

TÁXI

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

76

**TODOS AGORA OU
NINGUÉM NO FUTURO
UNIÃO 19/09 MANIF NACIONAL**



TAXI

**JUNTOS SOMOS
MAIS FORTES!**

TÁXIS DE CONFIANÇA

**Junta-te à maior frota nacional de táxis
+ de 1.200 táxis + de 2.400 profissionais**



Almada · Faro · Guimarães · Lisboa · Loulé
Loures · Odivelas · Olhão · Portimão ·
Seixal · Tavira · Vila Real de Sto António

Para mais informações: geral@cooptaxis.pt · 217 996 475



Carlos Ramos

EM LUTA PELO TÁXI

A FPT e a Antral convocaram uma manifestação nacional de táxis para o dia 19 de setembro com destino à Assembleia da República. A iniciativa visa travar a “desequilibrada” regulamentação das TVDE, diploma considerado de “extrema injustiça social e que pode provocar a falência de todo um Sector económico”.

As associações vão pedir uma audiência, com urgência, ao Presidente da República, vão apelar ao Provedor de Justiça para que analise a constitucionalidade do diploma e pedir aos Grupos Parlamentares que suspendam esta regulamentação e peçam a fiscalização sucessiva da constitucionalidade da lei.

Até 19 de setembro, a FPT e a Antral vão promover reuniões distritais, em Lisboa, Porto, Faro e Braga para mobilizar os seus associados.

É esta a resposta que o Sector dará aos que insistem em forçar a desregulação em Portugal. E é com a força da razão que o Sector de novo abordará as Instituições da República Portuguesa.

Com surpresa e desalento, o Sector do Táxi foi confrontado com a promulgação pelo senhor Presidente da República da lei que regulamenta a atividade das plataformas digitais de transporte de passageiros.

Mas o desalento nunca será, para o Sector, sinal de derrota. É hora de mobilização.

Este é o ponto de partida para uma nova etapa na luta contra uma injustiça que tem passado impune e para acordar uma Justiça que esteve anos cega, surda e muda ao cumprimento integral da lei e do princípio constitucional da igualdade.

Como foi dito aos portugueses, através dos órgãos de comunicação social que têm acompanhado este combate difícil e de resultados por vezes injustos, cada um assume o seu lugar na História e cabe ao Sector, como sempre, agir de forma firme nos valores que guiam a valorização do táxi e a recusa do mercado especulativo promovido por multinacionais.

Não estamos em “pé de guerra”, como dizem os que querem provocar e incitar o Sector à violência. Estamos é bem firmes na vontade de que se faça justiça e determinados, dentro de uma sociedade que pretendemos mais justa e equilibrada, em manifestar a nossa indignação e fazer valer a verdade dos nossos argumentos, travando a injustiça social que nos querem impor. Somos industriais e profissionais do Sector do Táxi, homens e mulheres, trabalhadores do Povo.

E porque somos Povo, sofremos, com crescente inquietação e sempre interventivos, esta injustiça que se foi infiltrando em Portugal, durante os anos em que as autoridades fizeram vista grossa à impune ousadia das plataformas ilegais de transporte de passageiros, num escrutínio social preconceituoso e permanente ao táxi. Temos agora, e perante a legalização da invasão económica do País pelas multinacionais estrangeiras, que mostrar à sociedade portuguesa porque somos o transporte personalizado, confortável, seguro e barato – de serviço público - que sempre esteve e estará ao lado do cidadão, defendendo as pessoas das ameaçadoras tarifas dinâmicas e das manipulações ilegais que as ativam e protegendo o Sector da ameaça de falência que sobre ele paira.

Resistir é isto. Defender Portugal e os seus cidadãos passa por não permitir que as multinacionais proprietárias das plataformas digitais de transporte de passageiros continuem impunemente a esvaír o mercado com promessas de lucro fácil e de mais qualidade, quando o que está para atingir os portugueses é a precariedade e a manipulação dos seus direitos como cidadãos.

Pelo Sector do Táxi, mobilização total para o próximo dia 19 de Setembro! Estamos em luta para travar esta injustiça!

ÍNDICE

04 ATUALIDADE

12 NOTÍCIAS

18 ECONOMIA

20 ESTUDO

22 INTERNACIONAL

24 FEDERAÇÃO

28 LISBOA

35 OBITUÁRIO

FICHA TÉCNICA

ESTATUTO EDITORIAL

19 DE SETEMBRO

MANIFESTAÇÃO NACIONAL



A FPT e a Antral decidiram convocar uma manifestação nacional de táxis para o dia 19 de setembro com destino à Assembleia da República.

O objetivo desta manifestação é travar uma “desequilibrada” regulamentação dos Transportes em Veículos Descaracterizados (TVDE) aprovada no Parlamento e promulgada pelo Presidente da República.

Reunidas na manhã de 2 de agosto, a FPT e a Antral, pediram uma audiência, com carácter de urgência, ao Presidente da República para alertar que o diploma agora promulgado é de “extrema injustiça social e pode provocar a falência de todo um Sector económico”.

Ambas as associações representativas do táxi e seus profissionais vão apelar igualmente ao Provedor de Justiça para que

analise a constitucionalidade do diploma e pedir aos Grupos Parlamentares que suspendam esta regulamentação e peçam a fiscalização sucessiva da constitucionalidade da lei.

Até 19 de setembro, a FPT e a Antral vão promover reuniões distritais conjuntas, em Lisboa, Porto, Faro e Braga para mobilizar os seus associados. ●

“SURPRESA E DESALENTO”

Perante a promulgação assinada pelo Presidente da República, a Federação está “firme e determinada” para a mobilização e tomada de posição que o momento exige e, com “ponderação e transparência”, vai ser veemente ao mostrar a indignação de todo um Sector



A FPT lamenta a decisão do Presidente da República na promulgação da lei que regulamenta o transporte em viaturas descaracterizadas a partir de plataformas digitais (TVDE) e avança que vai “agir de forma firme”, pois “o combate pela justiça para o Sector do Táxi ainda não acabou”. “O desalento nunca será sinal de derrota”, afirmou a Federação, pela voz do seu presidente Carlos Ramos, logo após ter sido divulgada a promulgação da lei. “Com surpresa e desalento, a FPT não encontra coerência nesta promulgação agora concretizada, tendo em conta o enquadramento feito pelo próprio Presidente da República para justificar o seu veto na primeira proposta aprovada pelo Parlamento”, explicou, salientando que “cada um assume o seu lugar na História e cabe à FPT, como sempre, agir de forma firme nos valores que guiam a valorização do táxi e a recusa do mercado especulativo promovido por multinacionais”.

A Direção da FPT informou também a imprensa que, em reunião com a outra associação representativa do Sector,

Antral, “será feita a avaliação da reação a esta promulgação”.

Aquilo que foi visto por alguma imprensa como uma crítica ao Presidente da República merece, para a FPT, uma explicação. “Isto não termina aqui”, foi garantido pela Federação que não deixa de constatar que, “até pelas razões que invocou para vetar a lei”, o Chefe do Estado poderia ter tomado outra posição, pois, “afinal, continua a existir um grande desequilíbrio entre um Sector tradicional e aquele que se pretende legalizar, já que os senhores deputados não trataram de dar cabal solução às questões de fundo colocadas pelo Presidente”. O esperado era que o Presidente da República tivesse remetido a lei para apreciação no Tribunal Constitucional, pois, para a Federação, “de facto a Assembleia da República, nomeadamente o PS e o PSD, não consideraram nem tiveram em conta as preocupações expressas pelo Presidente da República. Preocupações que continuamos a pensar que eram genuínas, e isso é o que nos preocupa ainda mais”, desabafou o presidente da FPT.

Firmeza e determinação

Ao apreciar o diploma, Marcelo Rebelo de Sousa promulgou-o “atendendo às alterações introduzidas pela Assembleia da República, tomando em atenção nalguma medida, embora limitada, os reparos feitos em 29/4/2018”, como está patente na nota publicada no sítio da Presidência na internet. Mas para a Federação isto não é suficiente para “legalizar uma atividade que já está regulada para os táxis, com regras muito mais vantajosas para os novos operadores e seus parceiros que, com um fato feito à medida, que implodem, com a ajuda das Instituições da República Portuguesa, a estabilidade e a sã concorrência do mercado”. Para a Federação o momento é de “firmeza e determinação”. O combate que tem sido travado contra a impunidade do serviço ilegal das plataformas e seus parceiros, durante os últimos anos, não se resume à atitude do Presidente da República e ao acto de promulgação. “Há mais para ser feito”, sublinha a Federação, que conhece muito bem as expectativas do Sector e a “revolta que cresce entre os industriais e profissionais”. ●



PARLAMENTO VOTA REGIME JURÍDICO PARA PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE ALTERAÇÕES APROVADAS NÃO RESPONDEM ÀS PREOCUPAÇÕES DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

A FPT, descontente com a teimosia parlamentar, divulgou publicamente a sua posição e repudiou as alterações que levaram à aprovação do regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, e garantiu que “vamos continuar a lutar, em todos os níveis, por justiça efetiva para o Sector”.

Depois do veto presidencial de Marcelo Rebelo de Sousa, o Parlamento reaprechiou e aprovou no dia 12 de julho, a regulamentação dos transportes em veículos descaracterizados (TVDE). Os Grupos Parlamentares apresentaram no plenário as alterações legislativas, sendo o diploma aprovado, com a integração das alterações votadas, pelos deputados do PS, PSD e PAN, com a abstenção do CDS e votos contra do PCP, Bloco de Esquerda e PEV.

O presidente da Federação Portuguesa do Táxi (FPT), Carlos Ramos, assumiu a reacção do Sector ao resultado da votação e aos argumentos apresentados pelos Grupos Parlamentares do PS, PSD e

CDS-PP para alterações e aprovação do regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, na reapreciação do Decreto da Assembleia da República n.º 201/XIII que foi vetado pelo Chefe do Estado em abril deste ano. “O que foi aprovado não responde, de forma alguma, às questões colocadas aquando do veto do senhor Presidente da República sobre esta matéria”, disse.

Lembrando que as questões de fundo colocadas pelo Presidente da República continuam sem resposta, Carlos Ramos evidenciou que, “com exceção para as propostas do PCP e para as posições

declaradas pelo BE e PEV, as alterações que PS, PSD e CDS-PP sugeriram não resolvem as questões relacionadas com os contingentes e sua gestão através do Poder Local e com os tarifários, que substanciaram o veto”.

O presidente da FPT lamentou a aprovação de um “fato à medida” e que “continuaremos, desta forma, com dois regimes para uma atividade igual, mantendo o desequilíbrio entre o Sector do Táxi e a total liberalização para as plataformas digitais de transporte de passageiros”. Salientou também que, com as alterações aprovadas, continua perdida a “oportunidade de tratar de forma global e com maior equidade o que assim poderia e deveria



ter sido tratado”, citando uma vez mais o conteúdo do veto presidencial.

Mesmo na taxa de contribuição das plataformas, a Federação considera que é mudança “insuficiente”. Dando como exemplo um serviço de 10,00 euros, a taxa aplicável aos 25% que revertem para as plataformas será então de 5% sobre 2,5 euros (no valor de 12,5 cêntimos), uma verba para a FPT “insignificante e quase ridícula, considerando os valores que as empresas multinacionais podem receber”.

No que concerne à possibilidade de viaturas pertencentes ao Sector do Táxi, descharacterizadas, realizarem serviços para a Uber, a Federação comenta que “é como se nos aconselhassem a jogar xadrez conosco próprios: vamos então passar a concorrer nós próprios com o Sector do Táxi, uma perversão”.

A Federação assegura que não vai desistir da luta pela “defesa intransigente” dos direitos do Sector do Táxi, e deixou um apelo ao Presidente da República, para a verificação das alterações efetuadas ao diploma, que “clara e inequivocamente não respondem às questões centrais que colocou aquando do veto”. Para a FPT resta a questão: “como pode ser assim tão desrespeitada a posição do Chefe do Estado, que vetou um diploma injusto com base em questões muito claras e agora não respondidas?”

Votação artigo a artigo

A sessão do plenário contou com a presença dos representantes da FPT e do Sector do Táxi nas galerias reservadas ao público. Durante o debate que antecedeu as votações, Bruno Dias, deputado do PCP, reafirmou que “modernizar não é andar a reboque de multinacionais” em direcção à liberalização do mercado. Para o PCP os partidos favoráveis à aprovação do novo regime legalizaram um “regime paralelo” prejudicial ao Sector do Táxi. Acrescentou ainda que o diploma “promove o *dumping* e transfere os custos e as responsabilidades para os próprios motoristas”.

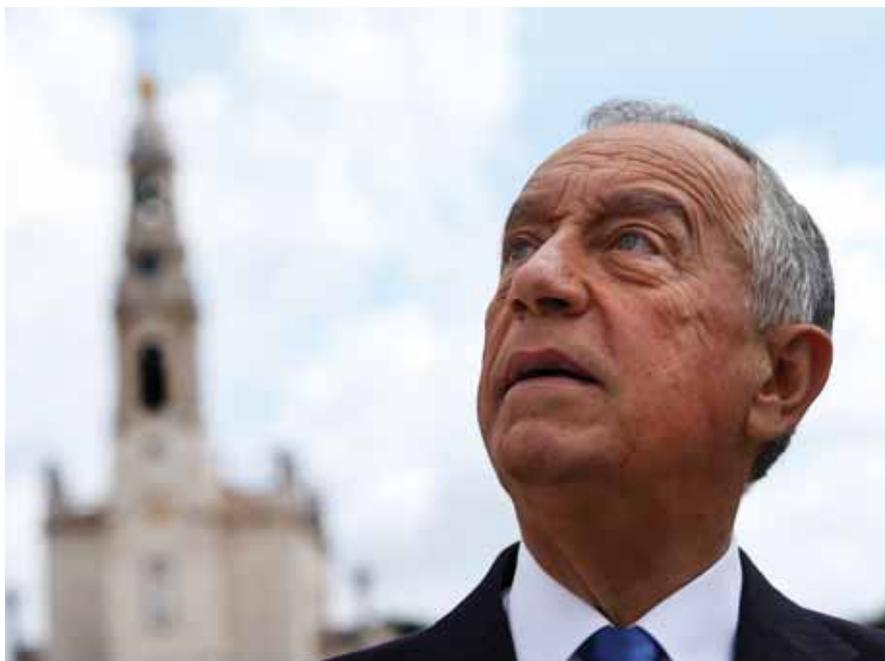
Os Verdes e o Bloco de Esquerda também criticaram a reapreciação do diploma e a aprovação deste regime. “Os Verdes estranham e não aceitam que empresas como a Uber continuem a não respeitar a Lei e que operem ilegalmente perante a passividade das autoridades”, sublinhou José Luís Ferreira. O Bloco de Esquerda, na voz de Heitor Sousa, considera que “aprovar esta legislação viola o deliberado pelo Tribunal de Justiça Europeu”, uma vez que o tipo de transporte que foi assim regulado “já existe há muito e é assegurado pelo táxi”, existindo uma legislação própria para esse efeito. E alertou uma vez mais para “o algoritmo da tarifa dinâmica”, que tornará a fiscalização praticamente “impossível”. Para o BE, “isto é tratar diferente o que é igual”, o

que realça “o problema de desigualdade e de iniquidade em relação ao táxi, que nenhuma proposta resolve”.

Para a FPT, o entendimento apresentado por Hélder Amaral, do CDS-PP, de que “devemos dar resposta a um problema novo” não é suficiente para que, “se sacrifique o Sector do Táxi a já difícil estabilidade do mercado” para legalizar as plataformas digitais de transporte.

Quanto à posição do PS, que defende que “novas formas de mobilidade exigem diferente regulamentação”, a Federação marca inequivocamente junto do público que se trata de um “subterfúgio para criar condições para a entrada das plataformas, ainda mais sabendo que já estão há anos em frontal ilegalidade perante a sociedade e as autoridades, que não aplicam o combate aos clandestinos em toda a sua extensão”.

O PSD já havia feito uma intervenção dizendo que o diploma e as alterações naquele momento aprovadas respondem a questões colocadas pelo Presidente da República, constituindo um “regime inovador que trará regras claras”. A Federação não podia discordar mais, pois trata-se de “um regime criado para regulamentar uma atividade já existente e amplamente legislada, que é a do táxi”. Mas a votação sucedeu-se, artigo a artigo, aprovando-se o diploma com os resultados que já são conhecidos •



FPT ESCREVEU A TODOS OS GRUPOS PARLAMENTARES

TRABALHO SEM FIM



Na sequência da devolução, pelo Presidente da República à Assembleia da República, sem promulgação, do Decreto n.º 201/XIII, relativo ao regime jurídico de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica e antecipando a nova atividade legislativa sobre essa matéria, a Federação dirigiu-se por escrito aos vários Grupos Parlamentares e aos Partidos.

A FPT focou que a não promulgação do diploma assentou em dois fundamentos ou “duas reservas políticas de fundo”, colocadas pelo Presidente da República. Quanto ao facto de ser dedicado apenas às plataformas, deixando de fora os táxis, não respeitando a equidade nem, como afirmou o Presidente da República, acautelou “situações criadas no passado e que merecem proteção”. O diploma também não apresentava uma solução de equilíbrio, pois não se refere aos contingentes para os TVDE, sendo afirmado que esta “diferença essencial” não foi tratada nem compensada pelo diploma.

Já nessa altura a FPT referiu uma vez mais

o Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (20/12/2017) que veio clarificar e considerar que as plataformas eletrónicas que disponibilizam o TVDE são efetivos operadores de transportes, pelo que se tornava desnecessária a criação do regime específico para as plataformas.

A FPT manteve o entendimento de que a pretensão manifestada no diploma “viola o princípio constitucional da igualdade, previsto no artigo 13º da Constituição da República Portuguesa e bem como viola os objetivos da política comercial constitucionalmente garantidos” - a “concorrência salutar” e o “combate às atividades especulativas e às práticas comerciais restritivas”.

A Federação levantou ainda as questões relacionadas com o licenciamento por “deferimento tácito” que o diploma previa, bem como a duração da licença por um prazo de dez anos, sendo renovável por períodos de cinco anos, referindo não se encontrar no diploma devolvido uma “razão que justifique a diferença de tratamento quanto aos operadores da mesma atividade de transporte individual remun-

nerado de passageiros, assim se criando uma desigualdade para uma situação igual e um desequilíbrio não compensado”.

Aludindo às diferenças geradas pelo diploma em relação ao que é exigido ao Sector do Táxi no acesso à atividade, à formação e à credenciação dos motoristas das plataformas, realçando diversos aspectos com essas matérias relacionados, a FPT também alertou que “não se vislumbra a razão que justifique a diferença de tratamento quanto aos motoristas para a mesma atividade de transporte individual remunerado de passageiros”.

A Federação realçou ainda a identificação das viaturas ao serviço das plataformas, a definir pelo IMT, realçando que no regime jurídico de transporte individual remunerado de passageiros as viaturas utilizadas, além de licenciadas pela Câmara Municipal respetiva e incluídas em contingente municipal, têm, entre outras, que estar pintadas numa das cores padrão legalmente previstas e ter afixado distintivo da licença e alvará respetivos, ter quatro portas no mínimo, equipadas com dispositivos luminosos e taxímetros.

Sobre as tarifas a praticar, a FPT foi veementemente ao alertar uma vez mais a “total disparidade” com um Sector convencionado como é o do Táxi. A possibilidade de o preço poder ser estipulado pela aplicação de uma ou mais tarifas, fixadas livremente entre as partes, à distância percorrida e ou ao tempo despendido no transporte ou pela aplicação de um preço fixo determinado antes da contratação do serviço, foi de novo evidenciada como “grave” e “lesiva da sã concorrência”.

Uma afronta em reapreciação

A Federação considerou que o projeto devolvido ao Parlamento pelo Presidente da República “constitui uma afronta ao princípio da igualdade”, sublinhada nas situações elencadas.

Como a FPT referiu aos representantes dos Grupos Parlamentares, a violação do princípio constitucional da igualdade - “pois situações iguais devem ter tratamento igual e situações diferentes devem ter tratamento desigual” - gera “manifesto prejuízo e desfavorecimento para os demais operadores, motoristas e veículos de um mesmo mercado e até para os utentes do tradicional transporte individual remunerado de passageiros, os táxis”.

A Federação reiterou a sua posição, nessa altura “ancorada na posição manifestada pelo senhor Presidente da República”, sobre a necessidade de definição de contingente para as TVDE, à semelhança do



que acontece nos táxis, e nessa medida, referiu a FPT que “compete às autarquias locais, no exercício das suas competências, a definição de fixarem, ou não, contingentes municipais para tais viaturas, a definirem em função das necessidades dos seus municípios, da sua especialidade geográfica e da política de mobilidade que pretendam para a sua área de jurisdição, bem como de poderem tais contingentes serem preenchidos por viaturas já licenciadas para táxi que, em condições a definir por cada autarquia, se podem descaracterizar, no caso passando para o atual regime dos veículos de aluguer dispensados de normas gerais de identificação, vulgo letra A”.

Como também já o havia feito em dezenas de audiências e audições, reuniões de trabalho e comunicação trocada com as entidades, a Federação reiterou que, caso

se tornasse inevitável a criação de regime próprio para a atividade das plataformas, “deveriam, quer os seus operadores, quer os seus motoristas preencher as mesmas exigências e requisitos que atualmente são exigidos aos táxis, designadamente quanto ao alvará, licença e contingente, formação profissional e certificação, enquadramento fiscal e regime contributivo da segurança social”. Para a FPT, as viaturas em utilização pelas plataformas deveriam ser facilmente fiscalizáveis e identificáveis, seja pelas autoridades seja pelo público em geral, devendo “ser previstos mecanismos destinados a impedir a prática do *dumping*, sendo essencial a fixação e publicitação de um preço mínimo, por forma a impedir a prática do preço abaixo do seu custo e permitir a respetiva fiscalização pelas entidades competentes”. ●

GRUPO DE TRABALHO INFORMAL SOBRE MODERNIZAÇÃO DO SECTOR DO TÁXI IMT APRESENTA CONCLUSÕES E CONSENSOS

Após cerca de dois anos de duração e com quase todas as reuniões efectuadas em 2018, o Grupo de Trabalho informal sobre modernização do Sector do Táxi já apresentou ao Governo as conclusões e consensos gerados entre as associações representativas do Sector, tendo a FPT e o IMT assinado um documento que as resume, na presença da Antral, que se recusou a assinar. A reunião para o efeito teve lugar em 28 de junho e foi o culminar do funcionamento do Grupo de Trabalho criado em 2016.

Os objetivos que o Governo pretendeu alcançar com esta “ronda de reuniões”, está ligado aos aspetos que, de forma rápida e eficiente, possam “contribuir para a modernização da atividade de transporte em táxi, sem que sejam descuradas as melhores práticas ambientais e de mobilidade, incluindo a prossecução das metas do Acordo de Paris e a sustentabilidade do Sector”. O Grupo de Trabalho Informal contou com a seguinte composição: coordenação pelo presidente do IMT, I.P., um representante da

Secretaria de Estado do Ambiente, como observador, a representação técnica do IMT, I.P., e representantes da FPT e da Antral. Das conclusões da atividade do Grupo de Trabalho, decorridas as três reuniões com as associações, evidenciaram-se consensos sobre algumas matérias, sendo, como está patente no documento assinado, “exequível, no imediato, promover alterações ao enquadramento legal em vigor”. Concretamente, os consensos surgiram sobre:



- O estabelecimento no imediato uma idade limite (entre 10 e 12 anos) para os veículos ligeiros afetos ao transporte público de passageiros - táxis;
- A alteração do ponto 1.5 do n.º 1º da Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, no sentido de eliminar a cor bege marfim, e definir o sistema e código cromático (pantone ou coordenadas de cor) do verde-mar e do preto, eliminando-se a palavra "pintada" de modo a permitir outras soluções em alternativa à pintura (por exemplo, película). A breve prazo deixará de poder haver novos táxis de cor bege, à medida que saírem de circulação, os que ainda são daquela cor deixam de existir;
- A localização obrigatória do taxímetro num local visível e a definir;
- O estabelecimento da ligação informática entre a Autoridade Tributária e as bases de dados do IMT, I.P., de modo a operacionalizar a isenção do IUC concedida para os táxis;
- A introdução do tarifário duplo para os táxis que possam transportar mais de quatro passageiros.
- As medidas de natureza fiscal necessitam de um envolvimento do Ministério das Finanças, designadamente: a revisão dos benefícios fiscais do ISV para os veículos da classe ambiental Euro 6; o financiamento na aquisição de veículos eléctricos, das infraestruturas de carregamento; a dedução do IVA na gasolina dos veículos híbridos e no IVA da energia eléctrica.

Medidas imediatas

O apoio à aquisição de carros eléctricos

foi o primeiro a ver a luz do dia, logo no final de junho, com a publicação de quatro avisos do Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT), um dos quais dedicado à descarbonização da frota de táxis e com validade até 10 de Dezembro. Segundo o que foi anunciado, através do comprovativo de compra de um veículo 100% eléctrico e novo, para o serviço de táxi, o Governo vai pagar 5000 euros, valor que pode ser majorado devido à idade do veículo: 2500 euros se o veículo que vai para abate tiver mais de 10 anos; 5000 euros se tiver mais de 15 anos; e 7500 euros se superar os 20 anos. No limite, o apoio a fundo perdido pode chegar aos 12.500 euros, sendo que a verba total disponível para este ano é de 750 mil euros.

A TÁXI voltará a este assunto e apresentará a medida de incentivo à descarbonização de forma mais completa na sua próxima edição.

A Secretaria de Estado do Ambiente referiu que a descarbonização inclui ainda apoios à aquisição e instalação de postos de carregamento os veículos, no valor de 5000 euros por posto. Realçou também a intenção de manter esse apoio em 2019.

Convenção por atualizar

Para a Direção-Geral de Atividades Económicas (DGAE), a mudança de tarifa de táxis "não é oportuna".

A Federação lamenta que "apesar de a última mudança de tarifários convencionados dos táxis ter entrado em vigor em 2013, numa altura em que a concorrência

não tinha sofrido os atropelos que entretanto se verificaram com a atividade ilegal das plataformas digitais de transporte de passageiros", a DGAE não considerar ser o momento para uma revisão e atualização da Convenção Tarifária. Esta posição, no entendimento da FPT, "contribui para o adiamento de atualização urgente e resolução de problemas graves para o Sector do Táxi".

No entanto, o relatório do Grupo de Trabalho Informal para a modernização do Sector do Táxi contém propostas que incluem tarifas diferentes para véspera de Natal e de Ano Novo, entre outras.

FPT aviva memória

O presidente da Federação Portuguesa do Táxi, Carlos Ramos, criticou o secretário de Estado adjunto e do Ambiente, José Mendes, pois "deixou a ideia de que é o patrono [das medidas que saíram do Grupo de Trabalho Informal para a Modernização do Sector do Táxi], o que é uma falsidade tremenda".

A Federação sublinhou publicamente que "as medidas agora anunciadas saíram das propostas que a FPT defende desde 2014 e que a opinião pública também conhece, bem como todas as entidades públicas com quem temos dialogado".

O presidente da FPT afirmou que o Sector esteve de "boa-fé" em todo o processo, subscrevendo o documento, mas esperando agora que seja "rapidamente implementado" e "na expectativa da continuação da discussão dos problemas do Sector". ●



COMPRE UM, LEVE SETE.



POR 16.715€* FIAT 500L WAGON TÁXI

7 Lugares | Câmara de estacionamento traseira | Roda sobresselente
Sensores de luz e chuva | Travagem automática a baixa velocidade
Rádio Tátil Uconnect Nav 7" | Pintura metalizada | **Oferta Pintura Táxi**

*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. Oferta válida até 31/12/2018.
Consumos e emissões de CO₂ em ciclo misto de 4,2 L/100Km e de 112 g/Km.



fiat.pt



CPPME PARTICIPOU NA SESSÃO DE REFLEXÃO E DEBATE AML 2030 “INVESTIGAÇÃO, INOVAÇÃO E COMPETITIVIDADE DAS PME”

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) promoveu uma Sessão de Reflexão e Debate AML 2030, na sua Sede em Lisboa, no passado dia 12 de julho, sob o tema “Investigação, Inovação e Competitividade das PME” e convidou a Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME) para intervir. A Federação Portuguesa do Táxi é membro da CPPME.

Jorge Pisco, presidente da CPPME, proferiu uma intervenção que a *TÁXI* reproduz na íntegra:

“Exmos Senhores

O tema da presente iniciativa é indiscutivelmente importante e estratégico, seja para a AML seja para qualquer região do País.

E isto por duas ordens de razões, a saber:

- a primeira, tem a ver com o carácter crítico de instrumentos básicos capazes de suportar o crescimento económico e o desenvolvimento das sociedades, independentemente das épocas, embora com uma enorme aceleração no último meio século, e que são a investigação nos seus diferentes escalões e objectivos, e uma sua consequência na esfera operacional, a inovação;
- a segunda, tem a ver com o universo empresarial que foi seleccionado, o das PME, mas que, no nosso entendimento, se deve preferencialmente focar, devido às suas particulares insuficiências estratégicas críticas e históricas, as micro e pequenas empresas.

A CPPME é a única Confederação Empresarial Portuguesa exclusiva de MPME, que tem desenvolvido ao longo dos últimos 33 anos, um intenso trabalho institucional e reivindicativo, de formação, de apoio e de defesa dos Micro, Pequenos e Médios Empresários. De acordo com os dados estatísticos, referentes a 2016, segundo o escalão de pessoal ao serviço nas empresas, as MPME na Área Metropolitana de Lisboa, representam 99,90% do tecido económico metropolitano, valor igual ao nacional.

As MPME da AML são 28% (322.631) do total de empresas nacional (1.162.246). O número médio de trabalhadores ao serviço por empresa é 3,8.

Os indicadores demográficos das empresas na AML, dizem-nos que as taxas de natalidade são de 16,6%, e de mortalidade 17,2%. O número médio de trabalhadores ao serviço no nascimento de empresas é 1.12, sendo a taxa de sobrevivência a 2 anos de 47,2%.

O volume de negócios das empresas da AML, representa 45,7% (151.663.532 m€) do total nacional (331.601.856 m€).

Estes dados comprovam que as MPME são um sector primordial do tecido económico metropolitano e nacional.

As questões relativas ao I&D, Inovação e Competitividade, na sua abordagem habitual, têm pouco a dizer à generalidade da imensa maioria das MPME da AML.

Dos milhares de Micro e Pequenas empresas de serviços, só algumas dezenas/centenas de tecnológicas da classe Micro

e Pequenas, encaixarão naquele perfil formatado.

Nem mesmo a falácia dos tão propalados slogan «Empreendedorismo» e «Start Up», dado que estas novas empresas, com este nomes sonantes, enfrentam os mesmíssimos problemas dos restantes «Empreendedores já no terreno» a lutar pela sustentabilidade das suas empresas (com os crónicos problemas comuns, aos que estão e aos que vêm), na fiscalidade, no crédito e nos custos bancários, nos custos fixos e de contexto, na lei de arrendamento, lei que não dá qualquer segurança ao negócio, é vermos a quantidade imensa de lojas que têm fechado portas.

Todas as empresas, micro, pequenas, médias e grandes, já foram nalgum momento “start up”, isto é, e de outra forma, todas elas passaram por um momento de nascimento, de infância, e por aí fora.

Isto é verdade nos dias de hoje, como sempre foi verdade no passado.

Esta afirmação tem em vista desmistificar aquilo que parece ser uma autêntica nova descoberta, de que agora existem “start up”, quando no passado não havia, e que serve para dar força a uma poderosa e obsessiva orientação de política económica, que é, a de “todo o apoio às “start up”.

Mas como todas as empresas que num determinado período aparecem/nascem são teoricamente “start up”, então parece que estamos uma nova política de apoio às novas empresas.



No que se refere às questões da «Competitividade e Exportação», o Portugal 2020 remete quase em exclusividade os apoios para as empresas exportadoras, sendo que no universo de mais de 1.200.000 empresas, só cerca de 20.000 trabalham para mercados externos (exportação).

O tecido empresarial não financeiro é sobretudo e predominantemente direccionado para o mercado interno e, mesmo que haja um acréscimo significativo de empresas exportadoras, o aumento nunca ultrapassará as 30.000 empresas (o que já seria muito bom), que fazem exportação.

Não somos contra a exportação (antes pelo contrário), a verdade é que as empresas que trabalham para o mercado interno necessitam de medidas de apoio que não têm existido.

É mais que tempo, de deixar de tratar e dar respostas idênticas a uma realidade bastante diversificada, pois nem todas as empresas, calçam o mesmo número.

Nos Quadros Comunitários anteriores e, no que está a decorrer (Portugal 2020), as micro e pequenas empresas são praticamente arredadas do acesso aos Fundos Comunitários.

Contudo, a economia não vive só de grandes e médias empresas, ou das ditas “start up tecnológicas”. Sem lhes retirar nenhuma importância, mas para além delas, existe um imenso universo de empresas, que embora são sendo determinantes na economia, são dominantes, e sem cujo aperfeiçoamen-

to não há competitividade possível, mas somente ilhas com boas produtividades e competitividades.

Isto significa que, quer a nível nacional, quer a nível da AML, a prioridade e o foco se devem colocar no aumento de competitividade das pequenas e micro-empresas.

Para se responder ao tecido empresarial existente, tem que se ir muito além do habitual até porque as vertentes I&D, I e C, pouco lhes dizem. O seu valor, está sobretudo no valor da sua mão-de-obra.

A questão começa assim pelo desenvolvimento da especial I&D, I adequada ao tecido de empresas que é dominante e determinante da vida económica da AML - micro e pequenas empresas, de serviços, de restauração, oficinas, pequeno comércio, etc. Só essa especificidade do I&D, I poderá aderir à realidade empresarial dominante.

Ora como se sabe estas empresas não têm condições para sequer pensar, organizar ou estabelecer centros de I&D, I.

Assim, tal só poderá ser concretizado via centros públicos, Universidades e Institutos/laboratórios públicos, em articulação com as verdadeiras estruturas associativas de Micro e Pequenos empresários – a CPPME, UACS, e a directa participação dos municípios.

A problemática da «Investigação e Inovação» ainda é mais complexa.

É necessário ter presente que este Programa Comunitário «Investigação e Inovação», nos anteriores Quadros Comunitários, era

decidido em Lisboa e, mesmo assim, Portugal foi sempre contribuinte líquido.

Sendo que, agora se chama Programa “Horizonte 2020” e, decide-se em Bruxelas (as candidaturas são altamente complexas e chega a não haver empresas em Portugal com capacidade técnica e de recursos humanos para elaborarem candidaturas, ao mesmo tempo que obriga à criação de consórcios e parcerias internacionais, modelo só acessível a muito poucos).

Consideramos ser necessário desenvolver:

- Inovação na forma e conteúdo da formação profissional - a actual é totalmente desajustada para as Micro Pequenas Empresas;
- Inovação na aplicação dos Fundos Comunitários com programas específicos, a admissão de projectos que respondam às suas necessidades em matéria regulamentar, financeira, e de controlo;
- Inovação na relação do Estado com as MPE, relação do IAPMEI, da Autoridade Tributária, da Autoridade da Concorrência;
- Inovação na relação do sector financeiro, banca e seguros.

Mas deve haver a ideia clara, que a sobrevivência destas empresas que ronda em média os 2 anos, pode ou irá passar apenas pela I&D, I.

Há políticas que precisam ser alteradas de raiz fiscais, de financiamento, de concorrência e domínio do mercado de gestão e ordenamento do espaço, de energia.

As MPME, estão enraizadas no território da AML, quer nas áreas urbanas, quer nas rurais. É necessário começar por defender esse enraizamento, essa presença, travando a sua periferização, e pior a sua extinção.

É preciso dinamizar o fluxo rural/urbano, a partir da presença da produção rural nos centros urbanos, com uma presença de proximidade.

É assim decisiva a abordagem da gestão e ordenamento do território da AML no tocante às unidades económicas, Ordenamento comercial, travando (no que ainda é possível) a total monopolização pela Grande Dimensão! A questão do arrendamento comercial - questão crucial - para a sua sobrevivência - travar de imediato os despejos, com uma nova lei específica para este arrendamento, que não deve estar misturado com o habitacional.

É necessário que a Autoridade da Concorrência tenha uma intervenção de facto, eficaz, na repressão dos abusos de poder económico dominante e abusos de dependência económica, em particular contra os monopólios de bens não transaccionáveis, como sejam a Energia, a Grande Distribuição, as Telecomunicações, UBER/Táxis.

É necessário que a fiscalidade responda a estas classe de empresas – pondo fim por exemplo, ao Pagamento Especial por Conta – PEC, tributação cega e injusta, que tributa de igual forma atividades e rentabilidades muito diferentes, levando inclusive a que muitos, micro e pequenos empresários paguem mais que o estabelecido em sede de IRC. Desde sempre defendemos que este método indiciário fosse substituído por um regime simplificado assente no apuramento de coeficientes, técnico-científicos, que apurem os rácios de rentabilidade dos vários ramos de atividade dos sectores. Aguardamos com expectativa a sua abolição a 1 de Janeiro de 2019.

É necessário, que as questões de disciplina ambiental (limites legais, obrigações, taxas, etc.) tenham uma intervenção pública de dimensão fortemente pedagógica, com prazos e incentivos, com ajudas para o seu cumprimento, mais do que as coimas a propósito de tudo e nada.

É tempo que a especificidade desta I&D, I seja estudada e aprofundada, para as empresas que existem, e não para meia dúzia de tecnológicas e empresas médias exportadoras, que não devem ser abandonadas, mas que constituem uma outra realidade.



As Universidades da AML em articulação com as estruturas das associações de MPME, têm uma importante palavra a dizer. Quando se fizer o balanço do Programa «Horizonte 2020», as surpresas negativas, certamente, serão imensas.

A CPPME considera por isso necessário que se faça um rigoroso balanço da execução do Portugal 2020, para que a realidade seja efectivamente conhecida.

As «Opções Estratégicas para o horizonte 2030» só poderão fazer sentido se partirem da realidade nacional, sem subterfúgios nem manipulações.

Nas «Opções para 2030» devem constar propostas sérias e objectivas. Propostas, que resolvam os graves problemas e estrangulamentos existentes.

Propostas, direccionadas fundamentalmente para o sistema produtivo nacional, que promovam políticas que garantam a sustentabilidade das Micro, Pequenas e Médias Empresas, de forma a garantir a criação de empregos, com direitos e a dinamização da economia nacional.

As Micro, Pequenas e Médias Empresas (MPME) e seus empresários, parte essencial do tecido económico nacional, mais concretamente as que laboram para e com o mercado interno, reclamam maior atenção por parte da Assembleia da República e do Governo.

Reclamam designadamente:

- Uma reforma fiscal respeitando o artigo 104.º da Constituição da República Portuguesa;
- O acesso ao crédito a juros e spread compatíveis com a economia nacional; custos bancários transparentes e adequados;
- Redução dos custos fixos e de contexto;
- O alargamento dos Fundos Comunitários às Micro e Pequenas Empresas. entre muitas outras medidas que permitam a

sustentabilidade das empresas e a dinamização da economia nacional.

Muitos milhares de micro e pequenos empresários, alguns deles “novos empreendedores”, sem direito a protecção social, indignam-se perante a ausência de políticas que minimamente os defenda.

A CPPME tem insistido e insistirá na necessidade de uma política alternativa e exigirá do Governo medidas imediatas e de médio prazo, que garantam o investimento produtivo e dinamizem o mercado interno nacional.

Em termos de programas e medidas as prioridades devem ir para:

- Criação de um organismo público exclusivo ou predominantemente dedicado ao apoio às pequenas e micro empresas;
- Profundo reforço de programas de formação e particularmente de formação acção para empresários e gestores de micro e pequenas empresas (gestão geral e estratégica e gestão de áreas funcionais);
- Reforço dos programas de apoio à contratação com carácter permanente de trabalhadores qualificados e altamente qualificados, por parte, particularmente de pequenas empresas;
- Alteração profunda das quotas de acesso a programas co-financiados, por parte das micro e pequenas empresas.

Estas são propostas concretas, para as quais são absolutamente necessárias medidas reais.

São propostas para a solução dos problemas dos Micro, Pequenos Empresários, paralelamente à exigência da modernização do tecido económico, que contribua activamente para o progresso do País, o desenvolvimento económico e social de todos os portugueses.” •

EXTINÇÃO DO PAGAMENTO ESPECIAL POR CONTA

A Direção da Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME) emitiu, em 4 de julho, um comunicado em que preconiza a extinção do Pagamento Especial Por Conta (PEC), defendendo “que este método indiciário fosse substituído por um regime simplificado assente no apuramento de coeficientes técnico-científicos, que apurassem os rácios de rentabilidade dos vários ramos de atividade dos Sectores”. Segundo lembra a Confederação, quando o PEC foi instituído, com o argumento da necessidade de combate à fuga e evasão fiscal, a CPPME manifestou-se “desde logo contrária à sua existência, por se tratar de uma tributação cega e injusta, um método indiciário e coleta mínima, que tributava de igual forma atividades e rentabilidades muito diferentes, levando inclusive a que muitos micro e pequenos empresários pagassem

mais que o estabelecido em sede de IRC”. Para a CPPME, “passadas duas décadas e com as alterações entretanto verificadas na máquina fiscal, deixou de fazer sentido qualquer destas duas soluções”. No entanto, a Confederação também salienta que “as obrigações empresariais para com a AT – Autoridade Tributária e Aduaneira têm, nos dias de hoje, fatores determinantes para o cruzamento de dados, que permitem à AT ter conhecimento de todo o movimento das compras efetuadas, bem como de todas as receitas geradas”. Considerando o E-Factura e o SAF-T “instrumentos extremamente eficazes”, que permitem o controlo da AT sobre os micro e pequenos empresários, a CPPME refere que tornam “a fuga às obrigações fiscais pouco significativa”, apesar de “continuarem a existir alguns ramos de atividade onde, por via da aquisição de materiais e peças, na qualidade

de consumidor final, a fuga continue a existir”. Mas para cessar esta prática ilegal, considera a CPPME que “basta que seja obrigatório que nas faturas dos CAE respetivos seja obrigatório colocar o NIF”. Assim, a CPPME considera que, perante a situação atual, “nada justifica que exista tributação fiscal por métodos indiciários e/ou colectas mínimas”; que “nada justifica a existência do regime simplificado do IRC assente em coeficientes técnico/económicos, devendo unicamente existir o IRC, podendo este ter escalões diferenciados, quer por áreas geográficas, quer por ramos de atividade e rentabilidades específicas, etc.; que a Assembleia da República e o Governo “devem respeitar o princípio constante do Art.º 104, da Constituição da República Portuguesa, que afirma que a tributação sobre as empresas deve incidir sobre o rendimento real”. •



**STAND
E VENDA
DE PEÇAS
MERCÉDES**



Rua Joly Braga Santos
lote H, 1600-123 Lisboa
Tel. 217 220 150 | 217 268 879
E-mail: merclasse.geral@gmail.com

TÁXIS DO SÉCULO PASSADO. MANTER OU SUBSTITUIR?



Alguns indicadores recentes apontam para que pelo menos 15 a 20% da frota de táxis a circular na cidade de Lisboa foram fabricados antes do ano 2000.

É dominante, na opinião pública, a ideia de que a frota de táxis está envelhecida e de que a proporção de táxis do século passado é ainda superior.

A nível nacional, o peso das viaturas mais antigas deverá ser semelhante, ainda que ocorram variações significativas, conforme as regiões.

Um táxi do século passado é uma viatura com um mínimo de 18 anos de atividade, que não corresponde às normas europeias de emissões de poluentes.

Até hoje, apenas o município de Lisboa regulou limitações de acesso e circulação para estas viaturas, devendo no entanto esperar-se a aplicação de limitações noutros municípios (nomeadamente urbanos), bem como um progressivo agravamento dessas limitações.

Não há dúvida de que as limitações de circulação que vierem a ser estabelecidas (ou já em vigor) condicionam significativamente a atividade dos táxis que não estiverem conforme com as normas.

A questão que se coloca é, assim, a seguinte:

- Deve aguardar-se pela entrada em vigor das limitações de circulação, para só então proceder à troca da viatura?
- Ou pelo contrário, argumentos exclu-

sivamente económicos aconselham a antecipação da decisão da substituição?

Para responder a esta questão importa analisar os impactos de diversos custos relacionados com a aquisição da viatura e o seu funcionamento, na exploração táxi.

Consumo de combustível

Em qualquer ambiente de exploração, as viaturas fabricadas até 2000 apresentam um consumo de combustível superior ao das viaturas mais recentes. Não faz grande sentido calcular consumos médios para o conjunto do Sector, na medida em que estas médias vão depender do tipo de viatura.

No entanto, para tipos de viatura idênticos, com perfis de utilização também idênticos, as diferenças de consumo de gasóleo encontradas variaram entre os 1,5 litros por 100 km e os 2,8 litros, também por 100 km. Nos dois casos estamos perante valores extremos, pelo que se optou por calcular a diferença de custo correspondente a uma diferença de consumo de 2 litros por cada 100 km (ou seja, as viaturas fabricadas até 2000 consomem mais 2 litros de gasóleo em cada 100 km do que as viaturas fabricadas em 2016/2017).

Assim, para um custo médio por litro de gasóleo de € 1,110 (média de Junho de 2018, sem IVA), a diferença de custo por

cada quilómetro percorrido será de € 0,0222 (um pouco mais de 2 centimos).

Despesas de manutenção

No que respeita às despesas de manutenção, incluindo reparações correntes, mas não serviço de pneus, a diferença de custo por quilómetro estima-se em € 0,0231. Para obter este valor, selecionou-se um grupo de viaturas fabricadas até ao ano 2000 e um outro grupo de viaturas entradas ao serviço em 2015/2016, com pelo menos um ano de atividade. Foram somadas as despesas dessas viaturas em cada ano completo, excluindo as despesas com serviço de pneus e as grandes reparações (os pneus foram excluídos porque em princípio implicam custos semelhantes, as grandes reparações porque não tendo um caráter sistemático não podem ser generalizadas).

A partir desse custo de manutenção anual procedeu-se à divisão pelo número de quilómetros percorridos por cada viatura, tendo-se encontrado custos por quilómetro de € 0,0334 para as viaturas fabricadas até ao ano 2000 e custos por quilómetro de € 0,0103 para as viaturas mais recentes.

Imobilização das viaturas

A imobilização das viaturas, nomeadamente por necessidade de intervenção oficial, pode constituir um acréscimo de custos significativo, a par de uma per-

da de receita, de montante superior.

Tendo em conta o valor médio faturado por quilómetro, um dia de imobilização pode traduzir-se em perdas de receita que variam como mostra a tabela 1. Naturalmente que, nos casos em que se verifica uma forte sazonalidade, a época do ano em que a viatura está imobilizada é muito importante. Por exemplo, no caso do Algarve, a quebra de receita de uma imobilização no Inverno é muito inferior ao valor médio mas, em compensação, uma imobilização de um dia no Verão traduz-se em quebras de receita muito mais elevadas.

A agravar os riscos da perda de receita acresce que se numa viatura nova é possível programar a maior parte dos períodos de imobilização, tal já não será possível numa viatura com 18 ou mais anos. A imobilização pode mesmo ocorrer no período do ano de maior receita diária.

Esta quebra de receita é coincidente com a manutenção dos gastos fixos (mas não se soma). Referem-se, apenas, 3 gastos fixos, a título de exemplo, designadamente o seguro profissional, entre € 2,74 e € 3,29 por dia, as despesas de contabilidade, € 2,79 diários e finalmente os custos com pessoal, de € 42,63 também por dia (mesmo quando não existam empregados, o custo existe, traduzindo-se em perdas de remuneração do industrial), num mínimo, só no conjunto destes custos fixos, de €48,26 diários, para uma viatura com um motorista, custo que sobe naturalmente para € 90,89 diários quando estamos perante dois motoristas. Do ponto de vista dos custos fixos, o montante registado em 5 dias para as viaturas percorrendo 30.000 ou 40.000 km (conforme

Tabela 1

Zona de trabalho	Escalão quilómetros/ano	Receita bruta diária estimada	Receita bruta estimada (5 dias)
Grande Lisboa	40.000	€ 98,04	€ 490,20
Grande Lisboa	60.000	€ 147,06	€ 735,30
Algarve	40.000	€ 91,50	€ 457,50
Algarve	60.000	€ 137,25	€ 686,25
Cidades Médias	30.000	€ 58,82	€ 294,10
Cidades Médias	50.000	€ 98,04	€ 490,20

o sedimento) é de € 241,30 e para as viaturas baseadas na Grande Lisboa e Algarve percorrendo em média 60.000 km por ano, de € 349,90 (tendo em conta que em geral deverão ter mais de um motorista, mas em média não terão 2, consideramos 1,5).

Custo de Aquisição

O custo de aquisição de uma viatura para serviço táxi depende, naturalmente, da marca e modelo de viatura considerada. Calculamos o custo médio de aquisição, sem IVA, para uma gama de 8 modelos, das marcas com melhores ofertas no mercado. O preço médio encontrado foi de € 11.883 (naturalmente sem IVA), com os preços considerados variando entre um mínimo de € 9.474 e o máximo de € 14.550. Se considerarmos também os custos de financiamento vamos encontrar, num período de 5 anos, um custo total de aquisição de € 12.496,52, ou € 2.499,30 por ano. Faz sentido, em relação a este custo, considerar o benefício fiscal indireto, resultante da redução do IRC a pagar pelo industrial. Tendo em conta que a taxa aplicável será, normalmente, de 17%, a redução de IRC

em cada um dos 5 anos poderá alcançar os € 424,88, reduzindo assim o custo de aquisição efetivo a € 2.074,42.

Conclusões

Para avaliar o impacto económico da substituição da viatura comparamos o custo por km da aquisição, com os custos por km da não aquisição (tabela 2).

Verifica-se, assim, que com exceção das viaturas que percorrem 30.000 km por ano, nas cidades médias, a introdução de viaturas novas é vantajosa, do ponto de vista económico em todos os outros casos. Também para estas se verificará vantagem, sempre que:

- O diferencial de consumo com combustível e manutenção seja francamente superior
- O número de dias de imobilização aumenta significativamente com o risco de incidir nos períodos de maior receita.

Em qualquer quadro, verifica-se a ocorrência de benefício económico na substituição da viatura, sempre que esta, em qualquer região, percorra mais de 40.000 km/ano. •

Armando Casanova - Economista

Tabela 2

Região	Cidades Médias		Algarve		Grande Lisboa	
	30.000	50.000	40.000	60.000	40.000	60.000
Escalão de quilómetros percorridos no ano	30.000	50.000	40.000	60.000	40.000	60.000
Custo Aquisição viatura (por quilómetro)	€ 0,0691	€ 0,0415	€ 0,0519	€ 0,0346	€ 0,0519	€ 0,0346
Redução de Custos Variáveis						
Manutenção (por km)	€ 0,0231	€ 0,0231	€ 0,0231	€ 0,0231	€ 0,0231	€ 0,0231
Combustível (por km)	€ 0,0222	€ 0,0222	€ 0,0222	€ 0,0222	€ 0,0222	€ 0,0222
Custos Fixos Imobilização da Viatura						
Pessoal (por dia)	€ 42,63	€ 42,63	€ 42,63	€ 63,95	€ 42,63	€ 63,95
Seguro (por dia)	€ 3,29	€ 3,29	€ 3,29	€ 3,29	€ 3,29	€ 3,29
Contabilidade (por dia)	€ 2,74	€ 2,74	€ 2,74	€ 2,74	€ 2,74	€ 2,74
Custos 5 dias adicionais de imobilização	€ 243,30	€ 243,30	€ 243,30	€ 349,90	€ 243,30	€ 349,90
Custos Fixos da Imobilização por km	€ 0,0081	€ 0,0049	€ 0,0061	€ 0,0058	€ 0,0061	€ 0,0058
Diferença de custos totais por km	€ 0,0534	€ 0,0502	€ 0,0514	€ 0,0511	€ 0,0514	€ 0,0511
Vantagem (+)/Desvantagem(-) viatura nova (por km)	-€ 0,0610	+€ 0,0087	-€ 0,0005	+€ 0,0165	-€ 0,0005	+€ 0,0165

O CARRO CERTO PARA QUEM ESCOLHE SEMPRE O CAMINHO CE

ŠKODA Rapid por apenas
€14.550* + IVA.



*Valor indicado para a versão Active, incluindo desconto promocional, despesas de legalização, tratamento do processo, pintura metalizada preta, pintura de tejadilho e kit de pneu sobressalente.

Consumos combinados de 4,2 l/100km e Emissões de CO₂ combinadas de 109 g/100km.



RTO.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA Rapid 1.6 TDI 115cv Active TÁXI

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

Mais informações em www.skoda.pt

SISTEMAS TARIFÁRIOS DE TÁXI NA EUROPA - I

POR: ARMANDO CASANOVA - ECONOMISTA



Iniciamos neste número uma série de artigos documentando os sistemas tarifários de serviço de táxi em diferentes países europeus.

Num momento em que se discute a revisão da tarifa é essencial conhecer a diversidade de sistemas tarifários praticados nos diferentes países europeus.

A necessidade deste conhecimento não significa que se considere um qualquer sistema tarifário como o melhor, mas antes compreender que os sistemas tarifários apresentam uma grande diversidade, respondendo, melhor ou pior, às necessidades do Sector e da mobilidade nos diferentes territórios.

Procuraremos, assim, chamar a atenção para soluções, algumas naturalmente estranhas face à experiência portuguesa, como sejam tarifas variáveis com a distân-

cia, progressivas ou regressivas, preços por km em função da velocidade da viatura, tabelas diferentes conforme a hora ou tabela única com suplementos para dias e horas especiais, etc.

Estas soluções não são melhores nem piores. Visam, apenas, responder a problemas concretos.

No conjunto dos sistemas tarifários analisados, o sistema de tarifas português é único, por se tratar de um sistema tarifário único, com tarifas aplicáveis iguais em todo o território nacional.

Note-se que não pode ser confundido o sistema tarifário com as tarifas, propriamente ditas.

O sistema tarifário pode ser igual (ou praticamente igual) em todo o território e as tarifas em concreto serem diferenciadas.

Por exemplo, em França, a um sistema tari-

fário praticamente único, correspondem tarifas diferentes para cada um dos 95 departamentos¹.

Pelo contrário, em todos os restantes países quer os tarifários, quer frequentemente o sistema tarifário são definidos localmente, quer a nível municipal, quer a nível supramunicipal ou regional.

Tendo em conta que o sistema francês é o mais semelhante ao sistema português iniciamos aí a nossa viagem.

FRANÇA

O serviço de táxi em França obedece a dois sistemas de tarifário distintos, um *primeiro* correspondente à região parisiense, um *segundo* ao resto do país.

Em regra geral, na França metropolitana, vigora um sistema tarifário articulado em tarifa diurna e noturna, com base quilométrica.

¹ O departamento francês constitui uma realidade semelhante ao distrito português, que aliás foi criado por influência francesa. O maior departamento é o da Gironde (Bordéus), com uma superfície de 9.976 km², inferior ao distrito de Beja. O departamento de menor dimensão é o de Paris, com 105 km², ligeiramente mais do que o município de Lisboa. Também em população são realidades em geral comparáveis, variando entre o menos povoado, Lozère (no centro sul), com 76.000 habitantes, menos do que Portalegre, e Nord, com 2.605.238 habitantes, comparável com os distritos de Lisboa e do Porto.

trica e horária, sendo o retorno sempre pago pelo cliente (o preço Km em serviço só num sentido para fora da zona de estacionamento é duplo do preço Km do serviço de ida e volta).

O valor da bandeirada não varia com a hora e o dia da semana. Na maioria dos casos, a tarifa horária também não sofre variação.

Este sistema aplica-se em 91 dos 95 departamentos em que se divide a França metropolitana, mas se o sistema é igual, as tarifas em concreto são todas diferentes, sendo fixadas a nível de departamento¹.

A cobrança do serviço obedece ao mesmo sistema praticado em Portugal, com um preço km diferenciado, equivalente às nossas tarifas 1,5 ou 3

Integrado neste sistema tarifário, cada departamento determina o seu próprio nível de preços, que variam entre uma bandeirada mínima de € 1,72 e máxima de € 3,50, um preço Km entre € 0,77 e € 1,07 (normalmente duplicado no retorno em vazio), um preço hora variando entre € 15,82 e € 35,80. Note-se que ao valor mais alto da bandeirada não corresponde, necessariamente o valor mais elevado por Km ou por hora, ajustando cada departamento os elementos de preço de acordo com as condições locais.

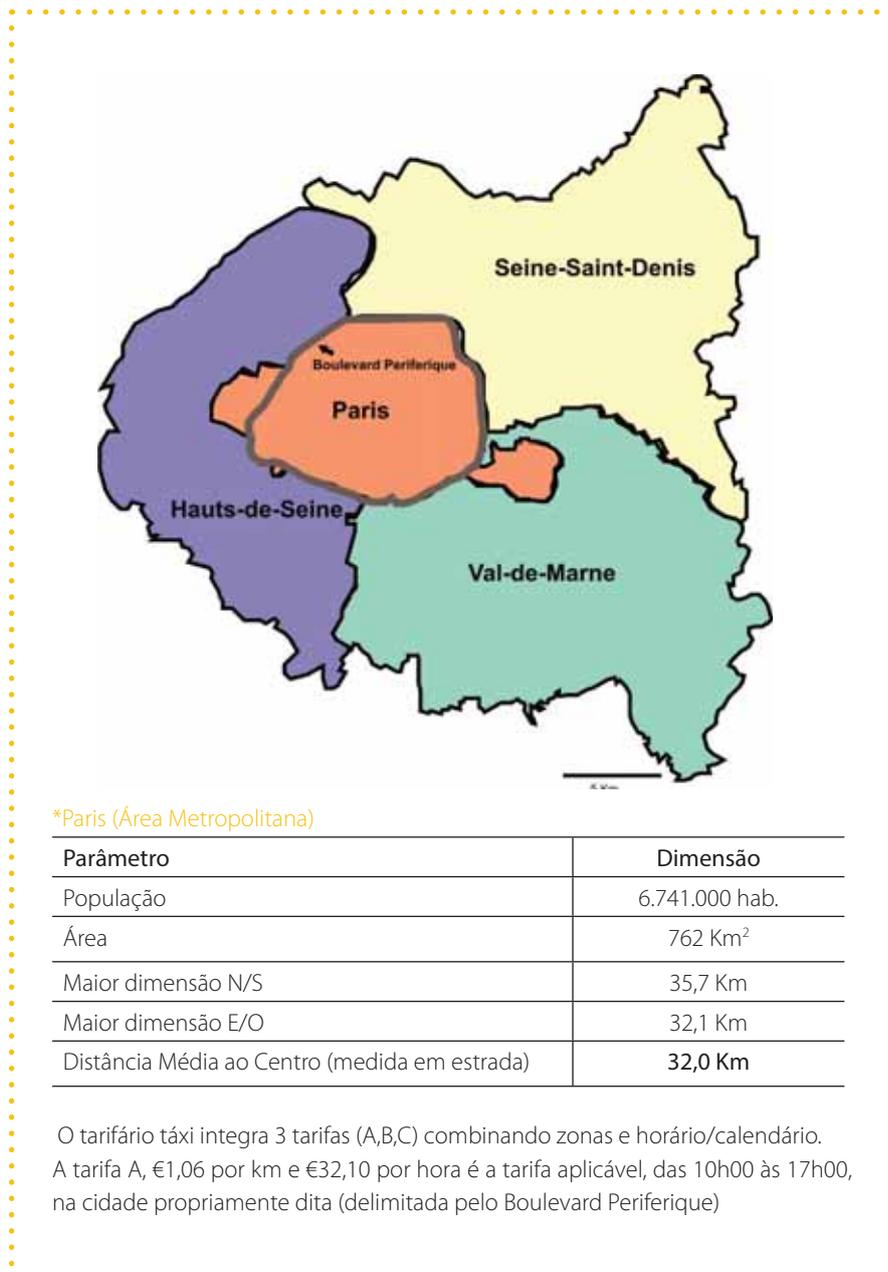
Alguns elementos adicionais são comuns, designadamente o valor mínimo por serviço (atualmente € 7,10 em todo o território), suplementos por passageiro adicional, a partir de 5, bagagem (mais de 3 volumes por passageiro ou utilização de grade ou similar).

PARIS

A partir de 1946, atendendo às novas realidades da expansão urbanística, os táxis com estacionamento na maioria das comunas² da região, com contrapartida na alteração do sistema tarifário que eliminou a tarifa de retorno (equivalente à nossa tarifa 3).

O sistema da região parisiense suporta-se em 3 tarifas (A, B, C) estruturadas de forma combinada por zonas/dia de semana/horário (ver mapa e descrição).

Periferique - equivalente à CRIL). A tarifa B, de €1,30 por km e €38,10 por hora é aplicada nas comunas² periféricas aderentes, das



7h00 às 19h00, e dentro da cidade no horário noturno e durante o dia aos domingos. Finalmente, a tarifa C (€1,58 por km e €35,80 por hora) é aplicada em todas as outras situações, incluindo serviços para o exterior da grande Paris.

Note-se que das 123 comunas integradas nos departamentos periféricos, 38 ainda não aderiram ao sistema integrado, aplicando-se nestes casos o sistema e tarifas definidas no respetivo departamento.

A diferenciação de viaturas de maior dimensão efetua-se pela cobrança de um suplemento por passageiro, a partir do 5º.

São também cobrados suplementos por bagagem e por utilização de grade de carga, nas condições vigentes no resto do território nacional.

O serviço inicia-se a partir do arranque do veículo (ou seja todo o trajeto até embarque do cliente é efetuado com taxímetro ligado). As empresas de rádio-taxis podem fixar um regime de preço específico para estas situações. Os serviços de aeroporto, Orly e Charles de Gaulle, podem ser cobrados em regime de preço fixo.

Para mais informação consultar <https://www.taxis-de-france.com/> (em versão francesa). ●

² Circunscrição administrativa de base em França. Em termos de população e área são em geral comparáveis com os nossos menores municípios ou freguesias de média/grande dimensão.

FPT SOLIDÁRIA COM TÁXIS DE ESPANHA

Alguns indicadores recentes apontam para que pelo menos 15 a 20% da frota de Em nota à imprensa, a Federação Portuguesa do Táxi manifestou a sua solidariedade para com a greve que os industriais e profissionais do táxi espanhóis levaram a efeito durante o mês de julho. “A FPT congratula-se com a consciência de classe que mobiliza estes profissionais nas principais cidades espanholas e acredita que a força da razão que os move, tarde ou cedo, será justamente recompensada”, foi divulgado pela Federação.

A FPT partilha da “luta contra o trabalho

precário, num mercado especulativo promovido por multinacionais, onde os poderes políticos se tornam cúmplices no desrespeito pela lei”.

Perante os anos que já passaram, com a total impunidade das plataformas ilegais, “a FPT sabe que a realidade do Sector do Táxi em Portugal exige o mesmo grau de motivação e empenho”.

A FPT apela a todos os profissionais do táxi para que se mantenham “alerta para um combate que já leva quase três anos mas que nunca foi abandonado, até na rua quando preciso”. •

GREVE DE TÁXIS RUMO À VITÓRIA

O Governo Espanhol cedeu às reivindicações do Sector do Táxi, após 6 dias de manifestação e protesto que alastraram de Barcelona para várias cidades espanholas. O Executivo compromete-se agora a cumprir integralmente a lei.

Os industriais e profissionais do Sector do Táxi de diversas cidades espanholas juntaram-se em greve “por tempo indeterminado”, no seguimento de uma iniciativa de protesto do Sector em Barcelona e Madrid contra as licenças para carros da Uber ou Cabify.

O protesto do Sector do Táxi em Espanha começou em 28 de julho com intensificação dos protestos, que alastraram a outras cidades espanholas, depois de divulgada uma decisão do Tribunal Superior de Justiça da Catalunha, que manteve suspenso o regulamento metropolitano que restringe a concessão daquelas licenças.

O protesto que estava a ser dinamizado pelo Sector em Barcelona e Madrid, passou então a ter voz e acção em Málaga e na Costa do Sol, no sul de Espanha, em Saragoça, na região nordeste, e nas ilhas Baleares, que também aderiram em pleno à greve.

O autarca do município de Málaga manifestou na internet o seu apoio aos profis-

sionais dos táxis da cidade, lembrando que o seu serviço “é essencial” e avançando que a polícia municipal, desde início de 2017, registou um aumento das denúncias contra as plataformas de transportes. O Sector manteve o serviço no aeroporto e nos terminais de transportes ferroviários, para não prejudicar os cidadãos.

Em Saragoça, apesar de garantirem os serviços mínimos prestados pelos veículos adaptados a transporte de pessoas com deficiência, os motoristas de táxi aderiram à greve e a Associação de Táxis de Saragoça manifestou solidariedade para com os profissionais das cidades mais atingidas pela concorrência desleal das multinacionais.

Na Andaluzia, em Sevilha, preparou-se a paragem de metade da frota por quinzenas, podendo haver casos de paragens o mês inteiro, entre greve e férias. Houve uma concentração junto do Estádio Olímpico, com saída em caravana e buzinao.

Em Barcelona, o centro da cidade ficou completamente paralisado, bem como os acessos ao aeroporto. O Sector realizou uma vigília, com profissionais que passaram toda a noite parados na Gran Vía. Perante um cenário de completo conges-



tionamento, pois os profissionais deixaram as suas viaturas estacionadas no centro de Barcelona, a polícia municipal estimou em cerca de 500 os táxis parados naquela que é uma das principais artérias da cidade. Alguns foram mesmo passar a noite a casa, com o táxi no meio de tantas centenas que ficaram bloqueando as vias e os acessos.

Em Madrid os profissionais do táxi decidiram espontaneamente juntar-se à greve de Barcelona, por tempo indeterminado, deixando sem serviço o aeroporto de Barajas e a estação de Atocha e apenas prestando serviços mínimos gratuitos a idosos e a pessoas com deficiência.

Portugueses solidários

A principal via de Madrid ficou também bloqueada e, nesse acto de protesto, começaram a surgir fotografias de profissionais do Sector portugueses que se juntaram à iniciativa em Madrid. Houve também notícia que no aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, dezenas de carros não transportaram passageiros, em solidariedade com os espanhóis.

No Paseo de la Castellana, no centro de



Madrid, no dia 31 de julho, também estiveram táxis de matrícula portuguesa que saíram de Lisboa e do Porto para se juntarem ao protesto espanhol.

As associações nacionais do Sector do Táxi, FPT e Antral, estão solidárias com esta luta. “Temos conhecimento de que partiram vários carros de Lisboa, a título individual, para a manifestação em Espanha. Estamos solidários com os taxistas espanhóis”, afirmou Carlos Ramos, presidente da FPT.

Foram quatro táxis e 10 motoristas portugueses que integraram a iniciativa em Espanha.

No aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, a solidariedade para com o esforço da luta em Espanha mostrou-se com uma paragem de dezenas de viaturas, e os táxis que estavam parados à frente da fila no Aeroporto mostraram duas faixas “fuerza hermanos” e “estamos con ustedes”. A fila não bloqueava o trânsito controlado por agentes da PSP.

Num protesto “ordeiro, solidário de taxistas independentes” de sindicatos ou organizações representativas, os manifestantes salientaram que “só queremos passar o recado e a mensagem aos nossos governan-

tes que não estamos a dormir e o que está a acontecer em Espanha pode acontecer em Portugal”.

Oi realçado que, dos cerca de 300 taxistas que trabalham no Aeroporto, cerca de uma centena continuou a prestar serviço, numa “espécie de serviços mínimos, para manter o transporte de passageiros”, tornando tudo um pouco mais demorado para quem esperava transporte.

Responsabilidade, com certezas

O Governo de Espanha pediu, através do ministro responsável pelos transportes, José Luís Ábalos, mais “responsabilidade” aos táxis em greve lembrando que “prestam um serviço público”.

Nesse dia 31 de julho o Sector solicitou “um novo gesto” ao Executivo espanhol, que garanta “mais certezas” sobre o futuro do táxi, para que o fim da greve se justifique.

Na quarta noite consecutiva em estacionamento de protesto nas avenidas do centro de Barcelona e no famoso Paseo de la Castellana de Madrid, em frente ao Ministério do Fomento, milhares de táxis e seus motoristas vincaram a sua indignação. A per-

noita fazia-se nos próprios carros ou em tendas instaladas nos locais.

Os táxis de Madrid nunca deixaram de cumprir com os serviços mínimos, aceitando apenas transportar de forma gratuita idosos, doentes, mulheres grávidas ou pessoas com mobilidade reduzida.

Protesto geral e nacional

Outras cidades espanholas, entre as quais Valência e Bilbao, também aderiram ao movimento de protesto, que começou a afetar os milhares de turistas em férias de verão.

O Sector do Táxi exige que a gestão das licenças para os veículos das plataformas informáticas Uber e Cabify, entre outras, passem do Governo central para as comunidades autónomas e municípios que são as entidades que enfrentam os verdadeiros problemas de circulação, mobilidade e meio ambiente, cabendo-lhes a gestão dos transportes e seus operadores. O Sector demanda ainda que se cumpra integralmente a lei que prevê a existência de uma licença das plataformas por cada 30 táxis, reivindicações a que o Governo agora responde afirmativamente. ●

FESTIVAL FPT COOL TÁXI 2018

INESQUECÍVEL: A FESTA DA NOSSA GENTE



No dia 30 de junho os associados da FPT não ficaram em casa e a festa foi a maior desde que o FPT Cool Táxi teve início. Foram mais de mil pessoas num convívio cheio de bons momentos e de diversão. Numa organização em que não faltaram os patrocinadores, foi bom ver os participantes em alegre convívio naquela que foi a quinta edição do Festival FPT Cool Táxi, desta vez realizada junto ao mar da Ericeira, na Quinta Pinhal dos Frades.

Entre as 10h00 da manhã, no cocktail de boas-vindas, e o fim do jogo da Seleção Nacional no Mundial de Futebol, ao fim da tarde, houve espaço e tempo para tudo, dos tradicionais passeios de charrete, à

atuação do Rancho Folclórico de Alcaínga e da Banda Musical "Grupo Vips", que abrihantaram cada minuto do evento.

A animação foi "non stop", com jogos para miúdos e graúdos, com insufláveis, aos saltos no "air bungee", num mega-trampolim, ou na piscina bem fresquinha e vigiada pelo ISN / B. V. Dafundo. Para os mais jovens e crianças a diversão esteve sempre no auge mas para os mais velhos, pais e avós, houve também outras atividades lúdicas e muita música. Os patrocinadores presentes mostraram-se em expositores e brindes variados, podendo todos visitar os espaços que contavam com as marcas automóveis e suas viaturas táxi ali patententes.

Os patrocinadores, sem os quais esta edição do FPT Cool Táxi não seria a mesma coisa, foram: a BP, a GALP e a REPSOL, a TAXITRONIC, a seguradora LusoAtlântica, a American Express, a NOS, a Motrio, a Renault Portugal e a Renault Retail Group, a Toyota, que trouxe também a Caetano Auto, e a FIAT.

Logo na entrada do espaço da Quinta, a REPSOL colocou uma limusina enorme e vistosa. Os associados, familiares e amigos passavam pela simpática e alegre recepção das colaboradoras da FPT e logo desfilavam por entre os balões coloridos do evento, já com a música e com o apetitoso aroma do churrasco no ar.



O almoço-convívio foi muito apreciado e contou com bacalhau “à Minhota” e porco no espeto, entre tantas outras delícias gastronómicas que percorreram uma vasta paleta de sabores, do agrado de todos. Já depois da sobremesa, e com os ânimos no auge, a banda musical “Grupo Vips” atuou e encantou. Foram muitos os que deslumbraram a assistência com um pezinho de dança bem animado. Só sorrisos e boa disposição, com outros tantos a acompanharem as letras interpretadas pela banda. Durante toda a festa, a animação ao microfone coube ao já habitual Miguel Peixoto. Na hora dos sorteios comerciais, foram muitos e felizes os premiados com brindes

de todas as marcas presentes. Entre muitos jogos e diversão, após os sorteios, a banda continuou a festa musical. No fim da tarde seguiu-se o churrasco cheio de mais deliciosas iguarias.

Para assistir ao jogo, que entusiasmou mas que infelizmente a Seleção Nacional não venceu, juntou-se uma multidão de cadeiras e, perante um ecrã gigante ali instalado especialmente para o efeito, a claque portuguesa não arredou pé.

Durante todo o evento não era fácil circular por entre o milhar de participantes, mas foi habitual ver os já tradicionais chapéus de palha que costumam ser oferecidos no Festival.

As Delegações da FPT estiveram todas presentes e o “repórter em cima do acontecimento” Fernando Carneiro registou, para gáudio dos tantos amigos, em fotografias que sempre partilha, todos os momentos da festa.

A equipa de reportagem da FPT passou por todas as mesas e também apanhou em foto e vídeo as caras bem dispostas dos participantes. Entrevistados, alguns associados referiram ser esta a edição do FPT Cool Táxi que reuniu mais participantes até ao momento. E realçaram também a crescente participação dos patrocinadores e a distribuição e sorteio de brindes de grande qualidade.



A festa já está prometida para nova edição do Cool Táxi, no verão de 2019, até porque para quem esteve na animada festa da Quinta Pinhal de Frades “este é um momento para confraternizar, na certeza de que a Federação está sempre atenta e na defesa dos nossos direitos”.

O Sector do Táxi agradece e a FPT garante que, “havendo momento e local próprios para a diversão, como é exemplo com o Festival FPT Cool Táxi, nunca esquecemos que a mobilização associativa do Sector é todos os dias cada vez mais necessária, para que a sociedade portuguesa não esqueça que os táxis são serviço público de transportes”.

“Foi bonita a festa, pá”, lá diz a segunda versão da letra da canção do brasileiro Chico Buarque, “Tanto Mar”, cuja criação de 1975 ganhou novos contornos em 1978. E para a FPT também foi assim: “a festa foi mesmo bonita, com uma espetacular moldura humana”.

Aos colaboradores, dirigentes, patrocinadores, associados, suas famílias e amigos, a Federação agradece esta excelente edição do Cool Táxi e convida-os a estarem de novo em convívio e festa em 2019. ●





NÃO É PRECISO MUITO PARA TER TANTAS VANTAGENS.



POR 14.990€*

FIAT TIPO SW TÁXI

RÁDIO TÁTIL UCONNECT NAV 7" | ANDROID AUTO
APPLE CARPLAY | FARÓIS XÉNON | CÂMARA DE
ESTACIONAMENTO TRASEIRA | RODA SOBRESSELENTE
PINTURA METALIZADA PRETO | OFERTA PINTURA TÁXI

*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. Oferta válida até 31/12/2018.
Consumos e emissões de CO₂ em ciclo misto de 3,4 a 3,9 L/100Km e de 89 a 101g/Km.



fiat.pt

PRAÇA DE TÁXIS DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO COM OBRAS DE MELHORAMENTO MUDANÇAS PELA POSITIVA



A FPT esteve reunida com a direcção do Aeroporto de Lisboa – Humberto Delgado, no dia 27 de julho, e foi ouvida no âmbito do projecto de obras de melhoria de funcionamento da praça de táxis ali instalada. Na reunião estiveram presentes vários dirigentes da Federação e representantes do Comando da PSP no Aeroporto, para além dos presidentes do Aeroporto e da FPT.

A ideia apresentada inclui o estabelecimento de “normas básicas de funcionamento da praça de táxis”, para manutenção dos níveis de qualidade dos serviços ali prestados, respeitando as necessidades de “intermodalidade” de transporte e a “inexistência de um quadro legal conciso e de um regulamento da praça de táxis”.

A intenção da Direcção do Aeroporto de Lisboa foi “envolver todos os parceiros da comunidade aeroportuária – FPT, Antral, PSP – promovendo alguns acertos ao funcionamento do serviço de táxi no Aeroporto”.

O projeto determina a criação de um corpo especial de informação, os “allocators”, colaboradores que contribuem para melhor funcionamento da praça de táxis, apoiando tanto passageiros como os motoristas, em estreita interacção com a PSP e com a Direcção do Aeroporto.

Os “allocators” devem prestar informações sobre a utilização da praça, identificar as

situações prioritárias e encaminhar os passageiros ou identificar situações específicas (como os grupos numerosos de viajantes com muita bagagem, passageiros que pretendem pagamento electrónico ou com voucher, por exemplo), agilizando a informação e descongestionando o serviço prestado na fila de espera.

Vão fazer de mediadores, para evitar situações de conflito e para informar com toda a atenção e disponibilidade, tendo sido desenvolvidos procedimentos para o efeito.

Os “allocators” vão ajudar na coordenação do encaminhamento e embarque de passageiros nos táxis, respeitando a ordem de estacionamento e as necessidades específicas dos passageiros, garantindo o normal funcionamento da praça de táxis.

Será ainda colocada junto da serpentina de espera dos passageiros placa informativa com as normas básicas para a Praça.

As obras que estão previstas para breve vão incluir a modificação da disposição da praça de táxis, ampliando um pouco a sua capacidade de serviço a mais táxis em simultâneo, contribuindo também para melhor arrumação do espaço circundante da praça e impossibilitando a paragem no local de viaturas que não sejam táxis. Fica garantida a segurança e é aumentado o conforto, esperando-se assim reduzir tam-

bém o tempo de espera dos passageiros que pretendam sair do Aeroporto.

O projecto surge da constatação dos “condicionalismos estruturais da infraestrutura aeroportuária” e para dar resposta à crescente afluência de passageiros que o Aeroporto Humberto Delgado tem registado no último ano. Mais de 27 milhões de passageiros passam pelo Aeroporto de Lisboa, de acordo com o número fornecido pela Direcção.

Para a FPT, foi uma reunião “muito produtiva e prenunciadora de mais e melhor serviço de táxi no aeroporto”, referiu Carlos Ramos, presidente da FPT, que destaca também que “estas medidas e normas são também promotoras da boa imagem do Sector junto dos passageiros e público em geral”.

Carlos Ramos refere ainda que a reunião é “um exemplo positivo de auscultação ao Sector, na preocupação permanente em melhorar um serviço através de incentivos à motivação, como são as obras anunciadas, que vão certamente beneficiar os passageiros e os profissionais que ali operam”. A FPT apresentou a sua disponibilidade para a divulgação e colaboração com o Aeroporto de Lisboa e apela à compreensão dos profissionais do Sector para que no período de execução das obras previstas contribuam para um fluxo de serviços eficaz e de elevada qualidade. ●



Dacia SANDERO

Oferta Comercial para Táxis



Por
10.490€*

Dacia Sandero dCi90 S&S Comfort

7,56% TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE DE VIATURA

3 ANOS
GARANTIA
ou 100 000km

*IVA não incluído nos valores acima mencionados. LEASING Automóvel para Dacia Sandero dCi90 S&S Comfort com Financiamento RCI. Preço a pronto de 10.990€, TAN 5,70% e MTIC 12.242€. Por 217€/mês e duração de 48 meses. Financiamento 10.490€, com Valor Residual 1.574€. Válido para matriculas até 30/07/2018 para ENI's e empresas com parque até 99 viaturas e sujeito à aprovação da RCI Banque. Imagem não contratual.

FORMAÇÃO SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Sistema da Carta de Condução por Pontos

Desde junho de 2016 está em vigor a carta de condução por pontos.

A cada condutor são atribuídos inicialmente **12 pontos**.

Conforme o tipo de infração cometida, são retirados pontos. Quando ficar sem pontos, fica sem carta!

O condutor **perde pontos** se praticar as seguintes infrações rodoviárias:

- **-6 pontos** nos crimes rodoviários
- **-5 pontos** na condução sob influência de álcool (com taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l) ou sob influência de substâncias psicotrópicas
- **-5 pontos** no excesso de velocidade superior a 40 km/h (motociclo ou automóvel ligeiro) ou 20 km/h (outro veículo a motor) em zonas de coexistência
- **-4 pontos** nas restantes contraordenações muito graves
- **-3 pontos** na condução sob influência de álcool (com taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l)
- **-3 pontos** no excesso de velocidade superior a 20 km/h (motociclo ou automóvel ligeiro) ou 10 km/h (outro veículo a motor) em zonas de coexistência
- **-3 pontos** na ultrapassagem imediatamente antes e nas passagens para peões ou velocípedes
- **-2 pontos** nas restantes contraordenações graves

Se as contraordenações ocorrerem no mesmo dia são retirados no máximo **6 pontos** acumulando apenas no caso das contraordenações por condução sob influência de álcool ou substâncias psicotrópicas. A subtração de pontos acumula sempre com as coimas e multas em vigor.

Principais consequências

Quando os condutores atingirem um número de pontos reduzido, sujeitam-se às seguintes consequências:

- **5 ou 4 pontos:** frequentar ação de formação rodoviária obrigatória
- **3, 2 ou 1 ponto:** repetir o exame de código
- **0 pontos:** repetir o exame de código e o exame de condução, após período de inibição de 2 anos e suportando os respetivos custos (cassação do título de condução).

Recuperação de pontos

- **+3 pontos** se num período de três anos (ou dois no caso de condutores profissionais), o(a) condutor(a) não tiver qualquer registo de contraordenações graves, muito graves ou crimes de natureza rodoviária no seu registo de infrações
- **+1 ponto** a cada período de revalidação da carta, sem crimes rodoviários e se o(a) condutor(a) frequentar voluntariamente ação de formação de segurança rodoviária. Os condutores podem acumular no máximo 15 pontos.

Formação em Segurança Rodoviária

Formação Voluntária (8 horas):

A cada período de revalidação da carta de condução, sem crimes rodoviários **Ganha 1 ponto**

Módulo	Duração (nº horas)
Breve análise do Código da Estrada	3
Breve análise do processo de contraordenações rodoviárias	1
Breve análise do Regulamento de Sinalização do Trânsito	1
O sistema de circulação rodoviária	3
Total	8

Formação Obrigatória (16 horas):

Quando a sua carta tiver **5 ou menos pontos** é notificado pela ANSR. Após receber a notificação da ANSR tem:

- 10 dias úteis para se inscrever numa ação de formação
- 180 dias para concluir a formação

Módulo	Duração (nº horas)
Enquadramento: A responsabilidade do condutor: civil, criminal, contraordenacional, social.	6
Circulação Rodoviária	5
Segurança Rodoviária	5
Total	16

As faltas não justificadas à ação de formação ou à repetição do exame de código, ou a reprovação, implicam a cassação do título de condução (ficar sem carta e aguardar 2 anos para tirar novamente).

Documentos necessários:

Cartão de Cidadão; Carta de Condução; Notificação ANSR (se tiver 5 ou menos pontos)

Procedimento administrativo

Os pontos são subtraídos ou adicionados informaticamente e apenas na data da definitividade da decisão administrativa ou do trânsito da sentença em julgado. Os condutores podem consultar os seus pontos no site ANSR (www.ansr.pt) no Portal das Contraordenações Rodoviárias

Inexistência de amnistia ou retroatividade

As infrações cometidas antes da entrada em vigor do novo sistema serão punidas ao abrigo do regime legal anterior e não terão como consequência a subtração de pontos.

Alteração sem custos

O novo sistema da carta de condução não implica qualquer substituição de documentos.

Preços da formação

Tipo de formação	Nº horas	Horário laboral	Horário pós-laboral (noite e sábado)
Formação Voluntária	8h	50,00 €	60,00 €
Formação Obrigatória	16h	120,00 €	130,00 €





NÃO É PRECISO MUITO
PARA TER TANTAS VANTAGENS.



POR 13.580€*

FIAT TIPO 1.6 120CV LOUNGE TÁXI

RÁDIO TÁTIL UCONNECT NAV 7" | FARÓIS XÉNON
CÂMARA ESTACIONAMENTO TRASEIRA | SENSORES
LUZ E CHUVA | RODA SOBRESSELENTE | PINTURA
METALIZADA PRETO | OFERTA PINTURA TÁXI

*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. Oferta válida até 31/08/2018.
Consumos e emissões de CO₂ em ciclo misto de 3,7 a 4,2 L/100Km e de 98 a 110 g/Km.



fiat.pt



FORMAÇÃO PROFISSIONAL FPT

A FPT ESTÁ DISPONÍVEL PARA ORGANIZAR E REALIZAR FORMAÇÃO NA REGIÃO ONDE RESIDE OU TRABALHA (DESDE QUE SEJA ASSEGURADO UM NÚMERO MÍNIMO DE PARTICIPANTES). CONTACTE AS NOSSAS DELEGAÇÕES.

LOCAIS DE FORMAÇÃO - FPT

SEDE

Lisboa

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

Santarém

Departamento de Formação
Alzira Lopes
Telef. 217 112 870
Email: sede@fptaxi.pt

DELEGAÇÃO CENTRO

Coimbra

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

Viseu

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

Guarda

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

Alvaiázere

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

Covilhã

Departamento de Formação
Helena Marques
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
Cátia Saraiva
Telef. 223 722 900
Fax: 223 722 899
Email: del.norte@fptaxi.pt

Vinh-ais

Departamento de Formação
Cátia Saraiva
/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
8000-257 Faro
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 DE MOTORISTA DE TÁXI:

- **OBTENÇÃO DE CAP**
- **FORMAÇÃO INICIAL (125 HORAS)**
Horário Laboral e Pós-Laboral
- **RENOVAÇÃO DO CAP**
- **FORMAÇÃO CONTÍNUA (25 HORAS)**
Horário Laboral e Pós-Laboral

FORMAÇÃO DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE CRIANÇAS:

- **FORMAÇÃO INICIAL (35 HORAS)**
Horário Laboral e Pós-Laboral
- **FORMAÇÃO COMPLEMENTAR (20 HORAS)**
Horário Laboral e Pós-Laboral

FORMAÇÃO CONTÍNUA DE MOTORISTA DE VEÍCULOS PESADOS DE:

- **MERCADORIAS (35 HORAS)**
Horário Laboral e Pós-Laboral
- **PASSAGEIROS (35 HORAS)**
Horário Laboral e Pós-Laboral

FORMAÇÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA SISTEMA DA CARTA POR PONTOS

- **FORMAÇÃO VOLUNTÁRIA (8 HORAS)**
Horário Laboral e Pós-Laboral
- **FORMAÇÃO OBRIGATÓRIA (16 HORAS)**
Horário Laboral e Pós-Laboral

RENOVAÇÃO CAPI

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



Dacia DOKKER

Oferta Comercial para Táxis



Por
11.542€*

Dacia Dokker 1.5dCi90 Comfort

7,40% TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE DE VIATURA

3 ANOS
GARANTIA
ou 100 000km

*IVA não incluído nos valores acima mencionados. LEASING Automóvel para Dacia Dokker 1.5dCi90 Comfort com Financiamento RCI. Preço a pronto de 11.942€, TAN 5,70% e MTIC 13.433€. Por 239€/mês e duração de 48 meses. Financiamento 11.542€, com Valor Residual 1.731€. Válido para matriculas até 30/07/2018 para ENI's e empresas com parque até 99 viaturas e sujeito à aprovação da RCI Banque. Imagem não contratual.



RENAULT
Passion for life

Renault TRAFIC COMBI 9 LUGARES

Oferta comercial para Táxis



Por

20.489€*

Trafic Passageiros L2H1 1.2T 1.6dCi 125cv S&S

- + Capacidade para 9 lugares
- + Ar condicionado dianteiro e traseiro

Ganho na preservação do ambiente como em prazer de condução
OFERTA Pintura Tejadilho Verde Táxi

*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 em ciclo misto (L/100km) de 5,8 a 9,1 Emissões CO2 (g/km) de 145. Oferta válida para matrículas até 31/07/2018.

OBITUÁRIO



No dia 21 de Julho de 2018 faleceu o associado João Manuel dos Santos Vieira, natural de Miragaia – Lourinhã.

**À FAMÍLIA ENLUTADA,
A FPT APRESENTA AS SENTIDAS
CONDOLÊNCIAS.**

FICHA TÉCNICA

DIRETOR 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** dnuc.portimao@fptaxi.pt - **EDITOR** Rafael Vicente **E-MAIL** gabinete.imprensa@fptaxi.pt - **FOTOGRAFIA** Rafael Vicente - **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Ivo Mendes **E-MAIL** mauriatti@gmail.com - **REVISÃO** Carlos Silva - **COLABORADORES** Isabel Patrício, António Pedro, Fernando Carneiro, Carlos Lima, Patrícia Jacobetty, João Cordeiro, Armando Casa Nova, José Romão, Francisco Costa Lopes, Carla Silva, Alzira Lopes. - **PUBLICIDADE** Rute Oliveira - **IMPRESSÃO** SIG - Sociedade Industrial Gráfica **TIRAGEM** 4000 exemplares - **EMPRESA JORNALÍSTICA** 219182 - **REGISTO DE TÍTULO** 1191183 - **DEPÓSITO LEGAL** 92177/95

ESTATUTO EDITORIAL DA REVISTA TÁXI

1. A Revista *TÁXI*, criada em 1995, é o órgão de informação trimestral da Federação Portuguesa do Táxi (FPT), a sua proprietária, e é gerida pela Direção da Federação. 2. Como órgão institucional deve respeitar os Estatutos da FPT. Como órgão de informação deve respeitar os princípios deontológicos da Imprensa e a ética profissional do Jornalismo. 3. A *TÁXI* privilegia, na sua temática, as questões relacionadas com o Sector do Táxi, no sentido da promoção da defesa dos seus associados e dos industriais e profissionais do Sector, como cidadãos com direitos e deveres, sendo elemento ativo na defesa dos seus direitos na sociedade portuguesa. 4. A *TÁXI* deve ser, também, veículo de toda a problemática do Sector do Táxi, promovendo a defesa dos seus direitos e divulgando as iniciativas das suas organizações representativas. 5. A *TÁXI* poderá incluir temas gerais de carácter informativo, cultural e recreativo. 6. A *TÁXI* deve estar permanentemente atenta ao que se passa na FPT e deve ser um colaborador privilegiado dos seus Órgãos Sociais, na Sede e nas Delegações e Núcleos, na divulgação da imagem e dignificação da Federação, junto dos Órgãos do Estado e das Autarquias, das Autoridades Policiais e de Segurança, das organizações internacionais do Sector do Táxi, das organizações de industriais e de profissionais do Sector do Táxi e da opinião pública em geral. 7. A *TÁXI* deve prestar atenção muito especial às bases da FPT, reservando parte importante do seu espaço para a divulgação das notícias e eventos das Delegações e dos Delegados e para dar voz aos associados, quer publicando as suas cartas, quer indo ao seu encontro para colher os seus testemunhos a publicar em forma de entrevista. 8. Sendo os industriais e profissionais os agentes do Sector dos Transportes, a revista *TÁXI*, em colaboração com a Direção da FPT, deve manter os associados informados sobre o Sector dos Transportes, em especial nos assuntos de interesse comum com o Sector do Táxi. 9. Na seleção do material a publicar, a *TÁXI* deve ter presentes princípios de isenção e pluralismo, devendo a colocação dos textos nas páginas, as ilustrações e outros elementos obedecer a critérios baseados na efetiva importância de cada texto ou foto e não nas convicções ou interesses particulares dos seus autores ou de quem seleciona ou pagina. 10. Em cada edição, a *TÁXI* deve fazer a distinção do que é material noticioso e do que é opinião. As notícias devem ser objetivas e cingir-se à narração e análise dos factos; as opiniões devem ser assinadas por quem as defende e obedecer aos princípios do presente Estatuto. 11. A *TÁXI* deve estar atenta à evolução das novas tecnologias da informação e procurar estar atualizada na sua utilização.

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

FORMAÇÃO

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

CARTA POR PONTOS

50€

DESDE

FORMAÇÃO VOLUNTÁRIA

A cada período de revalidação da carta de condução sem crimes rodoviários adiciona 1 ponto.

GANHA 1 PONTO

Duração: 8 horas

120€

DESDE

FORMAÇÃO OBRIGATÓRIA

Quando a sua carta de condução tiver 5 ou menos pontos é notificado(a) pela ANSR. Após receber essa notificação, tem:

- 10 dias úteis para se inscrever numa ação de formação;
- 180 dias para concluir a formação

Duração: 16 horas

Mais Informação:

Site: www.fptaxi.pt

Sede Lisboa: Tel: 217 112 870 Email: sede@fptaxi.pt

Delegação Norte Porto: Tel: 223 722 900 Email: del.norte@fptaxi.pt

Delegação Centro Coimbra: Tel: 239 840 057 Email: del.centro@fptaxi.pt

Delegação Sul Faro: Tel: 289 878 102 Email: del.sul@fptaxi.pt

