, verificados e
previsíveis, no serviço urbano (tarifa 1) e nos percursos não urbanos
(tarifas 3 e 5), ainda que neste caso com reservas, na medida em
que os dados disponíveis para análise respeitam apenas ao Algarve.
Pelo contrário regista-se uma degradação no serviço suburbano
(misto tarifa 1+3/5), com o valor do serviço a evoluir entre os 6,5% e
os 8% (face aos 11,14% previstos para a evolução dos custos).
Persiste uma degradação significativa do tarifário do modo táxi, face
ao transporte coletivo, que atingiu, apesar da atualização tarifária,
um diferencial de evolução de cerca de 16%, entre 2004 e 2014. ➤

ATUALIZAÇÃO DO TARIFÁRIO PARA 2015-2016

Justifica-se, assim, proceder a uma atualização tarifária que possibilite:

- A recuperação das perdas potenciais de tarifário no serviço suburbano;
- A recuperação, ainda que parcial, do preço do serviço táxi, face aos outros modos de transporte público.

Considera-se, assim, justificável um acréscimo de tarifa de que resulte um aumento do preço do serviço entre 7% e 8%, o que permitirá aproximar os preços praticados, em termos reais, daquela que foi a evolução dos preços dos transportes públicos coletivos (de que resultou, em média, uma degradação relativa da tarifa táxi de 16%, no período 2004-2014).

Simultaneamente esta atualização permitirá acomodar eventuais acréscimos do custo dos combustíveis, em resultado da evolução do preço do petróleo expresso em euros (o que aos atuais níveis de cotação não deixará de ocorrer ao primeiro sinal de aceleração económica global).

Por outro lado, antecipa-se o impacto que a prevista fiscalidade verde não deixará de ter sobre o preço do gasóleo.

Sem prejuízo de ajustamento da bandeirada e das frações, nomeadamente na distância percorrida, deveriam ser exploradas as componentes não atualizadas aquando da última atualização e, designadamente:

- As frações tempo
- Os suplementos

Deverá, nomeadamente, ser ponderada a substituição do suplemento geral de bagagem por suplemento específico, em função do local de início ou fim de serviço, a incidir sobre serviços de e para aeroportos, portos e interfaces de transporte.

PROPOSTA

Com base nos pressupostos apresentados, propõe-se a aplicação das seguintes tarifas no período que decorre entre 01-01-2015 e 31-12-2016:

TARIFA URBANA

Número de Passageiros	Tarifas	Bandeirada		Preço/ Km euros	Preço/hora euros	Frações				
		Metros	Euros			metros	euros	Segundos	euros	
Até 4 passageiros	Tarifa 1									
	Diurna	1.400	3,25	0,51	18,00	196,00	0,10	20	0,10	
	Noturna	1.130	3,90	0,61	18,00	164,47	0,10	20	0,10	
Mais de 4 passageiros	Tarifa 1									
	Diurna	1.400	3,25	0,66	18,00	151,00	0,10	20	0,10	
	Noturna	1.130	3,90	0,79	18,00	126,30	0,10	20	0,10	
Veículos sem distintivo										
4 passageiros		1.200	3,90	0,61	18,00	163,93	0,10	20	0,10	
Mais de 4 passageiros		1.200	3,90	0,73	18,00	136,98	0,10	20	0,10	

TARIFA AO QUILOMETRO

Número de Passageiros	Tarifas	Bandeirada		Preço/ Km euros	Preço/hora euros	Frações				
		Metros	Euros			metros	euros	Segundos	euros	
Até 4 passageiros	Tarifa 3 (retorno em vazio)									
	Diurna	1.400	3,25	1,02	18,00	98,00	0,10	20	0,10	
	Noturna	1.400	3,90	1,23	18,00	81,50	0,10	20	0,10	
	Tarifa 5 (retorno ocupado)									
	Diurna	2.800	3,25	0,51	18,00	196,00	0,10	20	0,10	
Mais de 4 passageiros	Noturna	2.800	3,90	0,61	18,00	164,47	0,10	20	0,10	
	Tarifa 3 (retorno em vazio)									
	Diurna	1.090	3,25	1,31	18,00	76,19	0,10	20	0,10	
	Noturna	1.090	3,90	1,57	18,00	63,56	0,10	20	0,10	
	Tarifa 5 (retorno ocupado)									
Diurna	2.180	3,25	0,66	18,00	151,00	0,10	20	0,10		
Noturna	2.180	3,90	0,79	18,00	126,30	0,10	20	0,10		
Veículos sem distintivo										
Até 4 passageiros	Retorno em vazio	1.200	3,90	1,23	18,00	81,30	0,10	20	0,10	
	Retorno Ocupado	2.400	3,90	0,62	18,00	161,29	0,10	20	0,10	
Mais de 4 passageiros	Retorno em vazio	1.090	3,90	1,41	18,00	70,92	0,10	20	0,10	
	Retorno Ocupado	2.180	3,90	0,70	18,00	142,86	0,10	20	0,10	

TARIFA DO SERVIÇO À HORA

Propõe-se a eliminação desta tarifa

SUPLEMENTOS EXISTENTES

Manutenção do suplemento de chamada, para viaturas em regime de estacionamento livre ou condicionado, em **€ 0,80**.

Manutenção do suplemento de transporte de animais domésticos, **no valor de € 1,60**.

Alteração do suplemento de bagagem para 0,80 € por volume.

CRIAÇÃO DOS SEGUINTE SUPLEMENTOS E REGIMES TARIFÁRIOS ESPECIAIS

Aeroportos

Suplemento de € 4,80, para todos os *serviços iniciados e concluídos* nos terminais de partidas e chegadas.

O valor de serviço mínimo, incluindo todos os suplementos, para todos os serviços iniciados nestes terminais, será de € 20,00 desde que a respetiva praça se encontre regulamentada.

Este valor mínimo deverá estar publicitado, em várias línguas, em "placard" visível junto dos pontos de tomada e largada de passageiros.

Terminais Marítimos de utilização Turística

Suplemento de € 4,80, para todos os *serviços iniciados* nos terminais.

O valor de *serviço mínimo*, incluindo todos os suplementos, para todos os serviços iniciados nestes terminais, será de **€ 20,00** desde que a respetiva praça se encontre regulamentada.

Este valor mínimo deverá estar publicitado, em várias línguas, em "placard" visível junto dos pontos de tomada e largada de passageiros.

Serviços a prestar em dias especiais

Os dias 24 e 31 de dezembro, são normalmente dias de tolerância de ponto generalizada, não sendo, no entanto dias feriados para efeito de tarifa. Tratando-se de dias com volume significativo de procura de táxi, a oferta é normalmente reduzida, com prejuízo para a mobilidade.

Para superar esta dificuldade, o tarifário a vigorar nestes dias será o **tarifário noturno**.

Nos dias 24, 25, 31 de dezembro e 1 de janeiro, por forma a compensar a disponibilidade de viaturas e os custos acrescidos de funcionamento, será cobrado um **valor mínimo de € 10,00**, incluindo todos os suplementos.

OUTRAS DISPOSIÇÕES

De forma a ajustar o preço ao serviço efetivamente prestado evitando assim potenciais conflitos, as viaturas com lotação para mais de 4 passageiros funcionam em sistema de duplo tarifário selecionando no taxímetro a tarifa correspondente ao número de passageiros efetivamente transportados. Para assegurar uma maior clareza a Cláusula 7ª passará a ter a seguinte redação:

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 acionar 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 acionar o taxímetro no local de chamada, exceto se pertencer a outra freguesia, conjunto de freguesias ou concelho onde esteja autorizado a estacionar em que o taxímetro é acionado no limite da sua zona na tarifa 3 se tiver retorno em vazio ou na tarifa 5 se retornar ocupado.*

Lisboa, 28 de Outubro de 2014

ESCLARECIMENTO DE DÚVIDAS SOBRE O ESTUDO "REVISÃO DAS TARIFAS DE SERVIÇO DE TÁXI"

INDICES DE PREÇOS: Os índices de preços constantes da proposta apresentada foram construídos a partir de 2 fontes:

GASÓLEO: Direção Geral de Energia e Geologia – Estrutura do Preço dos Combustíveis em Portugal Continental Foi utilizado o ficheiro "i012220.xls" de 14-09-2014 (dados até 08-09-2014) Não foram utilizados para o combustível os índices do INE na medida em que estes não se apresentam desagregados por tipo de combustível rodoviário.

OUTROS PREÇOS: INE – Índice de Preços do Consumidor – Continente, para os anos 2004 a 2014 (Janeiro a Agosto).

Nos anos de mudança de base, foram utilizados os índices da nova base e da base antiga, para proceder à reconstrução da série, por forma a obter a base 100 em 2004.

Os subgrupos de preços utilizados foram:

Índices e Subgrupos (nomenclatura INE)

IPC Total exceto Habitação
Seguros relacionados com os transportes
Manutenção e reparação de equipamento para transporte pessoal
Peças e acessórios para equipamento de transporte pessoal
Veículos Automóveis

Elemento da Tabela de Ponderadores

Mão-de-Obra, Custos Administrativos, Alteração de Tarifas
Seguros
Manutenção e Reparação
Pneumáticos
Amortizações

Considerou-se que os custos financeiros não sofrem alteração.

Foram ainda utilizados, para estabelecer a comparação com o transporte público os índices dos seguintes subgrupos (também integrantes do IPC publicado pelo INE para 2004-2014): Transportes rodoviários de passageiros ; Transportes combinados de passageiros.

Finalmente foram utilizadas as convenções de serviço de táxi, em vigor no intervalo considerado.

ATUALIZAÇÃO DAS AMORTIZAÇÕES: No estudo apresentado não se verifica qualquer atualização das amortizações, antes se verificando o recuo do seu peso relativo. O ponderador (10,4%) mantém-se inalterado (aliás para assegurar a consistência da análise ao longo do tempo manteve-se a estrutura de ponderadores, sem alteração).

Ocorre que sendo esse ponderador aplicado o índice do subgrupo "Veículos Automóveis" do IPC do INE, verifica-se que este se encontra em contração, pelo que o contributo para a evolução dos custos 2010-2016 é negativo (- 1,63%) cfr. Página 8.

UNIVERSO DE VEÍCULOS UTILIZADOS: O universo de veículos utilizados no estudo é o referido no quadro da página 5 do mesmo, sendo constituído por um total de 255 viaturas, predominantemente da praça de Lisboa (195). As 27 viaturas suburbanas estão sediadas nos concelhos limítrofes de Lisboa (dominantemente Loures e Odivelas, com 4 viaturas da margem sul (Almada, Seixal). As 33 viaturas do Algarve estão quase todas sediadas em Faro e Vila Real de Santo António, com 7 viaturas dispersas (Loulé, Vilamoura, Portimão). O único critério de seleção destas viaturas foi o de estarem ligadas a central com sistema de gestão de frota, com registo dos seguintes indicadores de serviço: valor do serviço desagregado em tarifa e suplementos, Km percorridos no serviço, Km em vazio entre serviços, tarifas praticadas, data/hora de encerramento do serviço. Foram seleccionadas todas as viaturas com registo em pelo menos 2 meses no período entre setembro de 2013 e junho de 2014 (deve notar-se que estes sistemas são de introdução recente, nem todas as viaturas estavam ligadas à base de dados desde o início do período considerado e nem sempre a manipulação do sistema por parte do motorista é eficaz do ponto de vista da recolha de dados). Os serviços com o registo de informação acima identificado foram todos tratados, tendo-se expurgado cerca de 1% (cerca de 2.000) de serviços a contrato, por não apresentarem valor de serviço.

SERVIÇO DE TRANSPORTE EM TÁXI EM VÁRIAS CAPITALS EUROPEIAS



INTRODUÇÃO

Pretende-se com o presente documento proceder à comparação dos preços do serviço de táxi, de um conjunto de capitais europeias (Roma, Londres, Paris, Madrid), com os praticados em Lisboa. Tendo em conta o reduzido prazo disponível a informação recolhida resulta da consulta das páginas Internet dos serviços de transportes destas cidades, complementada quando possível pela avaliação dos regulamentos e tabelas oficiais e por informação recolhida via telefónica. As tarifas são as que se encontram em vigor no ano de 2014.

Na medida em que as políticas de zonamento, de tarifário e de cálculo no taxímetro são distintas, optou-se por apresentar uma pequena introdução explicativa para cada capital, com um mapa identificando o zonamento do serviço táxi (no caso de Paris apenas se apresenta a Zona A, por insuficiência de informação). Em seguida procede-se à comparação, numa única tabela, dos tarifários vigentes, bem como à simulação, para as diferentes cidades, de um serviço de 7 Km, quer exclusivamente com base na tarifa quilométrica, quer numa situação, mais próxima do real, em que se considerou o mesmo serviço com uma repartição de 50% em distância e 50% em tempo.

Para permitir uma contextualização da comparação dos preços, apresenta-se, também, uma comparação dos preços de transporte público, para passageiros ocasionais (turistas e residentes com utilização esporádica), bem como uma tabela do PIB per capita, em Paridades de Poder de Compra (PPC) dos países comparados (Eurostat, referente a 2013). Finalmente, apresentam-se quadros comparativos relativos a situações tarifárias especiais e a suplementos.

ROMA

O transporte de táxi na cidade de Roma é realizado no quadro de uma tarifa única, progressiva. O território municipal está organizado numa zona única (cfr. Mapa) aproximadamente delimitada por um círculo com um raio de 10,3 Km.

O tarifário (preços por distância e tempo) é único, estabelecendo-se a diferenciação em função dos dias e horas através de uma tarifa inicial fixa que, contrariamente às soluções mais comuns, não comporta qualquer computação de distância ou tempo.

São assim fixadas "bandeiradas" diferentes para dias úteis (€ 3,00), sábados domingos e feriados (€ 4,50) e período noturno (€ 6,50).

O valor horário (€ 27,00) é comum a todos os horários e dias, e é debitado em frações sempre idênticas.

A mudança de contagem por tempo ou distância ocorre a uma velocidade fixa e pré-determinada, de 20 Km/hora.

O efeito sobre os preços equivalente ao zonamento é obtido através de uma tarifa quilométrica progressiva, em que quanto maior é a distância percorrida, maior é o preço por Km, que é articulado em 3 escalões (ver detalhe na comparação das tarifas).

O valor da fração é de € 0,10.

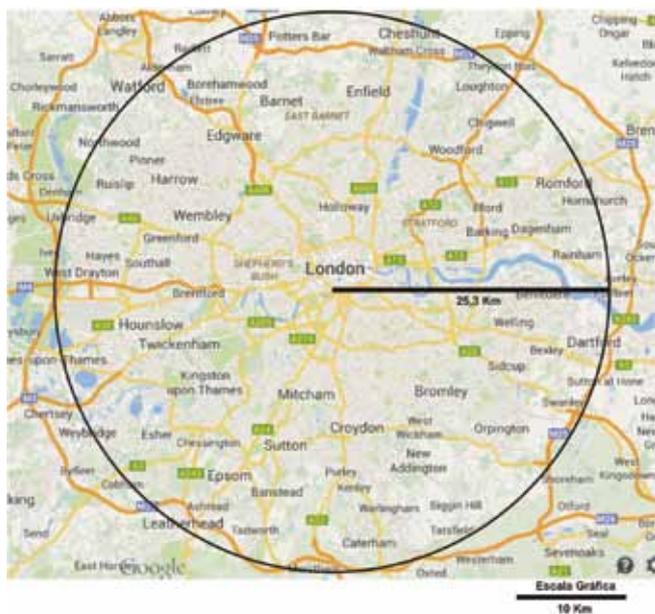
São praticados suplementos por bagagem, passageiro suplementar e chamada rádio/internet.



O tarifário determina descontos para casos especiais (transporte para hospitais públicos, de mulheres sózinhas no período noturno, de jovens saindo de discotecas ao fim-de-semana e determina um valor máximo para os serviços realizados entre a cidade e o aeroporto.

LONDRES

O sistema de transporte em táxis na cidade de Londres é um sistema baseado numa zona única (Grande Londres – ver mapa) correspondendo aproximadamente a um círculo, com um raio de cerca de 25 km.



Dentro desta área o estacionamento das viaturas é livre, processando-se o serviço de acordo com 3 tarifas distintas, em função dos dias da semana e hora:

Tarifa 1	Nos dias úteis, das 6:00 às 20:00
Tarifa 2	Nos dias úteis, das 20:00 às 22:00 e nos Sábados e Domingos (que não sejam feriados), das 6:00 às 22:00
Tarifa 3	Todos os dias, entre as 22:00 e as 6:00, bem como feriados, a qualquer hora

A simulação do zonamento é assegurada, em cada tarifa, por preços diferenciados, em função da distância percorrida. A distância de mudança de preço está fixada em 6 milhas (9.654 metros). A partir desta distância vigora um preço diferente, que corresponde sensivelmente à duplicação do preço.

Os valores da bandeirada (€ 3,01¹) e da fração (€ 0,25) são sempre iguais, sendo a variação do preço função de diferentes distâncias e tempos.

O funcionamento do taxímetro calcula as frações em distância e em valor, sendo a fração debitada quando uma das grandezas atinge a dimensão estabelecida.

São praticados diversos suplementos (comparados no respetivo capítulo), destacando-se suplementos de aeroporto, de época de Natal e Ano Novo, de chamada telefónica ou Internet, de pagamento com cartão de crédito/débito.

Não são cobrados suplementos por bagagem, nem por passageiro adicional.

¹ Valores calculados ao câmbio de 0,79615 £ por Euro

PARIS

A contabilização do preço do serviço de táxi na região de Paris é função da hora/dia a que é prestado o serviço e da zona que o táxi percorre, em cada momento.

São consideradas 3 zonas, Paris-Centro – delimitada pelo Circular Periférica (Boulevard Périphérique – assinalado no mapa abaixo), zona suburbana – municípios confinantes, incluindo os aeroportos e parque de exposições, e regional – municípios exteriores.

São consideradas 6 faixas horárias.

Da combinação destas diferentes alternativas resultam 3 tarifas distintas (três preços por Km – € 1,04, € 1,27 e € 1,54 e três preços hora – € 32,00, € 37,63 e € 35,10). A bandeirada (€ 2,60) é única mas o número de metros e tempo incluído variam em função da tarifa. O valor da fração é de € 0,10.

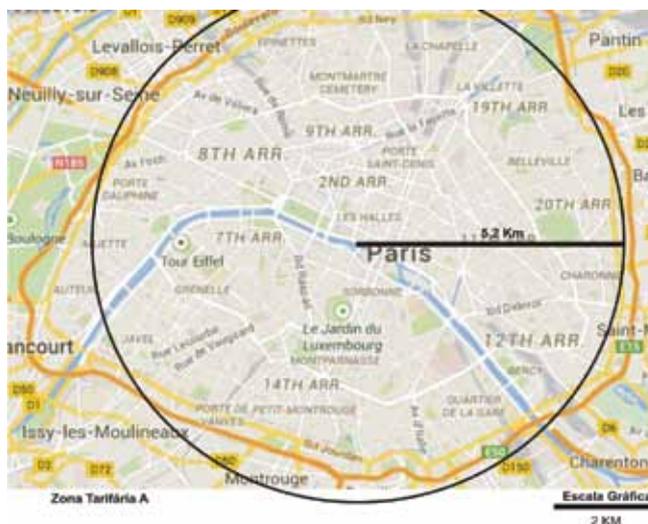
Está definida uma velocidade de mudança de base de cálculo (distância/tempo) que é a velocidade que corresponde ao quociente da divisão da tarifa horária pela tarifa quilométrica. Há 3 velocidades de mudança de base, variando entre os 22,8 Km/hora e os 30,8 Km/hora.

São praticados suplementos por passageiro adicional (a partir do 3º passageiro) e bagagem (2ª unidade e posteriores). Não é praticado qualquer suplemento em função do local de início/conclusão do serviço, nem em dias especiais.

Não está tabelado o valor a cobrar por chamada via telefónica/internet. O serviço inicia-se no local de estacionamento da viatura. As centrais telefónicas podem oficiar junto da prefeitura um suplemento de chamada telefónica/internet.

Independentemente do valor indicado no taxímetro, o valor mínimo do serviço é de € 6,86

O mapa abaixo representa, apenas, a Zona tarifária A



MADRID

O sistema de transporte em táxi, na área metropolitana de Madrid, é um sistema integrado, designado por Área de Serviço Comum (Área de Prestación Conjunta – APC).

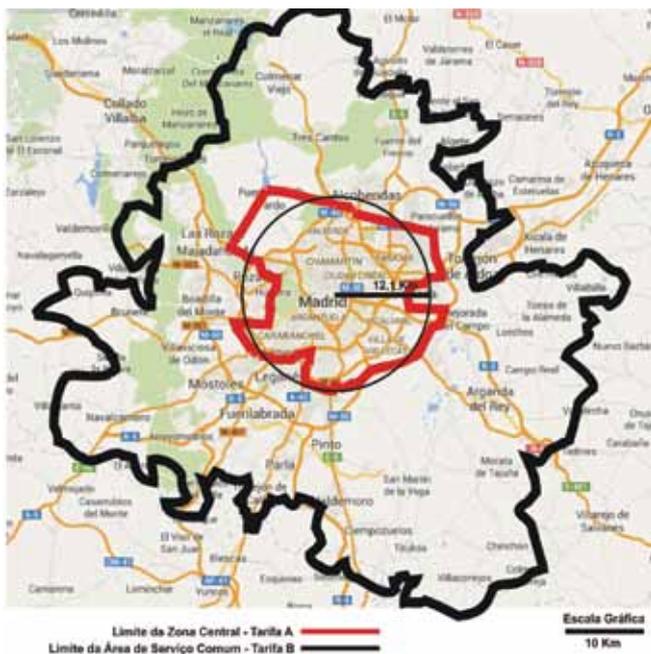
A diferenciação tarifária processa-se em função dos dias e horas de prestação do serviço (2 bandeiradas e duas tarifas horárias) umas correspondentes aos dias úteis, entre as 6:00 horas e as 21:00 e outras praticadas nos restantes dias e no horário noturno.

Na contabilização da distância percorrida é considerado quer o dia/horário, quer a zona em que o táxi se encontra, procedendo-se à mudança de tarifa na mudança de zona. No total são praticadas 3 tarifas quilométricas, de € 1,05, € 1,20 e € 1,25. O valor da fração é de € 0,05. Está definida uma velocidade de mudança de base de cálculo (distância/tempo) que é a velocidade que corresponde ao quociente da divisão da tarifa horária pela tarifa quilométrica. Há assim 5 velocidades de mudança de base, variando entre os 16,4 Km/hora e os 19,6 Km/hora.

São praticados vários suplementos, nomeadamente em função dos locais de início e conclusão do serviço (aeroporto, estações comboio e camionagem, parque de exposições) bem como em dias especiais (Natal e Ano Novo). É ainda cobrado um suplemento por passageiro adicional, nas viaturas de mais de 4 lugares. Não é cobrado suplemento de bagagem.

Também não é cobrado suplemento por chamada telefónica/internet, embora o serviço seja iniciado na recepção da chamada e esteja fixado um valor máximo no taxímetro, no momento da recolha do passageiro.

Em função do local de origem/destina, nos serviços de e para o aeroporto é praticada uma tarifa especial (ver tarifas especiais e suplementos).



Na tabela da pág. 19 procede-se à comparação das diferentes tarifas. Optou-se por apresentar as tarifas com a maior desagregação possível, por forma a possibilitar a obtenção da informação necessária à elaboração de todo o tipo de cálculo.

Note-se, ainda, que apenas no caso português o tarifário é de âmbito nacional. Nos outros casos, embora o sistema possa ser idêntico em todo o país (situação que não se verificou) os valores são distintos.

SIMULAÇÃO

A primeira simulação apresentada corresponde ao cálculo do valor de um serviço de 7.000 m, com recurso exclusivo ao fator distância.

É claro que tal situação não é, em qualquer caso, possível de ocorrer, excepto em certas condições em percurso em estrada, pelo que é impossível em circuito urbano. No entanto, oferece a vantagem de possibilitar uma primeira comparação simples da aplicação do tarifário na sua componente quilométrica.

Os parâmetros e processo de cálculo são os seguintes:

Distância percorrida: 7.000 m

Tarifa: A tarifa de custo mais reduzido (urbana, diurna, em dia útil e, no caso de Paris fora da hora de ponta). Sem suplementos.

Cálculo: Deduziu-se aos 7.000 m a distância incluída na bandeirada, tendo-se, em seguida dividido o resultado pelo número de metros de cada fração, arredondando-se o resultado para a unidade superior.

Finalmente multiplicou-se o número de frações pelo valor da fração, adicionando-se este resultado ao valor da bandeirada.

Cidade	Valor Bandeirada	Distância Incl. Bandeirada	Distância p/ Frações	Valor Frações Distância	Valor
	Euros	metros	metros	Euros	Euros
Roma	3,00	0,000	7000,000	7,70	10,70
Londres	3,01	252,400	6747,600	13,50	16,51
Paris	2,60	250,000	6750,000	7,10	9,70
Madrid	2,40	47,619	6952,381	7,35	9,75
Lisboa	3,25	1800,000	5200,000	2,50	5,75

Como resulta da simulação o valor deste serviço em Lisboa é francamente mais reduzido do que o valor em qualquer uma das outras capitais, variando entre 35% do custo de Londres e 59% do custo de Madrid e Paris.

Trata-se de uma consequência normal do reduzido custo por Km praticado em Lisboa, que é sempre inferior a 50% do praticado nas outras capitais.

Procedeu-se, em seguida, à simulação de um serviço da mesma distância, em condições mais próximas do real, em que se admite que o valor calculado pelo taxímetro o é em 50% com base na distância percorrida e em 50% com base no tempo (independentemente do sistema de mudança de base de cálculo adoptado).

Cidade	Valor Bandeirada	Distância Incl. Bandeirada	Tempo Incl. Bandeirada	Distância p/ Frações	Tempo p/ Frações	Valor Frações Distância	Valor Frações Tempo	Valor Total
	Euros	metros	segundos	metros	segundos	Euros	Euros	Euros
Roma	3,00	0,0	0,0	3500,0	840,0	3,90	6,40	13,30
Londres	3,01	126,2	27,1	3373,8	812,9	6,75	7,50	17,26
Paris	2,60	125,0	14,5	3375,0	825,5	3,60	7,40	13,60
Madrid	2,40	24,0	4,5	3476,0	835,5	3,65	4,80	10,85
Lisboa	3,25	900,0	102,5	2600,0	737,5	1,30	3,10	7,65

COMPARAÇÃO DAS TARIFAS

Cidade/ Zona/ Tarifa	Dias /Horas /Zonas	Outras Informações	Bandeirada			Km	Hora	Fração			Velocidade Mudança (Km/Hora)
			Valor (€)	Distância (metros)	Tempo (seg.)	Valor (Euros)	Valor (Euros)	Valor (Euros)	Distância (metros)	Tempo (seg.)	
Roma	(Dias Úteis-Dia)		3,00								
Roma	(Outros Dias-Dia)		4,50								
Roma	(Noite)		6,50								
Roma I	(até 11 € Bandeirada)					1,10	27,00	0,10	90,910	13,30	20,00
Roma II	(até 24 € + Bandeirada)					1,30	27,00	0,10	76,920	13,30	20,00
Roma III	(mais de 24€ + Bandeirada)					1,60	27,00	0,10	62,500	13,20	20,00
Madrid A	(Dias Úteis-Dia)	Tarifa 1	2,40	47,619	9	1,05	20,25	0,05	47,619	8,78	19,52
Madrid A	(Outros dias/Horas)	Tarifa 2 dia	2,40	47,619	7,7	1,20	23,50	0,05	41,667	7,66	17,08
Madrid A	(Outros dias/Horas)	Tarifa 2 noite	2,90	41,667	6,9	1,20	23,50	0,05	41,667	7,66	19,58
Madrid B	(Dias Úteis-Dia)	Tarifa 2 dia	2,40	47,619	9	1,20	20,25	0,05	41,667	8,78	17,08
Madrid B	(Outros dias/Horas)	Tarifa 3 dia	2,40	47,619	7,7	1,25	23,50	0,05	40,000	7,66	16,40
Madrid B	(Outros dias/Horas)	Tarifa 3 noite	2,90	41,667	6,9	1,25	23,50	0,05	40,000	7,66	18,80
Londres 1	(Dias Úteis-Dia)	<9.654 m	3,01	252,4	54,2	1,98	33,21	0,25	126,200	27,10	
Londres 1	(Dias Úteis-Dia)	>9.654 m	3,01	252,4	54,2	2,82	47,37	0,25	88,500	19,00	
Londres 2	[Dias Úteis Serão, FimSemana - Dia]	<9.654 m	3,01	205	44	2,44	40,91	0,25	102,500	22,00	
Londres 2	[Dias Úteis Serão, FimSemana - Dia]	>9.654 m	3,01	205	44	2,82	47,37	0,25	88,500	19,00	
Londres 3	(Noite e feriados)	<9.654 m	3,01	165,4	35,6	3,02	50,56	0,25	82,700	17,80	
Londres 3	(Noite e feriados)	>9.654 m	3,01	165,4	35,6	2,82	47,37	0,25	88,500	19,00	
Paris A	(Urbano, 10:00 às 17:00, 2ª a Sábado)		2,60	250	29	1,04	32,00	0,10	96,150	11,25	30,77
Paris B	(Urbano, 17:00 às 10:00, 2ª a Sábado)		2,60	204,72	25	1,27	37,63	0,10	78,740	9,57	29,63
Paris B	(Urbano, 7:00 às 24:00, Domingos)		2,60	204,72	25	1,27	37,63	0,10	78,740	9,57	29,63
Paris B	(Urbano, 0:00 às 24:00, Feriados)		2,60	204,72	25	1,27	37,63	0,10	78,740	9,57	29,63
Paris B	(Suburbano, 7:00 às 19:00, 2ª a Sábado)		2,60	204,72	25	1,27	37,63	0,10	78,740	9,57	29,63
Paris C	(Urbano, 0:00 às 7:00, Domingos)		2,60	168,83	27	1,54	35,10	0,10	64,930	10,26	22,79
Paris C	(Suburbano, 19:00 às 7:00, 2ª a Sábado)		2,60	168,83	27	1,54	35,10	0,10	64,930	10,26	22,79
Paris C	(Suburbano, 0:00 às 24:00, Domingos e Feriados)		2,60	168,83	27	1,54	35,10	0,10	64,930	10,26	22,79
Paris C	(Regional, qualquer dia e hora)		2,60	168,83	27	1,54	35,10	0,10	64,930	10,26	22,79
Lisboa 1	(Dias Úteis 06:00 às 21:00 Horas)		3,25	1800	205	0,47	14,80	0,10	212,770	24,00	
Lisboa 1	(Outros dias e noite 21:00 às 06:00)		3,90	1440	205	0,56	14,80	0,10	178,570	24,00	
Lisboa 3	(Dias Úteis 06:00 às 21:00 Horas)		3,25	1800	205	0,94	14,80	0,10	106,380	24,00	
Lisboa 3	(Outros dias e noite 21:00 às 06:00)		3,90	1800	205	1,13	14,80	0,10	88,500	24,00	
Lisboa 5	(Dias Úteis 06:00 às 21:00 Horas)		3,25	3600	205	0,47	14,80	0,10	212,770	24,00	
Lisboa 5	(Outros dias e noite 21:00 às 06:00)		3,90	3600	205	0,56	14,80	0,10	178,570	24,00	

Notas: O valor da bandeirada em Roma não inclui tempo ou distância, adicionando-se ao restante valor medido pelo taxímetro. O sistema Londrino é um sistema tri-horário (das 6:00 às 20:00, das 20:00 às 22:00 e das 22:00 às 6:00). Ainda em Londres, quando um sábado ou domingo coincidem com um dia feriado nacional, aplica-se a tarifa 3. Em Paris, qualquer que seja o valor apresentado no taxímetro, em função do funcionamento do mesmo, é praticado um valor mínimo pelo serviço, de € 6,86





OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS A AFIRMAÇÃO DO FENÓMENO NA PRAÇA!

Oferta do Contrato de Manutenção
24 meses/50 000Km.



13.525€*

PREÇO ÚNICO, AINDA MAIS COMPETITIVO!

Dacia Lodgy Prestige 7 Lugares 1.5 dCi 110cv FAP

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

3 ANOS
GARANTIA
ou 100 000km



*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.
Inclui pintura metálica, apoio de braço e kit look.
Consumo ciclo misto (L/100Km): 4,4
Emissões CO2 (g/Km): 116
Mediante entrega de veículo para abate com 8 ou mais anos.

OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS

RENAULT Fluence

1.5 dCi 110cv

12.000€*

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



Oferta de 500 litros de combustível através do Cartão Galp Frota.

* 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.

Consumo ciclo misto (L/100Km): 4,6

Emissões CO2 (g/Km): 120



DRIVE THE CHANGE





Os parâmetros e processo de cálculo são os seguintes:
 Distância percorrida: 7.000 m, 50% calculados em distância, 50% calculados com base em tempo, admitindo que nesta parte a viatura se deslocou a 15 Km/hora. Admitiu-se, ainda, por simplificação, que a distribuição dos momentos de cálculo com base no tempo e na distância é regular, ao longo de todo o trajeto (por forma a assegurar uma incidência equilibrada sobre a bandeirada).
 Tarifa: A tarifa de custo mais reduzido (urbana, diurna, em dia útil e, no caso de Paris fora da hora de ponta). Sem suplementos.
 Cálculo: Foram considerados 3.500 metros, contabilizados com base na distância e 840 segundos (correspondendo ao percurso dos restantes 3.500 m, a uma velocidade de 15 Km/hora. Deduziu-se aos 3.500 m a distância incluída na bandeirada, e aos 840 segundos o tempo incluído na mesma. Posteriormente dividiram-se os resultados pelo número de metros ou de segundos de cada fração, arredondando-se os resultados para a unidade superior. Finalmente multiplicou-se o número de frações, de distância e de tempo, pelo valor da fração, adicionando-se estes resultados ao valor da bandeirada.

Verifica-se uma ligeira alteração na distância entre os preços praticados em Lisboa e nas diferentes capitais europeias estudadas, melhorando a posição do preço de Lisboa em relação a Madrid (de 59% para 70%) e Londres (de 35% para 44%), mantendo-se praticamente estável em relação a Paris (de 59% para 56%) e a Roma (de 54% para 57%).

Esta ligeira correção resulta de a tarifa horária em Lisboa ser, apesar de tudo, menos degradada em relação às outras capitais europeias do que a tarifa Km.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A simples comparação do valor nominal dos preços táxi não permite possibilitar o posicionamento real dos tarifários, pelo que se procurou contextualizar os mesmos, quer em relação aos custos dos outros meios de transporte público urbano, quer em relação ao poder de compra dos diferentes países.

Para comparar o custo do transporte público recorreu-se, no caso de Lisboa, à tarifa de carregamento Carris /Metro, que é, actualmente, de € 1,25 por viagem, possibilitando, no caso da Carris, a transferência entre diferentes autocarros.

Considerou-se que este é o título de transporte equacionável com o táxi, na medida em que corresponde ao passageiro ocasional de transporte público (seja ele turista ou residente).

Nas outras cidades capitais seleccionou-se um título de transporte equivalente, quer funcionando por carregamento, quer por cadereta de bilhetes.

O resultado foi o seguinte:

Titulo multimodal, pré-comprado ou carregado (2014)

Roma	1,50
Londres	1,82
Paris	1,37
Madrid	1,22
Lisboa	1,25

Conforme se verifica, estes preços são muito mais alinhados do que o preço do serviço táxi, verificando-se apenas divergência significativa de preço em relação a Londres, cujo preço é mesmo assim, 50% superior ao de Lisboa, muito longe da relação que ocorre no serviço de táxi (onde a relação varia entre o dobro e o triplo).

Também quando se estabelece a relação em PPC (Paridades de Poder de Compra), embora se verifique um melhor alinhamento do preço táxi com esse indicador, subsistem desfasamentos significativos:

Paridades Poder de Compra 2013 (Eurostat) – Portugal = 100

Itália	130,66
Reino Unido	141,33
França	144,00
Espanha	126,66
Portugal	100,00

Efetivamente verifica-se que o poder de compra em Espanha é 27% superior ao de Portugal, enquanto o preço do serviço de táxi é 42% superior, ocorrendo os mesmos ou maiores diferenciais face aos outros países, como em França (44% e 78%), em Itália (31% e 74%), para já não referir o Reino Unido (41% e 126%).

SUPLEMENTOS E TARIFAS ESPECIAIS

Comparam-se, em seguida, alguns suplementos, tarifas e situações especiais:

Bagagem

Cidade	Condição	Euros	Observações
Madrid	Não aplicável		Não aplicável
Roma	Dimensão superior a 35 x 25 x 50 cm	1,00	Por unidade a partir de 2ª, inclusive
Londres	Não aplicável		Não aplicável
Paris	Bagagem c/ mais de 50 cm ou 10 Kg	1,00	Por unidade a partir de 2ª, inclusive
Paris	Carga especial	1,00	Por unidade a partir de 2ª, inclusive (baú, velocipede, carrinho de criança etc.) - cadeiras de rodas isentas quando seja transportado o respetivo utente
Lisboa	Volumes dimensão superior a 55x35x20 com	1,60	Isenção de suplemento no transporte de cadeiras de rodas, carrinhos e acessórios de transporte de crianças, quando os respetivos utentes viagem na viatura

Passageiro Adicional

Cidade	Condição	Euros	Observações
Madrid	5º passageiro e adicionais	1,00	Máximo de 4 suplementos por passageiro adicional
Roma	5º passageiro e adicionais	1,00	Por passageiro
Londres	Não aplicável		Não aplicável
Paris	4º passageiro e adicionais	3,00	Por passageiro
Lisboa	Não aplicável		Tarifa especial

Chamada Telefónica e Internet

Cidade	Condição	Euros	Observações
Madrid	Não aplicável		Máximo no taxímetro no momento da recolha do passageiro, € 5,00 em zona A e € 8,00 em zona B
Roma		3,50	
Londres		2,50	Valor máximo
Paris	Não aplicável		Início do serviço no local de estacionamento do táxi
Lisboa		0,80	O taxímetro é acionado no local de recolha, ou no limite da zona de estacionamento do táxi

Dias Especiais

Cidade	Condição	Euros	Descrição
Madrid	Natal, Ano Novo	6,70	Viagens nas noites de Natal e Ano Novo, que terminem entre as 21 horas dos dias 24 e 31 de Dezembro e as 6 horas dos dias 25 de Dezembro e 1 de Janeiro, respetivamente
Roma	Não aplicável		
Londres	Natal, Ano Novo	5,02	Das 20:00 horas do dia 24/12 até às 6:00 do dia 27/12 e das 20:00 do dia 31/12 até às 6:00 do dia 2/01
Paris	Não aplicável		Início do serviço no local de recolha do passageiro
Lisboa	Não aplicável		Não aplicável

Serviços Especiais

Cidade	Condição	Euros	Descrição
Madrid	Aeroporto	5,50	Serviços com destino aos terminais chegadas e partidas; Em função do local de início ou conclusão do serviço pode haver lugar a uma tarifa especial fixa
Madrid	Várias estações comboio e camionagem	3,00	Serviços iniciados nesses locais
Madrid	Parque de Exposições	3,00	Serviços com origem ou conclusão no Parque de Exposições
Roma	Aeroporto	70,00	Valor máximo, todos os suplementos incluídos, para serviços iniciados ou concluídos no interior da circular (cfr. Mapa)
Roma			Desconto de 10% do valor do taxímetro para serviços concluídos nos hospitais públicos, mulheres sozinhas no horário noturno, jovens, 6ª e sábado à noite para serviços com início nas discotecas
Londres	Aeroporto	3,52	Serviços iniciados no aeroporto (Heathrow)
Paris	Não aplicável		
Lisboa	Não aplicável		

Lisboa, 3 de Dezembro de 2014

FPT PEDE INTERVENÇÃO DO IMT QUANTO AOS CLANDESTINOS



Em ofício dirigido ao presidente do IMT, em 30 de Outubro, a Federação Portuguesa do Táxi solicitou a marcação de uma reunião “urgente” para transmitir àquele organismo “a iminência da necessidade de algumas respostas e posições por parte do IMT, e que até ao presente, não obstante as iniciativas junto dos serviços, não tiveram a necessária resposta, a qual é nuns casos totalmente omissa e noutros manifestamente insuficiente”, quanto à actividade da Uber em Portugal e sobre os clandestinos de forma geral. “Não obstante a urgência da questão, a verdade é que não teve ainda a signatária qualquer informação sobre a posição ou medidas que esse Instituto tenha tomado ou esteja a ponderar tomar sobre o denominado transporte Uber, após o pedido que formulámos em Junho deste ano”, realça a Federação.

A FPT caracteriza a actividade da Uber como “actividade remunerada clandestina, pois não paga impostos nem contribuições, constitui uma séria ameaça à actividade visível e legalizada de transporte público em veículos ligeiros de passageiros, os táxis, razão porque a signatária tem desenvolvido vários contactos com as suas congéneres europeias, na sua qualidade de membro da Confederação Europeia do Táxi, por forma a aferir das iniciativas e procedimentos em curso ou já implementadas pelos restantes países europeus”. A Federação apresentou exemplos de tomadas de posição de governos de outros países europeus, no sentido de

proibirem ou inibirem a actividade ilegal desta empresa, concluindo que “apenas em Portugal ainda não se iniciou qualquer procedimento ou acção sobre tal iniciativa em território português”.

A FPT defende que “a solução mais acertada e célere constitui a promoção de uma intervenção legislativa sobre o actual regime legal do transporte público em veículos ligeiros de passageiros, no caso o DL 251/98, por forma a que ali se estabeleça claramente a proibição expressa desse tipo de transporte remunerado, incrementando a moldura da coima para valores que constituam verdadeiro desincentivo à prática da infracção, punindo quer o motorista que executa o transporte quer o proprietário da viatura que a disponibiliza quer ainda a própria UBER que o angaria, mais se estabelecendo como condição para a impugnação de tais coimas o depósito equivalente ao valor da coima sob pena de apreensão da viatura usada”.

A Federação apresentou a sua “preocupação de sempre” relativamente à rentabilização do Sector do Táxi e reiterou a informação sobre as medidas que, no seu entendimento, seriam necessárias para melhorar a situação do Sector, entre as quais a paragem dos táxis um dia por semana e a possibilidade legal de suspensão temporária da actividade. “No entanto, e até ao presente, não obteve desse instituto a posição deste sobre essas ou outras medidas com idêntico alcance”, salienta a Federação.

A Federação abordou também o projecto

para regulamentação das praças de táxis do Aeroporto e Portos de Lisboa, solicitando posição sobre o documento.

O IMT não se pronunciou sobre o enquadramento da actividade que vem sendo desenvolvida, essencialmente nos grandes centros urbanos, Lisboa a Porto, pelos denominados riquexós e tuk tuk (operadores turísticos), em concorrência desleal com a actividade do transporte em táxi. A FPT considera urgente a conclusão e entrada em vigor do procedimento iniciado em 2008 para alteração da legislação sobre o transporte de crianças em táxi, “procedimento com o qual se pretendeu reagir contra a prática de afastamento dos industriais do táxi da contratação a efectuar pelas câmaras municipais para o transporte escolar”.

A FPT sublinhou que, desde Maio de 2014, aguarda a posição do Instituto sobre o pedido de esclarecimentos sobre a utilização de reboque pelos táxis no exercício das suas funções, não tendo obtido também resposta sobre a implementação do SIPOL, informação que se torna urgente face à notícia transmitida de que esse sistema já estará activo em algumas escolas de condução, designadamente no Automóvel Clube de Portugal, “situação que, a ocorrer, não se compreende face ao protocolo que foi assinado entre a FPT e o IMT e que até ao presente não teve qualquer execução por parte desse instituto”.

A Federação aguarda ainda uma tomada de posição do IMT face às questões urgentes apresentadas. ●

ALTERAÇÃO DO USO DO CINTO DE SEGURANÇA

A Federação Portuguesa do Táxi enviou um SMS para os associados sobre o uso do cinto de segurança, que é sempre obrigatório, excepto nas localidades, quando são transportados passageiros, de acordo com o Decreto-Lei 170-A/2014, de 7 de Novembro.

De acordo com o que diz a legislação agora publicada, a alínea b) do Art.º 10 não oferece dúvidas: dentro das localidades, há dispensa do uso do cinto de segurança quando os táxis transportem passageiros.

“Mantém-se a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança fora das localidades e passa a ser obrigatório o seu uso dentro das localidades quando não se transporta passageiros”, realça a FPT.

O uso de cintos de segurança e de sistemas de retenção nos automóveis contribui para a redução do número de vítimas, bem como da gravidade dos ferimentos, em caso de acidente. Este decreto-lei transpõe, assim, para a ordem jurídica interna a Directiva de Execução n.º 2014/37/UE, da Comissão, de 27 de Fevereiro de 2014, tornando obrigatória a homologação dos sistemas de retenção para crianças, segundo os Regulamentos n.º 44 e 129 da UNECE, e estabelecendo que, em circulação, apenas podem ser utilizados sistemas homologados segundo aqueles regulamentos ou segundo a Directiva n.º 77/541/CEE, do Conselho, de 28 de Junho de 1977.

Para além disso, o decreto-lei prevê que só podem ser comercializados sistemas de retenção para crianças homologados segundo os Regulamentos n.º 44 e 129 da UNECE.

O decreto-lei pretende ainda estabelecer, para as diversas categorias de veículos, a obrigatoriedade de instalação dos cintos de segurança em função da data da primeira matrícula, bem como regulamentar o n.º 2 do artigo 82.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio. ●



TÁXI, TUK TUK E IGUALDADE NA CONCORRÊNCIA

FPT APRESENTOU A SUA POSIÇÃO SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DOS OPERADORES TURÍSTICOS EM AUDIÇÃO NA 20ª REUNIÃO DA 2ª COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA, TURISMO, INOVAÇÃO E INTERNACIONALIZAÇÃO DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA

A Federação participou na 20ª reunião da 2ª Comissão Permanente de Economia, Turismo, Inovação e Internacionalização da Assembleia Municipal de Lisboa, no dia 10 de Novembro, na qual aquela entidade e os deputados que a compõem pretenderam auscultar as associações representativas do Sector do Táxi sobre os operadores de turismo em exercício na capital.

Na audição às associações, a Federação apresentou a sua posição face aos tuk tuk e defende frontalmente que “o transporte de passageiros deve ser assegurado por quem está habilitado e credenciado para o fazer”. Para a FPT, a responsabilidade de transportar passageiros passa pela formação adequada, por seguros próprios para a actividade e por diversas normas que regem a actividade, factores a que os tuk

tuk e outros operadores não estão sujeitos, o que é impeditivo de concorrerem directamente com os táxis.

No entender da FPT, “todos os tipos de transporte de passageiros têm um lugar na cidade, mas adequado às suas características”.

A actuação dos tuk tuk viola, à partida, a legislação referente ao ruído e aos níveis de poluição. “Se os táxis têm que cumprir



determinadas regras relativas à circulação condicionada no “casco velho” de Lisboa, por exemplo, por que razão aos tuk tuk não é exigido o cumprimento dessas normas?”, questiona a FPT.

Para a Federação, “esses operadores turísticos devem circunscrever-se a circuitos pre-definidos, com base no interesse turístico das cidades e não podem apanhar clientes na via pública, como entenderem”. O mesmo passa-se com o estacionamento e recolha daquelas viaturas: “não podem ser deixadas na via pública, sem ser estabelecido um local próprio para o efeito, sob pena de congestionarem ainda mais um trânsito já de si muito difícil na capital”.

A Federação Portuguesa do Táxi tem dialogado com a Câmara Municipal de Lisboa, no âmbito da Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes, e sabe que está a ser preparado um regulamento para os operadores turísticos tuk tuk.



Como a Revista Táxi noticiou, a FPT tem sido ouvida em reuniões efectuadas naquela Direcção Municipal e acredita que “o Sector não será esquecido no que respeita ao planeamento urbano e dos circuitos de transporte de passageiros da capital”.

Carlos Ramos, presidente da FPT, refere que “estamos atentos e com grande expecta-

tiva sobre as definições que a autarquia da capital possa verter no regulamento a aprovar e a aplicar, esperando que a justiça e a saudável concorrência imperem depois de ouvidos todos os intervenientes, evitando assim mais um ataque directo ao Sector do Táxi, já tao penalizado pela crise actual”. ●



CPPME APRESENTA PROPOSTA ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2015 EM ANÁLISE

A Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME), instituição de que a FPT é membro, defende a aprovação de um Plano Estratégico Nacional que garanta o investimento produtivo e dinamize o mercado interno nacional, integrando neste o Objectivo Temático 3, dos Fundos Comunitários, que prevê uma verba de 6.200 milhões de euros, cerca de 25% do total dos Fundos Comunitários, para as Micro, Pequenas e Médias Empresas, com critérios claros de acesso, eficientes e transparentes. Assim, propõe um conjunto de medidas, imediatas e a médio prazo, como sejam:

MEDIDAS FISCAIS

- IVA Normal - baixar para 21%.
- IVA da Restauração - redução para 13%.
- IVA da Energia e Gás – regresso ao escalão mínimo, 6%.
- IVA de Caixa - entrega só após boa cobrança para as micro empresas, com alargamento dos montantes com volumes de facturação até 2 milhões de euros, considerando a definição europeia micro empresa.
- IRC - extinção do PEC e do Regime Simplificado e a criação de Critérios Técnicos e Científicos. Progredindo para o princípio Constitucional de que os impostos devem ser em função dos rendimentos.
- IRC/RS – alterar a forma de cálculo ($60\% \times SMN \times 14 \text{ meses} \times IRC$ em vigor) para que não sejam os micro empresários, com menos de 200 mil euros de VAN – Volume Anual de Negócios, a serem atingidos pelo aumento da carga fiscal, sempre que o SMN subir.
- Tributação Autónoma sobre Renditas – alterar a taxa de Tributação Autónoma de 28% sobre rendas, criando escalões diferenciados, tal como o IRS, deixando de penalizar os pequenos senhorios face aos grandes senhorios.
- IMI – redução das taxas do IMI, correcção dos valores dos índices que sobreavaliavam os prédios e actualização do valor patrimonial

em função do valor de mercado.

- IRS – reposição dos escalões e substituição da actual sobretaxa do IRS por uma sobretaxa crescente aplicável a partir de 3 salários mínimos nacionais (SMN).

CRÉDITO

- Com juros aceitáveis e compatíveis com a realidade económica nacional.
- O mercado interno nacional depende, fortemente, de capitais alheios, do sistema financeiro e bancário, pelo que deve ter acesso ao crédito em moldes que não ponham em risco a sua sustentabilidade.
- Financiamento das empresas: tesouraria e investimento.
- O papel da Caixa Geral de Depósitos (CGD) deve assumir a função de interlocutor privilegiado no financiamento das MPME, com um papel de referência e diferenciador face à banca privada; o Banco de Portugal uma intervenção reguladora; a Autoridade da Concorrência o controle no funcionamento do mercado.

CUSTOS FIXOS

- Redução dos preços do combustível e das portagens, dado o peso que têm nos encargos das empresas.

- Redução dos preços da água e do tratamento dos resíduos sólidos, dado tratar-se de recursos fundamentais ao desenvolvimento das actividades empresariais e fundamental à preservação ambiental.
- Adequação do valor de taxas e tarifas à realidade do tecido empresarial (só na hotelaria existem quase uma centena de formalidades, sendo que são todas a pagar, o que provoca estrangulamentos na competitividade empresarial).

REVOGAÇÃO DA LEI DO “ARRENDAMENTO COMERCIAL”

- Com a publicação do NRAU em 2012 deu-se um agravamento substancial das rendas, com um acréscimo dos despejos, sendo vítimas directas desta má Lei muitos micro e pequenos empresários.
- Pela importância que tem para a economia nacional o “Arrendamento não Habitacional” (vulgo arrendamento comercial) propõe-se a revogação do NRAU e a respectiva autonomização deste, relativamente ao “Arrendamento não Habitacional”

APOIO SOCIAL

- Com a publicação do Decreto-Lei nº 12/2013, de 25 de Janeiro, deu-se um agravamento da Taxa Social Única (TSU), passando de 29,60 para 34,75% (um aumento de 17,40%). Em dois anos o Governo arrecadou mais 600 milhões de euros sem nada despende, a suportar pelos empresários, sem que o sistema de apoio social tenha entrado em vigor, remetendo a sua aplicação para Janeiro de 2015.
- Entretanto, com a aproximação da entrada em vigor deste Decreto-Lei constata-se que o mesmo ainda não foi regulamentado.
- Face a esta situação importa exigir com toda a urgência a sua regulamentação e garantir que os serviços do Estado estão em condições de o aplicar, sem qualquer reserva, a partir do dia 1 de Janeiro de 2015.

FUNDOS COMUNITÁRIOS 2014-2020

- Aplicação dos 6 200 milhões de euros, do Objectivo Temático 3, nas condições apresentadas pela CPPME ao Ministro da Economia, em 17 de Janeiro de 2014, designadamente:
 - A criação de uma Secretaria de Estado ou de um Instituto para tratar com a Micro e Pequenas Empresas, já que o IAPMEI, pelas suas características não manifesta vocação de apoio às Micro Pequenas Empresas.
 - Garantir que o Objectivo Temático 3 vise a criação de empregos, promova a sustentabilidade e a competitividade das empresas, tenha a participação directa de todos os representantes do tecido empresarial, designadamente de representantes de MPME e, que seja dotado, no mínimo, com 50% do volume de Fundos destinados a investimento empresarial das micro e pequenas empresas, dada a sua clara e esmagadora hegemonia no tecido empresarial nacional (cerca de 99,5%). Segmentando por cada categoria empresarial (micro, pequena e média) as verbas que a cada uma serão destinadas.
 - Alteração da norma estabelecida que incapacita à partida a maioria das micro empresas tributadas por métodos indiciários e colectas mínimas (exemplo do PEC e Regime Simplificado) de se candidatarem a Fundos Comunitários e a outros benefícios, ficando assim excluídos dos apoios. ●



JUNTOS FAZEMOS AUTOCOOPE!

40º ANIVERSÁRIO AUTOCOOPE

A história da Autocoope remonta a Dezembro de 1974, data na qual iniciou a sua actividade com sete viaturas Peugeot e 14 motoristas que, “com determinação e paixão”, empenharam-se em construir a instituição que é hoje a Cooptáxis, “a maior rede nacional de táxis com mais de 2000 profissionais, todos os dias, o dia todo”. O programa das celebrações vai de Dezembro deste ano a Março de 2015, com actividades que juntarão os associados em iniciativas bem animadas. As actividades são: prova de BTT em Canha, campeonato de Matraquilhos, espectáculo de circo (todas até final de Dezembro), campeonato de Futsal entre centrais táxi (10 Janeiro), torneio de paintball em Bucelas (18 Janeiro), prova de karting no Bombarral (15 Fevereiro), Rally Paper Garagem Autocoope (8 Março), jantar solene (21 Março). O jantar solene de 21 de Março vai incluir um espectáculo multimédia, muita animação e música, uma homenagem aos sócios de prata, um tributo a personalidades, surpresas, sorteios e brindes, e contará com a presença de personalidades de vários quadrantes sociais e políticos, num evento com entrada gratuita para sócios e cônjuges.

Este aniversário celebra também o “esforço, dedicação e disciplina da parte de todas as pessoas que integram a equipa da Cooptáxis, cujo objectivo diário é oferecer um serviço rápido e seguro”. ●



Juntos fazemos Autocoope

40 anos

Início das comemorações a 4 de Dezembro com várias actividades desportivas:

- 7 de Dezembro 2014 09:00h - Prova de BTT em Canha
- 11 de Dezembro 2014 13:00h - Campeonato de Matraquilhos
- 18 de Dezembro 2014 16:00h - Festa de Circo Vitor Hugo Cardinali
- 10 de Janeiro 2015 Campeonato de Futsal entre Centrais Táxi
- 18 de Janeiro 2015 10:00h - Torneio de Paintball em Bucelas com Buffet
- 15 de Fevereiro 2015 11:00h - Prova de Karting no Bombarral deslocação em Autocarro e Buffet - Prémios aos 3 primeiros
- 08 de Março 2015 09:00h - Rally paper, início e chegada à Garagem da Autocoope e cerimónia de entrega de prémios e Buffet
- 21 de Março 2015 Jantar Solene

Inscrições nos serviços da Autocoope

Entrada gratuita para os sócios e cônjuges

Surpresas, Sorteios e brindes

Presença de personalidades de vários quadrantes sociais e políticos

Homenagem aos sócios de Prata

Tributo a personalidades

Espectáculo Multimédia

Muita Música

Muita animação

Jantar Solene



O seu Táxi na BP já está a ganhar.

Às terças e sextas é ainda mais vantajoso abastecer na BP. Para usufruir deste desconto basta apresentar o cartão BP Bonus no ato do pagamento. Abastecer na BP é só vantagens.

BP Bonus:
Desconto + Qualidade nos combustíveis

O BP Bonus é um cartão de desconto. Sem custos de adesão.

DESCONTOS	Terças e Sextas-feiras
Gasóleo Regular	9 cts/Lt
Gasóleo Ultimate	10 cts/Lt



NOVO
DESCONTO
3ª e 6ª feiras

Na BP há dias ainda mais especiais

Para algum esclarecimento adicional consulte o nosso site www.bpplus.pt ou então através da linha de apoio ao cliente **808 202 500**, atendimento de 2ª a 6ª entre as 9h e as 17h, excepto feriados, ou através do e-mail clientebpplus@bp.com

Descontos não aplicáveis a pagamentos efetuados com cartão BP PLUS, cartão UTA ou cartões de Aliança Routex (Agip, Aral, OMV, Startoil). No caso das terças-feiras o desconto é válido até 31/10/2015.

COMISSÃO EXECUTIVA METROPOLITANA DE LISBOA TOMOU POSSE



A Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa foi empossada em 17 de Julho, nas instalações da Fundação Cidade de Lisboa, pelo presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa, António Costa, autarca da capital. Filipe Miranda Ferreira e João Pedro Domingues, ambos secretários metropolitanos executivos, Demétrio Alves, primeiro secretário, e Carlos Santos e Emanuel Costa, ambos secretários metropolitanos não executivos (na foto, da esquerda para a direita) assinaram o auto de tomada de posse, o presidente do Conselho Metropolitano referiu que foi dado “um novo passo na estabilização do funcionamento da Área Metropolitana de Lisboa, de acordo com o novo quadro legal”, criando-se condições para que possam exercer-se plenamente as novas competências que a lei atribui à Comissão.

O autarca disse que é “desejável que as próximas eleições autárquicas possam coincidir com a eleição directa dos órgãos da Área Metropolitana de Lisboa”, defendendo no entanto que “devem ser exploradas todas as virtualidades que o quadro legal neste momento já tem, de forma a construir e instituir uma Área Metropolitana que possa vir, no futuro, a ser dirigida com o reforço da legitimidade democrática directa por parte das populações”.

Como principais desafios à Área Metropolitana de Lisboa destacou a preparação do próximo quadro comunitário, o debate sobre como se desenvolve, no actual quadro legal, “o âmbito das competências próprias da Área Metropolitana de Lisboa,

quer na dimensão das competências delegadas por parte dos municípios, quer relativamente às competências a transferir da administração central”.

A colaboração entre o Conselho Metropolitano de Lisboa e os membros da Comissão Executiva Metropolitana para desenvolver esse trabalho ficou garantida por António Costa.

O primeiro secretário da Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa, Demétrio Alves, agradeceu o voto de confiança conferido aos membros da Comissão Executiva, “através da proposta feita ao Conselho Metropolitano pelo senhor presidente António Costa, e das votações expressadas pelos membros em Conselho”, bem como aos “senhores e senhoras presidentes das Assembleias Municipais e a todos os deputados municipais que participaram na eleição que ratificou a proposta do Conselho Metropolitano”. Referiu que a Comissão Executiva Metropolitana está disponível para cumprir a missão que lhe foi proposta, fazendo-o com “dedicação, trabalho competente, espírito cooperante, com atenção permanente às opções políticas e estratégicas definidas pelo Conselho Metropolitano”, tendo como objectivo “tentar contribuir para transformar a Área Metropolitana de Lisboa numa entidade menos abstracta para as populações e para as diversas entidades interessadas, e assim continuar no caminho já iniciado no sentido de a tornar mais útil e concreta na escala de governação metropolitana”.

A FPT já contactou a Comissão e solicitou a marcação de uma reunião.

A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

Integram a Área Metropolitana de Lisboa os seguintes concelhos: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira.

A AML regista a maior concentração populacional e económica de Portugal. Nos seus 18 concelhos, que constituem 3,3% do território nacional, residem quase três milhões de habitantes, cerca de ¼ da população portuguesa. Ao nível económico concentra cerca de 25% da população activa, 30% das empresas nacionais, 33% do emprego e contribui com mais de 36% do PIB nacional.

Com uma costa atlântica com cerca de 150 km e uma frente ribeirinha de cerca de 200 km, a AML possui dois grandes estuários, o Tejo e o Sado, e cinco áreas protegidas, integradas na Rede Natura 2000. No seu território integra dois grandes portos - Lisboa e Setúbal - e três portos médios piscatórios - Sesimbra, Cascais e Ericeira. Os portos de Lisboa e Setúbal assumem um crescente protagonismo à escala internacional, graças à sua posição de charneira entre o norte da Europa, Mediterrâneo e África, e também devido ao elevado valor histórico e paisagístico das áreas envolventes aos portos.

A AML afirma-se cada vez mais como uma das regiões mais competitivas para o turismo, competitividade essa que assenta no enorme manancial de recursos que dispõem, destacando-se neste domínio a oferta de alguns dos “produtos” que sofreram maior aumento da procura internacional, city-breaks, ligadas ao turismo cultural, ao turismo de congressos e ao turismo de cruzeiros. Ganham relevo os pólos de inovação e de desenvolvimento tecnológico, o incremento de indústrias competitivas, o crescimento de um terciário especializado para responder aos novos desafios, a modernização dos seus dois Portos, as plataformas logísticas, a projecção do novo aeroporto internacional, a ligação a rede europeia de alta velocidade e a continuação vontade de organizar grande eventos internacionais plenos de inovação e criatividade. ●

REGULAMENTAÇÃO FORMAÇÃO DE MOTORISTAS DE TÁXI

AUDIÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DO SECTOR PARA PUBLICAÇÃO EM JANEIRO 2015



O Gabinete do Secretário de Estado das Infra-estruturas, Transportes e Comunicações enviou à Federação Portuguesa do Táxi, para análise, o projecto de Portaria que estabelece o conteúdo da formação inicial e da formação contínua, a organização e a comunicação prévia das acções de formação, as características e procedimentos da avaliação dos formandos e os requisitos específicos de certificação das entidades formadoras de motoristas de táxi. A Portaria em estudo regulará a Lei n.º 6/2013, de 22 de Janeiro, que a Revista Táxi já publicou na íntegra na sua edição n.º 55. Aquela Lei “aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respectivas entidades formadoras, remete para portaria a aprovação de requisitos específicos de certificação das mesmas entidades, a definição dos conteúdos dos cursos de formação e a organização das acções de formação e sua comunicação, bem como a organização dos exames multimédia de avaliação dos formandos”. O Gabinete informou que o projecto de Portaria visa ainda “conformar o regime de reconhecimento das entidades formadoras referidas no número anterior com o Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de Julho, que transpõe a Directiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, relativa aos

serviços no mercado interno”.

O projecto inicial foi elaborado com a colaboração de várias entidades entre as quais esteve a FPT, bem como com a cooperação da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), da Direcção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho (DGERT), e da Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional (ANQEP).

O Gabinete do Secretário de Estado das Infra-estruturas, Transportes e Comunicações, informando que há intenção de “aprovar o projecto de Portaria em apreço com a urgência possível”, solicitou à FPT o seu contributo sobre a matéria, no início de Outubro passado. Prevê-se que a Portaria assinada pelos ministérios da Economia e da Solidariedade, Emprego e Segurança Social seja publicada em Janeiro de 2015.

A Federação aguarda com elevada expectativa a publicação daquele diploma, salientando que a regulamentação vai definir alterações aos requisitos para acesso à actividade e à formação: eliminará o Tipo I, extinguirá a obrigatoriedade de dois anos de experiência como motorista e os dois anos de descontos, bastando a carta de condução categoria B, com averbamento do Grupo 2, para aceder à formação e à actividade.

A FPT defende que a publicação desta Portaria “vai contribuir para o combate ao

desemprego, uma vez que abre o acesso à actividade de forma mais directa aos jovens motoristas”.

A nova Portaria em estudo contempla a Formação à distância. A FPT já celebrou protocolo com entidades formadoras para concretizar este tipo de formação, avançando para o futuro tecnologicamente mais evoluído da formação para o Sector do Táxi.

ASSOCIAÇÕES PRESSIONAM

As associações do Sector do Táxi oficiaram o IMT devido à falta de informação sobre a Portaria que já tinha sido trabalhada em 2008, por grupos de trabalho criados para o efeito.

Os custos elevados com deslocações e outras despesas para participação dos representantes das associações nos júris dos exames de avaliação motivaram a mensagem ao presidente do IMT, João Carvalho, uma vez que as associações consideram que a situação se tornou “insustentável”. As associações assumem a função de membro do júri sem qualquer compensação quando se trata de avaliar formandos que não foram formados por qualquer daquelas entidades.

“Hoje mais do que nunca, a concorrência que se instalou na formação torna desproporcionada esta tarefa que se tem vindo a assumir, sendo justo pedir a essas entidades que vêm os seus formandos avaliados, com a presença de membros das subscritoras a compensação dos custos com deslocações e horas despendidas que são retiradas ao trabalho das mesmas”, realçam.

As associações solicitaram a marcação “urgente” de uma reunião sobre o assunto e para “tomada de posição justa que vá ao encontro das necessidades de todos os intervenientes”.

Este problema tem raiz na demora da publicação da Portaria que regula a Lei 6/2009 e a Formação dos profissionais do Sector. O diploma resolverá esta e outras questões que tanto têm prejudicado os profissionais do táxi. ●

NOVOS DESAFIOS NA ÁREA DA FORMAÇÃO

Com a abertura de inscrições para os cursos de formação profissional dos CAM, a Federação Portuguesa do Táxi tem já um Centro de Formação certificado, sendo reconhecida como entidade formadora nesta área.

Duarte Dias, responsável pela Formação Profissional da FPT, explicou que a Federação foi reconhecida como entidade formadora e que, durante o mês de Setembro, foi autorizado o Centro de Formação. A terceira etapa será o despacho que reconhece os manuais e conteúdos formativos. Serão cinco manuais que versarão sobre os seguintes temas: relações interpessoais e qualidade de serviço; condução defensiva e ambiental; situação energética e primeiros socorros; sinistralidade de veículos pesados de mercadorias; sinistralidade em transporte de passageiros; regulamento da actividade de transporte de passageiros.

“Prevê-se que no início de Janeiro tudo estará pronto para a formação que decorrerá na Sede, que é o Centro de Formação reconhecido e autorizado”, explicou Duarte Dias, que acrescenta que posteriormente poderão fazer-se extensões do Centro de Formação da Sede para as Delegações.

Para este Sector da FPT muito importa a “futura e urgente” publicação da Portaria que regula a Lei n.º 6/2009, e que altera os requisitos no acesso à formação. A nova regulamentação suprime a formação Tipo I, acabando também com a obrigatoriedade de possuir dois anos de experiência e dois anos de descontos, o que impossibilita o acesso aos novos motoristas. Bastará a carta de condução Categoria B, com averbamento Grupo II.

Com a nova legislação a carga horária das acções de formação passa a ser de 125 horas (era de 200 horas) presenciais e à distância.



A componente tecnológica já pode assumir-se no e-learning (até 505 da carga horária). A Formação Contínua (para renovações) passa a 25 horas, em que 60% podem ser em e-learning.

CURSO DE FORMAÇÃO INICIAL

A componente teórica da formação tem a duração mínima de 100 horas e integra as áreas temáticas e módulos seguintes: *Inglês elementar (25 h); Comunicação e relações interpessoais (25 h); Regulamentação e técnicas de condução (25h); Módulo I - Normas legais de condução (7h); Módulo II - Técnicas de condução (10h); Módulo III - Regulamentação da atividade (4h); Módulo IV - Legislação do trabalho (4h); Exercício da atividade (25 h); Módulo I - Aspectos práticos do transporte (8h); Módulo II - Segurança do motorista (5h); Módulo III - Segurança e saúde no transporte em táxi (6h); Módulo IV - Situações de emergência e primeiros socorros (6h).*

CURSO DE FORMAÇÃO CONTÍNUA

O curso de formação contínua tem como objetivo a atualização dos conhecimentos fundamentais para a profissão de motorista de táxi, e integra, pelo menos, os seguintes módulos: *1. Comunicação e relações interpessoais (5h); 2. Normas legais de condução (5h); 3. Técnicas de condução (5h); 4. Regulamentação da atividade (5h); 5. Situações de emergência e primeiros socorros (5h).* ●

INSCRIÇÕES ABERTAS PARA FORMAÇÃO CAM

A FPT abriu inscrições para Acções de Formação CAM (Certificado de Aptidão para Motorista). O Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT emitiu, em 16 de Setembro, o Alvará de Licenciamento de entidade formadora de motoristas de veículos rodoviários de mercadorias e de passageiros para que a Federação Portuguesa do Táxi possa ministrar acções de formação CAM. Carlos Ramos, Presidente da FPT, salienta que a Federação “está numa nova fase da sua vertente formativa, abrindo assim novos horizontes e abraçando novos desafios”. Os interessados em inscrever-se nas acções de formação podem contactar os serviços da FPT

ACÇÕES REALIZADAS PELA FPT DE 01/01/2014 A 12/11/2014

	Tipo II	Continua	Aperfeiç.	T.C.C. 20h	T.C.C. 35h	Total acções
Lisboa	11	15	3	0	1	30
Coimbra	2	12	0	1	1	16
Porto	1	7	2	0	0	10
Faro	1	1	0	0	0	2
Portimão	3	1	0	1	1	6
Albufeira	2	0	0	0	0	2
Alvaizere	0	0	0	0	0	0
Pinhel	0	0	0	0	0	0
Totais	20	36	5	2	3	66

SECTOR DO TÁXI EM CLIMA DE INDIGNAÇÃO!



TAP firma parceria com a Uber e gera polémica, suscitando as mais severas críticas do Sector do Táxi, que ameaça tomar medidas para combater directamente a ameaça da concorrência desleal. Face à “gravidade e urgência” deste assunto, a Federação Portuguesa do Táxi está com o Sector na tomada de posição que se impõe.

A recém-estabelecida parceria da TAP com a aplicação Uber suscitou a indignação do Sector do Táxi que, em comunicado emitido em 15 de Dezembro, afirmou a “ilegalidade de um serviço de quem não está credenciado para o efeito nem paga impostos em Portugal”.

A TAP explicou o acordo com a Uber referindo, em nota divulgada naquele dia, que o objectivo é “facilitar os trajectos entre o aeroporto de Lisboa e a cidade”.

A reacção do Sector não se fez esperar, numa veemente crítica à transportadora aérea e ao Governo que “deixa assim a ilegalidade e a clandestinidade ocuparem um lugar numa sociedade já tão martirizada pela crise”. A FPT e o Sector do Táxi prometem tomar medidas que podem passar por nenhum táxi ir buscar passageiros à praça do Aeroporto de Lisboa.

“Existem táxis mais do que suficientes a operar em Lisboa e a oferecer serviços de transporte aos passageiros que se deslocam para o aeroporto”, refere a FPT em carta enviada ao presidente do Conselho de Administração da TAP, no próprio dia em que foi divulgada uma nota pela TAP que não explica de que contrapartida usufruiu a transportadora aérea deste acordo com a aplicação.

A FPT chamou a atenção para o trabalho que está a ser desenvolvido no âmbito da Câmara Municipal de Lisboa, para o Regulamento das Praças de Táxi do Aeroporto e Portos de Cruzeiros de Lisboa, com o qual colide directamente o acordo anunciado. “A notícia relaciona, estranhamente, a TAP com uma actividade de transporte ilegal”, salientou a FPT, acrescentando que “na ausência de posição do Estado em defesa do Sector e do transporte legal em Portugal, não resta outra alternativa senão termos nós, os industriais que pagam impostos, licenças, taxas e coimas para exercer actividade neste País, a procurar defender-nos contra este lamentável atropelo à lei”.

O presidente da FPT, Carlos Ramos assumiu a indignação do Sector: “condeno esta parceria entre uma empresa pública e uma empresa não reconhecida pelas autoridades dos transportes, que nem sequer paga impostos em Portugal”. A FPT solicitou uma reunião com a TAP para tratar esta questão.

Os serviços da Uber continuam a gerar polémica em vários países da Europa, nos Estados Unidos da América e na Ásia.

A actividade foi proibida em Espanha, nos primeiros dias de Dezembro, e em França, foi considerada inconstitucional. A Holanda também proibiu o serviço e na Alemanha, apesar da Uber ter chegado a ser suspensa, está ainda autorizada a operar temporariamente. Desde Julho de 2014 que as associações que representam o Sector do Táxi em Portugal alertam para este problema. Apesar de em Portugal o serviço funcionar ainda apenas com motoristas profissionais, as associações conhecem a posição do responsável da Uber no País, que referiu que brevemente o serviço apresentará uma versão mais económica que vai concorrer directamente com os táxis, não possuindo a formação e a credenciação que aos táxis é exigida por lei.

“Já passou tanto tempo e o IMT não avançou com nenhum parecer sobre esta actividade de concorrência desleal”, lamentou Carlos Ramos, que explicou que “em virtude da actividade da referida empresa ser, além de desleal, ilegal, esta mensagem é reencaminhada para outros organismos e entidades em cujo âmbito, a actividade da Uber colide”. Com a aplicação da Uber, a tarifa que é aplicada é cobrada automaticamente pela empresa com sede fora nos Estados Unidos da América, no cartão de crédito do utilizador, pelo que até o Estado Português fica prejudicado com este negócio ilegal, já que não há cobrança de impostos.

A FPT propôs um encontro às associações congéneres europeias “para definir uma estratégia de resposta a nível europeu” a serviços como o da Uber: “não estamos contra esta solução norte-americana mas contra a criação de uma empresa que distribui um serviço a particulares que é uma machadada no sector a nível europeu”, explica Carlos Ramos, acrescentando que a Federação defende o lançamento de uma “iniciativa com carácter de urgência” das empresas de táxis portuguesas com o IMT para exigir a proibição de serviços como o da empresa norte-americana.

UBER GERA INSEGURANÇA NA ÍNDIA

Na Índia, a aplicação móvel foi proibida após uma mulher ter alegado que foi violada por um motorista ao serviço da Uber. Com a polémica mais uma vez instalada, agora não só pela concorrência desleal mas também pela segurança dos passageiros, a Uber está a ser alvo das mais acérrimas críticas por parte da população. O Estado indiano quer banir aplicação Uber depois deste caso de violação de uma mulher de 26 anos, em Nova Deli, que envolve o motorista Shiv Kumar Yadav, que falsificou a documentação com que se registou na empresa de transportes privados, de acordo com o que foi divulgado pelo jornal Público e pela Reuters.

O Governo indiano poderá agora alargar a proibição a todo o país: “o Departamento de Transportes proibiu todas as actividades de serviços de transporte Uber.com com efeito imediato”, disse o município de Nova Deli, em comunicado. As autoridades centrais querem abrir um inquérito para averiguar as actividades do Uber, já que na Índia este tipo de serviço de transporte privado de passageiros não é permitido por lei.

A empresa Uber exige uma série de requisitos aos seus motoristas, mas este caso e outros semelhantes noutros países têm questionado a sua capacidade para aferir exactamente quem envia ao encontro dos clientes. ●

ACTIVIDADES DA DELEGAÇÃO NORTE

O RESPONSÁVEL DA DELEGAÇÃO NORTE DA FPT, CARLOS LIMA, PARTICIPOU EM DIVERSAS ACTIVIDADES DURANTE O ÚLTIMO TRIMESTRE, NOMEADAMENTE FAZENDO PARTE DO JÚRI TRIPARTIDO EM DIVERSOS EXAMES REALIZADOS AOS FORMANDOS.

A Federação Portuguesa do Táxi deu os parabéns à Raditáxis do Porto e à Taxis Coope, celebrando com aquelas instituições do sector os seus aniversários. A Raditáxis do porto funciona há 54 anos e a Taxis Coope comemorou 41 anos de actividade.

O responsável da Delegação Norte, Carlos Lima, também representou a FPT no 54º Aniversário da Raditáxis do Porto, no dia 29 de Novembro.

No seu site na internet, a Raditáxis refere que “nos mais de 400 mil pedidos que atendemos no último ano, o tempo médio que demorámos a chegar à sua porta foi de 3 minutos e 24 segundos”.

Com mais de 420 associados, a Raditáxis do Porto conta com uma história de inovação e de sucesso no mundo cooperativo. Numa procura constante de melhoramento, a cooperativa mudou para instalações próprias, no início de 2003, “procurando servir o melhor possível o nosso associado e o público em geral”. Segundo os dados da Raditáxis, são recebidas mais de 50 mil chamadas por mês, através da central telefónica que gere mais de 20 linhas telefónicas fixas e de telemóvel. Já está a ser posta em prática a informatização da gestão de chamadas, em resposta às crescentes necessidades em termos tecnológicos.

No 41º Aniversário da Taxis Coope, de Vila Nova de Gaia, a Federação também foi representada pelo vice-presidente Carlos Lima. A Taxis Coope Gaia está na cidade de Vila Nova de Gaia há mais de 40 anos, “contando por isso com uma vasta experiência no transporte em táxi, quer a nível nacional quer a nível internacional”, realçou a Direcção da cooperativa, que também salientou que “o sucesso da Taxis Coope é suportado por profissionais experientes na condução e profundos conhecedores da estrada e, além disso, temos o melhor atendimento e o mais inovador sistema despacho electrónico de pedidos de táxi em Gaia”.

A Taxis Coope é a mais antiga central de táxis em Gaia e é considerada uma das mais inovadoras no sector.



“Orgulhamo-nos do profissionalismo de toda a equipa de motoristas e colaboradores que contribuem todos os dias para o melhor, mais rápido e eficiente serviço de táxi. A nossa frota de 85 veículos está equipada com um avançado sistema de despacho electrónico, que liga permanentemente os nossos carros à central”, destacou a Direcção.

A Federação Portuguesa do Táxi saúda as instituições aniversariantes e congratula-se com o seu sucesso.

As participações do dirigente Carlos Lima como júri tripartido em diversos exames realizados aos formandos

- Dia 21 de Outubro - Júri Tripartido na Escola de Bom Jesus em Ponte de Lima.

- Dia 23 de Outubro - Júri Tripartido na Protáxiso do Porto.

- Dia 20 de Novembro - Júri Tripartido nas instalações da Escola de Bom Jesus em Vila Nova de Foz Côa.

- Dia 25 de Novembro - Júri Tripartido nas instalações da Protáxiso do Porto.



ZONA DE EMISSÕES REDUZIDAS INICIA TERCEIRA FASE

FPT ACEITOU NA GENERALIDADE A PROPOSTA DA CML E ESPERA A ASSINATURA DE UM PROTOCOLO QUE SALVAGUARDE A SITUAÇÃO DOS TÁXIS

A partir de 15 de Janeiro entra em vigor a terceira fase das Zonas de Emissões Reduzidas (ZER) em Lisboa, por determinação da Câmara Municipal de Lisboa que aprovou a medida com os votos contra do PCP e a abstenção do PSD e do CDS-PP.

Os táxis terão um período de excepção, entre 15 de Janeiro e 30 de Junho de 2015, decisão com a qual a FPT concorda, tendo já manifestado a sua posição, aquando do debate sobre a matéria. Para a FPT, foi consensualmente aceite a proposta da CML para as ZER, fruto de várias reuniões entre a autarquia e as associações do Sector.

A partir de 1 de Julho de 2015, só os táxis posteriores a 1992 ou com emissões idênticas poderão circular nas ZER. Para evitar as emissões poluentes dos carros mais antigos, só poderão circular veículos posteriores a 2000 na zona 1 (relativa ao Eixo da Avenida da Liberdade à Baixa: limitada a norte pela Rua Alexandre Herculano, a sul pela Praça do Comércio e abrangendo a zona entre o Cais do Sodré e o Campo das Cebolas).

Na zona 2 (definida pelos limites Avenida de Ceuta, Eixo Norte-Sul e avenidas das Forças Armadas, dos Estados Unidos, Marechal António Spínola, do Santo Condestável e Infante D. Henrique), apenas terão permissão de circular os carros posteriores a 1996. A circulação é condicionada nos dias úteis das 07h00 às 21h00. Não estão limitados pela restrição os veículos de emergência, históricos, de residentes, de polícia, militares, de transporte de presos, blindados de transporte de valores, os carros a gás natural, GPL e os motociclos.

Na apresentação da terceira fase das ZER, o director municipal de Mobilidade e Transportes, Tiago Farias, lembrou que esta iniciativa surgiu em 2011 pela necessidade de Lisboa reduzir os níveis de poluição atmosférica, fazendo dos três últimos anos um balanço "francamente positivo" quanto aos níveis de redução de emissão de gases e partículas, afirmando que já foram alcançadas algumas das metas.

O vereador do PCP, Carlos Moura, afirmou que a rede de transportes públicos tem cada vez menos oferta, o que obriga as pessoas a "trazerem o automóvel para Lisboa", acrescentando que "não é

exequível pedir que venham para a cidade de transportes públicos, que não lhes permitem chegar com a rapidez desejável, a um preço desejável".

O vereador António Prôa, do PSD, quis saber "quais as consequências" que as ZER levaram para "outras zonas da cidade", por considerar que os carros alegadamente mais poluentes deixam de circular naquelas zonas, mas passam a andar por outras. O social-democrata lamentou que se esteja a abrir excepção a "uma fonte muito importante" de poluição que são os táxis.

"O transporte público, infelizmente, não depende do município, mas depende disciplinar o trânsito. É essencial para a qualidade do ar da cidade de Lisboa", afirmou o presidente da Câmara de Lisboa, António Costa.

A fiscalização da aplicação desta medida ficará "a cargo da Polícia Municipal e/ou PSP, mediante verificação da matrícula, documento único automóvel ou título de registo de propriedade do veículo", constava da proposta assinada pelo autarca.

Na terceira fase, espera-se que as emissões de partículas desçam 30% e que o dióxido de azoto baixe 22%, em comparação com a segunda fase, isto na zona 1. Na zona 2, as expectativas são de 74% e 19%, respectivamente, anunciou o município em Setembro.

RESUMO

1ª Fase - A partir de Julho 2015 - Obrigatório Norma Euro I (matrículas 1992 - 23 Anos) ou com emissões similares na Zona 1 (Eixo Av. Liberdade Baixa) e na Zona 2 (1ª circular – Av. Ceuta, Forças Armadas, EUA, General Spínola, Inf. D. Henrique);

2ª Fase - A partir de Julho 2016 - Obrigatório Norma Euro II (matrículas 1996 - 20 Anos), na Zona 1;

3ª Fase - A partir de Julho 2017 - Norma Euro III (matrículas 2000 - 17 Anos) na Zona 1, Norma Euro II na Zona 2.

Foi ainda proposto e aceite solicitar uma reunião ao IMT com as associações para alterar a Portaria n.º 277-A/99 para que a entrada de veículos na actividade não colida com as propostas anteriormente apresentadas. ●



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.

LOCAIS DE FORMAÇÃO - FPT

SEDE - LISBOA

Estrada Paço do Lumiar, Lote R2, Loja A
1600-543 LISBOA
Departamento de Formação
Tânia Amado
Telef. 217 112 870
Fax: 217 112 879
Email: sede@fptaxi.pt

Santarém

Departamento de Formação
Maria João
Telef. 937416295
Email: sede@fptaxi.pt

DELEGAÇÃO CENTRO - COIMBRA

Avenida Fernão Magalhães, nº
481 - 1ªA
3000 - 177 Coimbra
Departamento de Formação
Carmen Gamboa
Telef. 239 840 058
Fax: 239 840 059
Email: del.centro@fptaxi.pt

Guarda

Departamento de Formação
Carmen Gamboa
Telef. 239 840 058
Fax: 239 840 059
Email: del.centro@fptaxi.pt

Alvaiázere

Departamento de Formação
Carmen Gamboa
Telef. 239 840 058
Fax: 239 840 059
Email: del.centro@fptaxi.pt

Viseu

Departamento de Formação
Carmen Gamboa
Telef. 239 840 058
Fax: 239 840 059
Email: del.centro@fptaxi.pt

Covilhã

Departamento de Formação
Carmen Gamboa
Telef. 239 840 058
Fax: 239 840 059
Email: del.centro@fptaxi.pt

DELEGAÇÃO NORTE - PORTO

Rua Júlio Lourenço Pinto, nº 124
4150 - 004 Porto
Departamento de Formação
Elisabete Tavares/Leandro Dias
Telef. 223 722 900
Fax: 223 722 899
Email: del.norte@fptaxi.pt

Vinhais

Departamento de Formação
Elisabete Tavares/Leandro Dias/
Alexandre Martins
Telef. 223 722 900/964 065 287
Fax: 223 722 899
Email: del.norte@fptaxi.pt

DELEGAÇÃO SUL - FARO

Rua Coronel António dos Santos
Fonseca
Edifício Batalha, Lote 23 R/C Dtº
4150 - 004 Porto
Departamento de Formação
Andreia Vieira
Telef. 289 878 102
Fax: 289 878 104
Email: del.sul@fptaxi.pt

Albufeira

Departamento de Formação
Andreia Vieira
Telef. 289 878 102
Fax: 289 878 104
Email: del.sul@fptaxi.pt

Vila Real de Santo António

Departamento de Formação
Dionísio Estevão/Andreia Vieira
Telef. 289 878 102
Fax: 289 878 104
Email: del.sul@fptaxi.pt

NÚCLEO DE PORTIMÃO

Departamento de Formação
José Romão/Maria Matias
Telef. 961 939 083
Email: nuc.portimao@fptaxi.pt



FORMAÇÃO PROFISSIONAL TIPO II E CONTÍNUA

HORÁRIO LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 9 às 18 horas
- ▶ 1 dia para exame

HORÁRIO PÓS-LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 19 às 23 horas
- ▶ 1 dia para exame

FORMAÇÃO INICIAL (35h)

FORMAÇÃO DE MOTORISTA DE TRANSP. COLECTIVO DE CRIANÇAS

HORÁRIO LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 9 às 18 (5 dias úteis)

HORÁRIO PÓS-LABORAL:

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

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.

A LUTA DO ALGARVE NA QUESTÃO DA UTILIZAÇÃO DO LIVRETE INDIVIDUAL DE CONTROLO



Patrícia Jacobetty,
Jurista da Delegação Sul

Após coimas e mais coimas, reunião na Unidade Local de Faro da Autoridade para as Condições de Trabalho, parecer da ACT, verifica-se que a problemática sobre a utilização do Livrete Individual de Controlo parece não ter fim em terras algarvias.

Ora, ainda em 9 de Outubro de 2014, eis que um sócio da FPT do Algarve é notificado pela ACT para pagar uma coima no valor de 459,00 euros relativa a um auto levantado pela GNR, em que alegadamente o condutor, motorista de táxi de profissão, detentor de horário de trabalho fixo, não se fazia acompanhar de livrete individual de controlo.

Na sequência destes factos, requeri (mais) uma reunião de emergência junto da ACT de Faro no sentido de definitivamente acabar com esta situação.

Em resposta a essa solicitação, recebo em 17 de Novembro o e-mail infra por parte da ACT, o qual passo, em parte, a transcrever:

“(...) Cumpre diferenciar os trabalhadores por conta de outrem dos trabalhadores independentes ou por conta própria.

Para os primeiros, isto é, para os trabalhadores por conta de outrem que sejam condutores de veículos ligeiros de passageiros, afetos à exploração de veículos automóveis, a duração e organização do tempo de trabalho é a constante das disposições relativas à organização dos tempos de trabalho insertas no Código do Trabalho e demais legislação conexas respeitante à generalidade dos trabalhadores, com eventuais especificidades decorrentes de normas de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável. A publicitação dos horários ou instrumentos de controlo aplicáveis a estes trabalhadores são os seguintes:

- Se sujeitos a horário fixo, afixação do mapa de horário de trabalho no estabelecimento e na viatura;
- Se sujeitos a horário de trabalho móvel, ou seja, com horas de início e termo variáveis, devem fazer-se acompanhar por Livrete Individual de Controlo;
- Se em regime de Isenção de horário de trabalho, deve fazer-se acompanhar do respetivo Acordo de Isenção de HT;

Deste regime decorre, pois, que apenas existe a obrigatoriedade de utilização do Livrete nos casos em que não exista horário de trabalho consagrado em mapa fixo ou isenção de horário de trabalho.

Os trabalhadores que utilizem o veículo para fins pessoais e fora do horário de trabalho podem comprovar essa liberalidade ou faculdade através da exibição de declaração do empregador nesse sentido.

Para os trabalhadores por conta própria ou independentes, desde que no âmbito/exercício da sua atividade profissional, e esta consista em transporte rodoviário de passageiros, a duração e organização do tempo de trabalho, são as constantes do Decreto-Lei n.º 117/2012 de 05.06. A publicitação do tempo de trabalho e instrumento de controlo aplicável a estes condutores é o Livrete Individual de Controlo, nos termos do Artigo 7.º, n.º 2, daquele diploma legal.

Se o condutor independente, ou por conta própria, não estiver a desenvolver a sua atividade mas apenas a utilizar a viatura para fins particulares, sempre poderá comprovar tal circunstância quando solicitado, através da inscrição, ou registo, no respetivo Livrete, sem prejuízo de fazer referência aos quilómetros percorridos em averbamento no campo das observações. (...)”

Em face desta resposta, iremos então proceder ao agendamento de uma reunião para o final do mês de Novembro junto da ACT de Faro, no sentido de apurar o motivo pelo qual continuam a ser enviadas notificações para pagamento de coimas, sobre um assunto que, aparentemente, e em relação aos motoristas com horário de trabalho fixo, como era a situação em apreço, já é pacífico! ●

USUFRUA DOS SEUS DIREITOS CUMPRINDO OS SEUS DEVERES



MANTENHA A SUA QUOTA FPT ACTUALIZADA

FORMAÇÃO MOTORISTA DE TÁXI

PROGRAMA “SEGURANÇA E SAÚDE”

A Federação Portuguesa do Táxi (FPT) em parceria com a CONPLAN – Consultores de Planeamento, Lda vai realizar um conjunto de ações de formação ligadas à Segurança e Saúde do Motorista de Táxi.

PROGRAMA “ Segurança e Saúde” inclui 4 cursos

	Cursos	Total 35h
1	*O Motorista de Táxi: Riscos de Trab. e Prevenção	4
2	Educação para a Saúde - Síndrome Metabólica	15
3	1ºs Socorros e Suporte Básico de Vida	12
4	Combate a Incêndios	4

* Os motoristas de táxi que já tenham frequentado o curso 1, passam diretamente para os cursos seguintes



O PROGRAMA

- Esta formação é **destinada** a todos os Motoristas de Táxi
- Este Programa de Formação visa **capacitar o Motorista de Táxi** com competências que lhe permitam **prevenir acidentes e doenças** ligadas à sua actividade profissional, bem como **ser um agente de intervenção em situações de emergência** relacionadas com o cliente e outras pessoas com que interage no dia-a-dia.
- A sua realização está prevista em regime misto com **formação presencial (20h)** e **formação a distância (15h)**, em regime de autoestudo assistido.
- Esta formação é **obrigatória** e enquadra-se no **número mínimo das 35 horas anuais** de formação do trabalhador, fixadas no Código do Trabalho.
- No final de cada curso será emitido um certificado.

Para mais informações e Inscrições consultar o site da Federação ou contactar a Federação.

Estrada Paço do Lumiar, Lote R-2 Loja A
1600-543 LISBOA

Tel.: 21 711 28 70 Fax: 21 711 28 79
www.fptaxi.pt sede@fptaxi.pt

FPT AGENDA OUT. - DEZ. 2014

21 DE OUTUBRO

- O responsável da Delegação Norte da FPT participou no Júri Tripartido na Escola de Bom Jesus, em Ponte de Lima.

23 DE OUTUBRO

- O responsável da Delegação Norte da FPT participou no Júri Tripartido da Protáxiso do Porto.

29 DE OUTUBRO

- CML aprova terceira fase de implantação das zonas ZER.

5 DE NOVEMBRO

- Visita da CML ao Gabinete Médico da Sede.

6 DE NOVEMBRO

- Audiência com o Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

10 DE NOVEMBRO

- Reunião e debate na Assembleia Municipal de Lisboa sobre os Tuk Tuk e regulamento a aplicar.

13 DE NOVEMBRO

- Reunião na CML sobre o projecto de Regulamento para as Praças de Táxi do Aeroporto e Portos de Lisboa.

14 DE NOVEMBRO

- Reunião na Direcção-Geral de Actividades Económicas para preparar a Convenção Tarifária para 2015/2016.

17 DE NOVEMBRO

- Reunião no Museu da Cidade sobre o projecto de Regulamento para as Praças de Táxi do Aeroporto e Portos de Lisboa.

20 DE NOVEMBRO

- Plano estratégico para Lisboa aprovado por unanimidade.

20 DE NOVEMBRO

- O responsável da Delegação Norte da FPT participou no Júri Tripartido nas instalações da Escola de Bom Jesus em Vila Nova de Foz Côa.

25 DE NOVEMBRO

- O responsável da Delegação Norte da FPT participou no Júri Tripartido da Protáxiso do Porto.

27 DE NOVEMBRO

- Reunião, na Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes da CML do Grupo de Trabalho para o projecto de Regulamento para as Praças de Táxi do Aeroporto e Portos de Lisboa.

29 DE NOVEMBRO

- O responsável da Delegação Norte da FPT participou no 54º Aniversário da Raditáxis.

4 DE DEZEMBRO

- Reunião do Grupo de Trabalho para o projecto de Regulamento para as Praças de Táxi do Aeroporto e Portos de Lisboa.

- 40º Aniversário da Autocoope – apresentação do programa das celebrações.

- 20º Aniversário da Federação Portuguesa do Táxi

OBITUÁRIO



No dia 27 de Junho de 2014 faleceu o associado Ricardo Gomes, natural de Odivelas - Portimão.



No dia 8 de Agosto de 2014 faleceu o associado Joaquim Costa, natural de Cabeceiras de Basto - Guimarães.



No dia 12 de Setembro de 2014 faleceu o associado João de Jesus, natural de Caria - Moimenta da Beira.



No dia 13 de Setembro de 2014 faleceu o associado Adelino Lopes, natural de Dornelas - Aguiar da Beira.



No dia 24 de Outubro de 2014 faleceu o associado João Oliveira, natural de Mira - Figueira da Foz.

**ÀS FAMÍLIAS ENLUTADAS,
A FPT PRESENTA AS SENTIDAS
CONDOLÊNCIAS.**

Proteja o seu negócio!

O seguro automóvel para o seu táxi.

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

Táaxiii...

Livre para o seu negócio



Soluções de seguros
para Táxis

Lisboa: 211 149 403
Porto: 220 027 737
Portimão: 282 425 560

www.lusoatlantica.pt

LusoAtlântica
Corretor de Seguros, S.A.

Táxi Seguro | Acidentes de Trabalho | Outros Ramos



ŠKODA Rapid por apenas €13.440* + IVA.
O carro certo para quem escolhe
sempre o caminho certo.



*Valor indicado para a versão Active, incluindo despesas promocionais, despesas de registo, tratamento do processo, pintura metálica preta e kit de pneu sobressalente. Não inclui pintura de tejadilho.

ŠKODA Rapid 1.6 TDI 105cv Active TÁXI

Se quer o seu TÁXI com toda a fiabilidade, baixos consumos, a melhor tecnologia e a maior bagageira do segmento (550 L), o novo ŠKODA Rapid oferece-lhe a melhor relação qualidade/preço. Recheado com 19 soluções Simply Clever, garante-lhe uma utilização prática e com todo o conforto.

SANTOGAL JUMP

Rua Alves Redol, 3A, 1000-029 Lisboa
Tel. 210 430 120 • Fax 217 117 217
www.santogal.pt

 **santogal**
O mundo automóvel.