

TÁXI

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

78

**MAIS DO QUE
PALAVRAS
PARA 2019**



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

PALAVRAS PARA QUÊ?

O ano de 2018 terminou, aprovou-se o Orçamento do Estado para 2019, entrou em vigor a Lei TVDE, surgiram dúvidas, há promessas pendentes que geram expectativa mas não cessou a luta do Táxi contra o injusto desequilíbrio criado por algumas forças políticas no Parlamento (PSD, PS e CDS-PP), que apoiaram o Governo na legalização da fragilidade social, com recurso a palavras bonitas como “modernidade”, “empreendedorismo”, “competitividade”, “inovação”, “concorrência”. Palavras completamente ocas de sentido, pois são usadas para apressar o tal “fato à medida” de interesses que não são os de Portugal.

A Lei TVDE e a sua regulamentação está em vigor, com graves lacunas que agora são exploradas com esperteza e subtilezas, de qualquer maneira, fora do que seria desejável para um, são funcionamento do mercado e da economia nacional.

A capacidade da Federação e do próprio Sector do Táxi é que não diminuiu face ao panorama desolador deste “salve-se quem puder”.

Para a FPT, o ano de 2019 terá que ser mais do que palavras. As nossas propostas para modernização e revitalização do Táxi estão na mesa das muitíssimas entidades públicas com quem nos reunimos em trabalho árduo, persistente e contínuo. Não nos cansamos de afirmar as nossas propostas, de denunciar o que está mal. É nesse trabalho coerente que defendemos os inalienáveis direitos dos industriais e profissionais do Táxi, sublinhando com argumentos válidos e transparentes a vontade do Sector para melhorar a sua imagem, renovando-se no serviço público que presta.

Das palavras que temos recebido junto das entidades contactadas, em promessas de apoio e compreensão, já percebemos que entre os poderes há consciência do muito que falta tratar.

É na ação, muito para além das palavras fáceis, que veremos se esses compromissos políticos para com o Táxi são honrados, se há de facto vontade para criar condições de concorrência efetiva e leal no mercado português.

No Poder Local assentamos a expectativa de ver controlado um fenómeno internacional que produz efeitos muito negativos para os cidadãos, que precariza as relações laborais e que manipula tarifas pagas pelo consumidor. As Autarquias é que poderão equilibrar o que este Governo, com o apoio do PSD, PS e CDS-PP, desequilibrou a bem de uma modernidade oca de humanidade.

No entanto, para que o Poder Local, assente nos Municípios, possa realmente ser o “fiel da balança” na sociedade portuguesa, há que ter a coragem de nele delegar essa missão. E foi esse o compromisso que o Partido Socialista propôs ao Sector, depois de oito dias de paralisação nacional.

Esperamos, assim, o reforço das competências do Poder Local, também na fiscalização, monitorização e gestão dos contingentes dos transportes de passageiros. Ninguém pode estar acima da Lei.

Nos últimos dias de 2018 a FPT foi recebida por algumas Autarquias e uma vez mais colocou na agenda as questões urgentes do Táxi. Este trabalho nunca pára e dará resultados positivos, pois a Federação está convicta de que os Municípios querem receber essas competências conhecendo aquilo que realmente afeta os cidadãos todos os dias. A lei da selva não favorece ninguém.

Na perfeita consciência de que haverá muito mais palavras para ouvir e outras tantas para dizer, na busca de soluções justas, afirmamos que este ano será feito de exigência, de ação e luta incansável pelos direitos dos nossos associados e do Táxi, defendendo assim os interesses da economia nacional.

2019 será, de facto, muito mais do que palavras! ●

ÍNDICE

04 ATUALIDADE

12 NOTÍCIAS

18 LISBOA

21 VENTO NORTE

22 ESPECIAL

23 ESTUDO

28 INTERNACIONAL

31 OBITUÁRIO
FICHA TÉCNICA
ESTATUTO EDITORIAL



FPT TOMA POSIÇÃO SOBRE LEGISLAÇÃO

Novos diplomas que resultaram da participação no Grupo de Trabalho coordenado pelo IMT, que reuniu a FPT e a Antral são alvo de análise pela Federação, em prol dos direitos do Táxi.

Depois de um último trimestre de 2018 durante o qual entrou em vigor a legislação sobre a atividade TVDE e plataformas eletrónicas de transporte de passageiros em viaturas ligeiras descaracterizadas, foram publicados e entraram em vigor novos diplomas, desta vez sobre a atividade do táxi. A Federação Portuguesa do Táxi divulgou publicamente a sua posição sobre esses diplomas, com toda a clareza, referindo-se, quanto ao Imposto sobre Veículos Automóveis Táxi como “uma conquista partilhada por um Grupo de Trabalho... onde nem todos assinaram as conclusões”. A Federação salientou esta posição sublinhando que “importa, pois, partilhar a responsabilidade por todos os parceiros envolvidos e anular qualquer tentativa mesquinha de um só parceiro ficar com todos os louros. A situação roça o ridículo quando o parceiro em causa recusou assinar as respetivas conclusões do Grupo de Trabalho”. O Orçamento Geral do Estado 2019, aprovado pelo PS, BE, PCP, PEV e PAN, contemplou a descida do período de tributação de cinco para quatro anos do ISV para o Táxi. Esta descida é reflexo das conclusões do Grupo de Trabalho coordenado pelo IMT, que reuniu a FPT e a Antral. Das conclusões deste Grupo de Trabalho, posteriormente vertidas

em decisão governamental, destacaram-se ainda o local da fixação do taxímetro, a suspensão de atividade, o limite de idade da viatura táxi e a definição das cores do táxi. As conclusões foram assinadas apenas pela FPT e pelas entidades estatais que participaram no Grupo de Trabalho, não sendo firmadas pela Antral.

“A legislação é manifestamente ineficaz e insuficiente para atingir os objetivos pretendidos. A Federação tomará brevemente a posição que será mais favorável ao Sector”, salienta Carlos Ramos, Presidente da FPT.

Nova legislação

Em 11 de janeiro foi publicado o Decreto-Lei n.º 3/2019, que pode ser consultado no Diário da República Eletrónico. Em 31 outubro de 2018 foi publicada a Portaria 294/2018. Publica-se na íntegra ambos os diplomas, para referência dos associados e leitores. O Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro, entrou em vigor no dia 12 de janeiro e consagra a possibilidade de suspensão do exercício da atividade de transportes em táxi pelo período de um ano e clarifica a possibilidade de colocação do taxímetro no espelho retrovisor. O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa, ao promulgar o DL 3/2019, de 11 de janeiro, ressaltou que “apesar de as



presentes inovações pecarem por defeito, relativamente à prometida reforma do sector do táxi, por serem positivas o Presidente da República promulgou hoje o diploma do Governo que consagra a possibilidade de suspensão do exercício da atividade de transportes em táxi pelo período de um ano e clarifica a possibilidade de colocação do taxímetro no espelho retrovisor”.

Em 13 de dezembro, o Governo aprovou o decreto-lei que permite a suspensão até um ano, por decisão do próprio interessado, do exercício da atividade de transportes em táxi e clarifica a possibilidade de colocação do taxímetro no espelho retrovisor.

O diploma estabelece também a possibilidade de suspensão da licença de táxi até um ano, para que estas viaturas possam ser transporte de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE). Sobre a Portaria 294/2018, de 31 de outubro, a Federação Portuguesa do Táxi esclareceu publicamente que “até 2023 é possível licenciar

veículos com idade superior a 10 anos”, realçando que, sem prejuízo do entendimento da FPT anteriormente divulgado sobre o enquadramento do regime transitório da Portaria 294/2018, o IMT divulgou informação pela qual esclarece que “veículos já licenciados ou a licenciar, devem em 31 de dezembro de 2023 satisfazer o requisito ...” da idade inferior a dez anos, “de onde se conclui”, segundo a FPT, “que até essa data podem ser licenciadas viaturas com idade superior a dez anos”. A nova legislação origina assim a quinta alteração da Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, alterada pelas Portarias n.º 1318/2001, de 29 de novembro, n.º 1522/2002, de 19 de dezembro, n.º 2/2004 de 5 de janeiro, e n.º 134/2010, de 2 de março, que regulamentou o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, no que respeita a características e normas de identificação e ao tipo de veículo a utilizar na atividade de transportes em táxi. •

DECRETO-LEI N.º 3/2019, DE 11 DE JANEIRO

O sector da mobilidade e transportes urbanos tem sido objeto de desenvolvimentos tecnológicos e organizacionais que abrem novas perspetivas e materializam opções variadas em termos das formas de prestação dos serviços e da sua adoção por parte dos cidadãos.

Considerando a importância do sector do táxi no ecossistema da mobilidade urbana, o Governo tem mantido um diálogo profícuo com os seus atores, com o intuito de criar melhores condições para a sua modernização. Disso é exemplo o Grupo de Trabalho Informal para a Modernização do Sector do Táxi, coordenado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., que contou com a participação de representantes das duas associações do sector, a Federação Portuguesa do Táxi e a Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros, que durante o ano de 2018 se debruçou sobre um conjunto de temas estruturantes para o sector, encontrando uma plataforma de diálogo que reconhece como valores comuns a prioridade ao cidadão, a inovação e o respeito pelas melhores práticas ambientais.

De entre os temas tratados no referido Grupo de Trabalho, foi proposta a possibilidade de suspensão do exercício da atividade por parte de detentores de licença de táxi por um período de 365 dias, desde que previamente comunicado aos municípios emissores da licença. De forma a que não seja prejudicado o nível de serviço de transporte em municípios com um número de táxis licenciados muito pequeno, é ainda dada a possibilidade desses órgãos autárquicos competentes se oporem à suspensão da licença.

Permite-se ainda a colocação do taxímetro no espelho retrovisor do veículo.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios da Região Autónoma dos Açores e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Foi promovida a audição dos órgãos de governo próprios da Região Autónoma da Madeira, da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, da Federação Portuguesa do Táxi e da Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º - Objeto

O presente decreto-lei procede à oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.os 156/99, de 19 de setembro, 167/99, de 18 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Leis n.os 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, e pelas Leis n.os 5/2013, de 22 de janeiro, e 35/2016, de 21 de novembro.

Artigo 2.º - Alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto Os artigos 11.º e 18.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

[...]

1 - [...].

2 - Os taxímetros devem ser colocados na metade superior do tablier ou em cima deste, ou no espelho retrovisor, em local bem visível pelos passageiros, não podendo ser sujeitos a controlo metrológico legal os que não respeitem esta condição.

Artigo 18.º - Suspensão e abandono do exercício da atividade

1 - O exercício da atividade de transportes em táxi pode ser suspenso mediante mera comunicação prévia aos municípios emissores da licença, por um período de até 365 dias consecutivos.

2 - A retoma da atividade de transportes em táxi decorrente da suspensão deve ser comunicada pelo detentor da licença de táxi à câmara municipal responsável.

3 - Uma vez comunicada a suspensão do exercício da atividade de transportes em táxi, não pode haver nova suspensão num período de 365 dias consecutivos, contados a partir do último dia de suspensão.

4 - As câmaras municipais podem opor-se à suspensão do exercício da atividade quando tiverem fixado um contingente inferior a sete táxis por concelho, no prazo de 10 dias úteis.

5 - Presume-se que há abandono quando tiverem decorrido 365 dias consecutivos desde a emissão do último recibo comprovativo do valor total do serviço prestado, nos termos impostos pelo «sistema de tarifário» ou quando o taxímetro do veículo afeto à atividade de transportes em táxi não tenha registos de deslocações nesse período.

6 - O abandono do exercício da atividade determina a caducidade do direito à licença do táxi.»

Artigo 3.º - Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de dezembro de 2018. - Augusto Ernesto Santos Silva - Ricardo Emanuel Martins Mourinho Félix - Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita - José Fernando Gomes Mendes.

Promulgado em 18 de dezembro de 2018.

Publique-se.

O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

Referendado em 7 de janeiro de 2019.

O Primeiro-Ministro, António Luís Santos da Costa. ●

PORTARIA N.º 294/2018, DE 31 DE OUTUBRO



O sector da mobilidade e transportes urbanos tem sido objeto de desenvolvimentos tecnológicos e organizacionais que abrem novas perspetivas e materializam opções variadas em termos das formas de prestação dos serviços e da sua adoção por parte dos cidadãos.

Considerando a importância do sector do táxi no ecossistema da mobilidade urbana, o Governo tem mantido um diálogo

profícuo com os seus atores, com o intuito de criar melhores condições para a sua modernização. Disso é exemplo o Grupo de Trabalho informal para a Modernização do Sector do Táxi (GTMST), coordenado pelo IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, que contou com a participação de representantes das duas associações do sector, FPT (Federação Portuguesa do Táxi) e ANTRAL (Associação Nacional

dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros), que durante o ano de 2018 se debruçou sobre um conjunto de temas estruturantes para o sector, encontrando uma plataforma de diálogo que reconhece como valores comuns a prioridade ao cidadão, a inovação e o respeito pelas melhores práticas ambientais.

De entre os temas tratados no referido Grupo de Trabalho, foi abordada a coerência da caracterização dos veículos afetos ao serviço de táxi, bem como a possibilidade de estabelecer uma idade limite para os veículos.

A experiência trazida pelo sector do táxi e a reconhecida necessidade de uniformizar as características e normas de identificação dos veículos, designadamente no que respeita às cores utilizadas, tornará mais coerente e facilmente identificável pelos passageiros utilizadores deste tipo de transporte público de passageiros.

Por outro lado, para os novos veículos afetos ao serviço de táxi a licenciarem-se novas regras sobre a respetiva idade, que passará a estar limitada a dez anos a contar da data da primeira matrícula. Para o caso dos veículos já licenciados, é fixado um regime transitório para o cumprimento do limite de idade, que se estende até 31 de dezembro de 2023. Para refletir na



lei os propósitos enunciados, procede-se à alteração da Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, que regulamenta o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, no que respeita a características e normas de identificação e ao tipo de veículo a utilizar na atividade de transportes em táxi.

Foram ouvidas as seguintes entidades: AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, a FPT - Federação Portuguesa do Táxi e a ANTRAL - Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pela Lei n.º 156/99, de 14, de setembro, pela Lei n.º 106/2001, de 31 de agosto, pelo Decreto-Lei n.º 41/2003, de 11 de março, pelo Decreto-Lei n.º 4/2004, de 6 de janeiro, e pelas Leis n.º 5/2013, de 22 de janeiro, e n.º 35/2016, de 21 de novembro, manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, o seguinte:

Artigo 1.º - Objeto

A presente portaria procede à quinta alteração da Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, alterada pelas Portarias n.º 1318/2001, de 29 de novembro, n.º 1522/2002, de 19 de dezembro, n.º 2/2004 de 5 de janeiro, e n.º 134/2010, de 2 de mar-

ço, que regulamentou o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, no que respeita a características e normas de identificação e ao tipo de veículo a utilizar na atividade de transportes em táxi.

Artigo 2.º - Alteração à Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril

Os n.os 1.5 e 2 do ponto 1.º da Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, alterada pelas Portarias n.º 1318/2001, de 29 de novembro, n.º 1522/2002, de 19 de dezembro, n.º 2/2004 de 5 de janeiro, e n.º 134/2010, de 2 de março, passam a ter a seguinte redação:

«1.º

[...]

1 - Para o exercício da atividade de transportes em táxi só podem ser licenciados veículos automóveis de passageiros que, para além do taxímetro, estejam equipados com um dispositivo luminoso, possuam distintivos de identificação próprios e tenham as seguintes características:

1.1 - [...].

1.2 - [...].

1.3 - [...].

1.4 - [...].

1.5 - Parte superior do veículo de cor verde-mar, correspondendo à escala Pantone com referência '3248C'; e parte inferior de cor preta, correspondendo à escala Panto-

ne com referência 'Process Black C'.

2 - O disposto nos n.os 1.2 e 1.5 é aplicável apenas a novos veículos a afetar à atividade.»

Artigo 3.º - Aditamento à Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril

São aditados o n.º 3 ao ponto 1.º e n.º 4 ao ponto 6.º, com a seguinte redação:

«1.º

1 - [...].

2 - [...].

3 - Os veículos utilizados na atividade de transportes em táxi devem possuir idade inferior a dez anos a contar da data da primeira matrícula.

6.º

1 - [...].

2 - [...].

3 - [...].

4 - As empresas detentoras de veículos afetos à atividade de transportes em táxi e licenciados à data de entrada em vigor da presente portaria devem, até 31 de dezembro de 2023, cumprir com o disposto no n.º 3 do ponto 1.º da presente portaria.»

Artigo 4.º - Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte após a sua publicação.

O Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, José Fernando Gomes Mendes, em 25 de outubro de 2018. •

ENTRADA EM VIGOR DA LEI DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE GERA DESCONFORTO

Associações enviaram Nota à Imprensa sobre a entrada em vigor do diploma que regulamenta o Transporte em Veículo Descaracterizado a partir de plataforma Eletrónica (TVDE), denunciando irregularidades e alertando para o “grande desconforto sentido no Táxi”.

As associações representativas do Táxi divulgaram publicamente, através dos órgãos de comunicação social, que, “a breves horas da entrada em vigor do diploma TVDE”, o Instituto de Mobilidade e Transportes - IMT, a entidade reguladora, ainda não havia emitido os formulários de licenciamento e não tinha qualquer informação no seu *site*, denunciando irregularidades e alertando para o “grande desconforto sentido no Táxi”.

Segundo o comunicado das associações, “o Instituto de Mobilidade e Transportes ainda não emitiu, por exemplo, o modelo de certificado exigido para o curso de formação rodoviária para motoristas, cujo prazo terminou a 10 de Setembro 2018”. A falta acontecia também no balcão do empreendedor no *site* do IMT, onde o processo de licenciamento deve ser realizado mas que, segundo o próprio Instituto, está “em fase de testes”.

Para as associações, “perante esta realidade, prova-se que a ilegalidade, a concorrência desleal e a tentativa de viciação de mercado dos TVDE está para continuar”. A FPT e a ANTRAL denunciaram que “a pressa atabalhoada do Governo, PS, PSD e CDS/PP revela mais uma vez o efeito da incompetência que continua a permitir o roubo da economia nacional e a tirar o pão a 30 mil trabalhadores”.

As associações insistem numa mensagem que já conta dois anos: “cumpra-se a Lei do Táxi, cumpram-se as decisões dos Tribunais e a Lei 35/2016, as leis que de-

finem o regime do acesso e exercício da atividade de transporte de passageiros em veículos ligeiros em Portugal e que proíbem e punem o transporte ilegal de passageiros”, atribuindo toda a responsabilidade aos ministros da Administração Interna e do Ambiente e Transição Energética.

Promessas por cumprir

As associações do Sector do Táxi afirmaram ainda que “não deixarão cair a promessa do Grupo Parlamentar do Partido Socialista de transferir para a Comissão de Descentralização o licenciamento, regulação e contingentação do Transporte em Veículo Descaracterizado a partir de plataforma Eletrónica”.

Sobre a Portaria n.º 293/2018 de 31 de Outubro, que regulamenta as matérias respeitantes aos cursos de formação rodoviária para obtenção e renovação do certificado de motorista de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (CMTVDE), as associações salientaram que “vem acrescentar mais um elemento à inconstitucionalidade da lei de base, ao criar uma formação inicial e contínua, menos exigente e mais curta e sem carácter eliminatório, bem diferente do regime existente para os profissionais de táxi que continuará a dispor de maiores exigências que a impedirão de concorrer no mercado de forma igual e justa”. •





FPT ACOMPANHA DEBATE PARLAMENTAR E DENUNCIA “FALTA DE VONTADE POLÍTICA”

FPT lamenta “falta de vontade política por parte de alguns partidos para defender o Táxi”, depois da não aprovação de medidas legislativas que poderiam minorar efeitos nefastos ou mesmo revogar a Lei 45/2018, 1 de agosto.

“As medidas propostas não colheram força parlamentar para serem aprovadas, por evidente falta de vontade política por parte de alguns partidos para defender o Táxi, mas a FPT regista muito positivamente as iniciativas dos Grupos Parlamentares do PEV, PCP e BE, que tentaram resolver as complicações geradas pela aprovação da Lei das Plataformas Eletrónicas de Transporte de Passageiros”, referiu Carlos Ramos, presidente da Federação, à saída do hemiciclo. No dia 18 de outubro, os Grupos Parlamentares do PEV, PCP e BE tentaram, sem sucesso, alterar ou mesmo revogar a Lei 45/2018, de 1 de agosto, sobre as TVDE.

Nas galerias, assistindo ao Plenário, estiveram profissionais, dirigentes e associados da FPT que, no final de mais uma jornada parlamentar, lamentaram o desequilíbrio gerado pela “Lei Uber”.

Os projetos de lei versavam sobre as seguintes questões: Projeto de Lei n.º 1000/XIII/4.ª (PEV) – regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência (Primeira

alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto); Projeto de Lei n.º 1001/XIII/4.ª (PEV) – competências às Camaras Municipais para o licenciamento das viaturas com vista à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto); Projeto de Lei n.º 1002/XIII/4.ª (PEV) - definição de preços e tarifas com clareza, transparência e estabilidade e estabelece um tarifário homologado que impeça flutuações de preços, impedindo a venda com prejuízo (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto); Projeto de Lei n.º 994/XIII/4.ª (PCP) - revogação da Lei n.º 45/2018 de 1 de agosto – “Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica”; Projeto de Lei n.º 1014/XIII/4.ª (BE) - revogação da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto – “Regime Jurídico da Atividade de Transporte Individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica”. •

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA DIRIGIU RECOMENDAÇÕES AO GOVERNO



O Parlamento, através de quatro Resoluções da Assembleia da República publicadas em 6 de agosto, recomendou ao Governo que criasse novas regras para o Sector do Táxi. A criação de tarifas especiais e de apoios à compra de veículos eléctricos, a melhoria das praças de táxi e a limitação da idade dos veículos foram algumas das medidas cuja legislação o Parlamento recomendou ao Governo.

Publicadas em Diário da República, as quatro resoluções da Assembleia da República foram apresentadas na sequência dos projectos do PCP, BE, PS e CDS-PP aprovados em maio e que recomendavam medidas de modernização, apoio e introdução de transparência no Táxi.

O Parlamento recomendou ao Governo que legislasse para extinguir o mercado paralelo das licenças de táxi e para fiscalizar, de forma regular, através da Autoridade para as Condições do Trabalho, as condições de trabalho nas empresas do Táxi.

Pretende o Parlamento que seja disponibilizada ao utilizador do serviço de táxi informação prévia sobre o valor da viagem, com base numa estimativa a ser fornecida em condições normais de tráfego. A AR recomendou ainda a adopção das melhores práticas europeias de transparência para o serviço de táxi nos principais aeroportos do País. Apesar de já não ser novidade no mercado português, a Assembleia da República considerou necessário assegurar que, até 2020, todos os táxis estejam em condições de prestar esse serviço com regras de

transparência e de fiabilidade na fixação de tarifas, pagamentos eletrónicos ou em numerário com a respetiva emissão de recibos, oferecendo livre acesso à Internet aos passageiros.

Outra resolução da Assembleia da República recomendou ao Executivo medidas sobre o tarifário convencionado, com a simplificação do regime, designadamente através da eliminação de suplementos como o de bagagem.

O Parlamento sugeriu a criação de percursos específicos e respetivas tarifas pelas câmaras municipais, em conjugação com o sector, assim como a regulamentação da prestação de serviços nos aeroportos e terminais portuários, com a criação de tarifa especial.

Para os táxis com capacidade para mais de quatro lugares os deputados recomendaram a criação de um tarifário duplo. Não foi esquecido um incentivo à oferta de serviço nas noites de 24, 25 e 31 de dezembro e 1 de janeiro, com a criação de uma tarifa especial para o serviço noturno nestes dias.

Foi também sugerido ao Governo a definição de apoios à aquisição de táxis eléctricos e a obrigatoriedade de colocação do taxímetro em cima do *tablier*, ao centro, ou no espelho retrovisor, garantindo total visibilidade do mesmo para o utilizador, além da determinação de uma cor padrão.

O Parlamento defendeu e recomendou ainda que o Governo crie legislação que contribua para a melhoria das condições de trabalho dos profissionais e das condições de prestação de serviço aos consumidores, devendo ser desenvolvido um trabalho com os municípios, nomeadamente ao nível das praças de táxi e das estruturas de apoio aos motoristas e passageiros.

Outra das medidas recomendadas prende-se com a promoção de um sistema nacional de comparticipação da viagem em táxi no interior do País, para que pessoas carenciadas e isoladas possam beneficiar de um desconto de 10% sempre que se desloquem para consultas no âmbito do Serviço Nacional de Saúde. ●

FPT NO PARLAMENTO EUROPEU

“SEM A PROTECÇÃO DOS DIREITOS DOS CIDADÃOS NÃO HÁ MODERNIDADE POSSÍVEL”

Em 20 e 21 de novembro último, a Federação Portuguesa do Táxi, entre outras organizações, foi convidada pelos deputados europeus do PCP, a participar numa deslocação ao Parlamento Europeu, em Bruxelas, tendo feito uma intervenção num debate sobre o Táxi.

A delegação que a Federação enviou a Bruxelas era composta por Rodolfo Melo, Eduardo Cacaís, Carlos Silva, Américo Azevedo e Andreia Bárrios.

Foram recebidos pelo deputado do PCP João Pimenta Lopes, com quem realizaram uma reunião sobre as influências das políticas europeias no que respeita ao Sector do Táxi em Portugal. Os participantes visitaram ainda um Campo de Concentração na Bélgica, memorial sobre a barbárie nazi e sobre a resistência vitoriosa na Segunda Guerra Mundial.

Eduardo Cacaís, na intervenção lida durante a reunião no Parlamento Europeu, referiu que “a uberização do mundo não é um problema do passado ou do futuro mas sim um problema de regras e leis que defendam os transportes e os utentes”, salientando que “os trabalhadores dos táxis estão sujeitos a um conjunto de regras e de direitos no exercício da sua atividade, enquanto outros que fazem o mesmo tipo de transporte não estão abrangidos, pretendendo o grande capital fazer razia de uns e de outros, para incrementar a exploração e a concentração da riqueza”. Aludindo à novas tecnologias, o dirigente referiu que, apesar de importantes, “não podemos ser vítimas dessas tecnologias” e que, “se uma empresa tem uma base virtual – uma plataforma na internet – não pode fazer o mundo real regressar à falta de regras e de direitos do século XIX”. A Federação realçou na ocasião que “os passageiros perceberão que muitas das vantagens que lhes são oferecidas resultam do aumento da exploração dos trabalhadores, da fuga dessas multinacionais aos impostos e de uma menor segurança e proteção social”.



“Está a semear a sua própria miséria quem ignorar os direitos de todos e quem desvalorizar um conjunto de regras que impedem a monopolização de sectores inteiros”, referiu a FPT.

Para a Federação há que proteger as pequenas e médias empresas da concorrência desleal, elevando os direitos dos trabalhadores, com contratos de trabalho que assegurem os seus direitos. “Sem a protecção dos direitos dos cidadãos não há modernidade possível”.

Os representantes da FPT informaram ainda sobre a luta nacional travada, durante uma semana, pelo Táxi, na concentração realizada em setembro, assegurando que “o Táxi continuará a lutar pelos direitos de todos os seus profissionais e industriais, contando com a União Europeia e com os deputados ao Parlamento Europeu, para que a defesa desses direitos seja uma realidade também de intervenção enérgica contra um problema que ameaça o futuro e o progresso das sociedades”. •

IMT CONVOCADO PARA AUDIÇÃO PARLAMENTAR



O Grupo Parlamentar do PCP requereu, em outubro, ao presidente da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, deputado centrista Hélder Amaral, a audição do presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) sobre a impunidade das violações da Lei pelas operadoras multinacionais de transporte de passageiros.

A iniciativa vem ao encontro do pedido que as associações enviaram aos Grupos Parlamentares, denunciando os “atropelos à aplicação integral da Lei 35/2016” e questionando sobre que medidas tomaria o Parlamento para que os processos de contraordenação suscitados ao abrigo da Lei 35/2016 não se extinguíssem e para aferir o cumprimento da aplicação daquela Lei, tornando efetivo o controlo à circulação ilegal das viaturas ao serviço das plataformas multinacionais.

Em 8 de outubro último os factos eram conhecidos e já haviam sido denunciados pelo Sector do Táxi e pelo PCP diversas vezes, mas, como aquela força política divulgou, “causaram natural consternação na opinião pública as notícias recentemente divulgadas por vários órgãos de comunicação social de que, ao abrigo da Lei 35/2016, apenas haveriam sido instaurados aos operadores Uber e Cabify pouco mais que os

2.297 processos que ainda estão pendentes no IMT, apesar desses operadores atuarem ilegalmente no nosso País desde antes da entrada em vigor da lei, e o fazerem às claras, com anúncios públicos e até institucionais”. O Grupo Parlamentar comunista acrescentou que “maior consternação causou que nas mesmas notícias fosse dado nota de que apenas haveriam sido cobrados 6.000,00 euros de um volume total de multas que ascende a 4,6 milhões de euros”. Como destacou o PCP, “a informação de que o Estado Português se prepararia para perdoar todas essas multas através de um mecanismo de duvidosa legalidade causou natural revolta naqueles a quem a lei é aplicada sem as atenuantes reservadas às multinacionais”.

Iniciativa de protesto

Recordando as declarações do secretário de Estado do Ambiente, que tutela o Táxi, “reclamando há meses um perdão de multas às multinacionais, perdão que está a ser assumido na prática”, o PCP expôs preocupação sobre se, “mais uma vez, o Governo orientou as entidades que tutela no sentido de torcer as leis em vigor, não as aplicando de facto”.

No decorrer do período em que foram di-

vulgadas as notícias que alertavam para o eventual perdão às plataformas, a FPT apelou aos seus associados para congestionarem a caixa de correio eletrónico do Ministério do Ambiente, tendo em consideração as notícias divulgadas e a “gestão vergonhosa das multas a que o Estado tem direito – em quase cinco milhões de euros em contraordenações emitidas ao transporte ilegal de passageiros, apenas seis mil euros foram efectivamente recebidos”.

Em comunicado, as associações do Sector referiram as notícias de que estariam pendentes no IMT “2.297 processos de contraordenações instaurados aos operadores das plataformas, por violação da Lei 35/2016, dos quais resulta, feitos os cálculos pela respetiva coima mínima, o valor global de 4,6 milhões de euros”. Com a iniciativa de protesto e apelo ao bloqueio do correio eletrónico do Ministério do Ambiente, “pretendemos denunciar a má gestão dos dinheiros públicos, aquilo que o ministro tinha dito publicamente e que depois foi chamado à Assembleia da República para esclarecer a opinião de que se devia encontrar na lei uma forma de acomodar as multas da Uber”, disse, na altura, Carlos Ramos, presidente da Federação Portuguesa do Táxi. •

ANTRAL ABRE-SE À FORMAÇÃO TVDE E CHOCA INDUSTRIAIS

FPT SEMPRE COERENTE EM DEFESA DO TÁXI



Perante a confirmação divulgada pela imprensa nacional de que a entidade formadora pertencente à Antral está a promover cursos de formação profissional para motoristas de TVDE, a Federação Portuguesa do Táxi tornou público um esclarecimento no qual se “demarca totalmente da decisão de negócio da Antral”. A Federação sublinha as “relevantes questões éticas e de princípio” que motivam a sua frontal discordância com semelhante prática. “A FPT não dá, nem nunca dará, Formação Profissional que legitime o regime TVDE”, pois, como foi afirmado no comunicado, “num quadro de coerência com três anos de combate à concorrência desleal, a FPT garante aos seus associados

e a todos os profissionais lealdade inabalável ao táxi e ao seu futuro como serviço público”.

Citado pela Agência Lusa, o presidente da Antral, Florêncio Almeida, disse que a entidade formadora da Antral, “a Protaxisó uma empresa virada para a formação, que sempre deu aos taxistas e tem o dever de dar a quem a procura, sendo para esse fim que está certificada”. Em declarações que geraram estupefação e revolta no Táxi, acrescentou que “não é estranho” que a Antral preste este tipo de formação e que “não estamos contra as pessoas, se estas têm de ter formação, têm de ter alguém que a dê” e que, “se a Uber está legal, não há problema nenhum”. •

CUSTO DOS COMBUSTÍVEIS

REDUÇÃO DE PREÇO APENAS PARA GASOLINA PREJUDICA CIDADÃOS



A FPT lamentou que os transportes públicos de passageiros, ainda maioritariamente movidos a gasóleo, não sejam contemplados com redução idêntica à anunciada pelo Governo para o preço da gasolina que representa, para o total da frota circulante em Portugal, apenas cerca de 1/5. “Infelizmente, e já sem reclamar a discriminação positiva que o Táxi pede há vários anos, a FPT não encontra neste anúncio do

Governo qualquer coerência na propalada política de descarbonização”. Questiona a FPT: “sem redução nos custos de produção do transporte público, sem investimento real na reconversão da frota do transporte público, onde está a aposta do Governo para a promoção do transporte público?” A resposta de manter o Imposto Adicional no gasóleo do transporte público é considerada “grave” pela Federação.

De acordo com dados oficiais, 4/5 da frota automóvel privada continua a mover-se a gasóleo, o que significa para a FPT que “este anúncio é pouco mais que propaganda política, de impacto social reduzido e que tenta esconder uma tributação escandalosa para quase todos: sete cêntimos por litro no transporte público e no transporte privado”. •

SOLIDARIEDADE DOS PROFISSIONAIS

A Federação saudou nas redes sociais o grupo de motoristas designado “Família Táxi” pelo gesto de doar uma cadeira de rodas à jovem Zara, no passado dia 29 de outubro. “A cadeira de rodas é sem dúvida um instrumento fundamental para uma melhor inserção social desta cidadã”, referia o grupo “Família Táxi”. Esta iniciativa solidária no seio do Táxi é fruto de uma campanha de recolha de fundos efetuada entre os próprios profissionais que, ao entregarem a oferta à jovem, deixaram também os seus votos de felicidades, com o abraço do grupo “Família Táxi”. A Federação realça o espírito solidário da iniciativa e destaca que “é um exemplo de que o Táxi e os seus profissionais estão sempre atentos e mobilizados”, pugnando pela igualdade de oportunidades que é um dos princípios e valores sociais defendidos no Dia Internacional das Pessoas com Deficiência, celebrado por todo o mundo em 3 de dezembro. •



ESCLARECIMENTO

O QUE MUDOU SOBRE O ISV NO OE 2019

ISV – Lei 22-A/2007	ISV - OE 2019 Lei 71/2018
Artigo 50.º <i>Ónus de tributação residual</i>	Artigo 50.º
1 - Sempre que os veículos que beneficiem das isenções a que se refere o presente capítulo, com exceção dos abrangidos pelo regime previsto no artigo 58.º, sejam transmitidos, em vida ou por morte, e depois de ultrapassado o período de intransmissibilidade, a pessoa relativamente à qual não se verificarem os respetivos pressupostos, há lugar a tributação em montante proporcional ao tempo em falta para o termo de cinco anos, segundo as taxas em vigor à data da concessão do benefício, ainda que a transmissão se tenha devido à cessação da respetiva atividade.	Igual
2 - A isenção concedida a veículo adquirido em regime de locação financeira não dispensa a tributação prevista no número anterior, sempre que o locatário proceda à devolução do veículo ao locador antes do fim do prazo de cinco anos, sendo ambos solidariamente responsáveis pelo pagamento da dívida.	Igual
	3 — O prazo previsto nos números anteriores é de quatro anos, no caso dos veículos a que se referem os n.os 1 a 3 do artigo 53.º
3 - O ónus de tributação residual previsto no n.º 1 do presente artigo, bem como o ónus de intransmissibilidade previsto no artigo 47.º, são registados nos documentos dos veículos pela autoridade competente, sendo nula a transmissão de veículo sobre os quais os mesmos incidam, sem prejuízo da sua extinção pelo decurso do respectivo prazo ou pelo pagamento do imposto.	4 - (anterior 3)
Artigo 53.º <i>Táxis e veículos afectos à actividade de aluguer</i>	
1 - Os automóveis ligeiros de passageiros e de utilização mista que se destinem ao serviço de aluguer com condutor - táxis, letra 'A' e letra 'T', introduzidos no consumo e que apresentem até quatro anos de uso, contados desde a atribuição da primeira matrícula e respetivos documentos, e não tenham níveis de emissão de CO(índice 2) superiores a 160 g/km, confirmados pelo respetivo certificado de conformidade, beneficiam de uma isenção correspondente a 70 % do montante do imposto.	Igual
2 - Os veículos referidos no número anterior que se encontrem equipados com motores preparados para o consumo exclusivo, no seu sistema de propulsão, de gás de petróleo liquefeito, gás natural ou de energia eléctrica, ou com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de energia eléctrica ou solar quer de gasolina ou gasóleo, ficam integralmente isentos de imposto.	Igual
3 - A isenção prevista no número anterior é aplicável também aos veículos adaptados ao acesso e transporte de pessoas com deficiência, independente- mente dos níveis de emissão de CO(índice 2), devendo os mesmos apresentar as características que se encontram definidas regulamentarmente pela entidade competente em matéria de circulação e segurança rodoviária, para os veículos destinados ao transporte em táxi de pessoas com mobilidade reduzida.	Igual
4 - O reconhecimento das isenções previstas no presente artigo depende de pedido dirigido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, anterior ou concomitante à apresentação da DAV, instruído com cópia do alvará para o exercício da actividade, licença de táxi e prova da qualidade da forma societária do sujeito passivo.	Igual

A FPT agradece a atenção dos seus profissionais no sublinhado sobre a falta de informação referente à descida do período de tributação de cinco para quatro anos do Im-

posto em Veículos Automóveis/Táxis, vulgo ISV, e, a pedido de muitos profissionais, para total esclarecimento, recomenda a consulta do quadro comparativo entre a Lei 22-

A/2007 e a Lei 71/2018 - Orçamento Geral do Estado 2019. A Federação divulga ainda o link para consulta do OE 2019 na íntegra: <https://docdro.id/JxDGtq0>. •

WEB SUMMIT 2018

LIBERDADE VS RESTRIÇÃO DE MOVIMENTOS



A Cooptáxis, associada da Federação Portuguesa do Táxi, lamentou a rígida restrição de movimentos imposta pela organização do evento Web Summit Lisboa.

A cooperativa tem participado desde a primeira edição do evento, e revelou publica-

mente a sua preocupação face ao comunicado divulgado pelo Sindicato dos Jornalistas no qual alertava para “as restrições impostas pela Web Summit à liberdade de movimentos” no interior do recinto e seu perímetro. Foi referido que dessa forma a

organização dificultava “de forma inédita” a mobilidade dos perto de 70 mil participantes do evento. “Como nunca se viu e alegando a nova lei da proteção de dados – RGPD, operadores de táxi e até órgãos de comunicação social foram frequentemente bloqueados de prestar o desejável serviço público”, salientou a cooperativa, denunciando o bloqueio à liberdade de movimentos.

Apesar desta tomada de posição pública e com redobrado esforço, a Cooptáxis garantiu resposta pronta aos passageiros, com uma frota disponível nas praças de táxi envolventes durante os quatro dias daquele evento tecnológico. •

SISTEMA TARIFÁRIO VAI COMEÇAR A SER DISCUTIDO

No dia 28 de janeiro realizou-se uma reunião de trabalho para iniciar a discussão do sistema tarifário e a atualização da Convenção da Prestação e Serviço de Transporte em Táxi para 2019. O encontro decorreu nas instalações da Direção-Geral das Atividades

Económicas, em Lisboa, tendo participado a Federação Portuguesa do Táxi. Recorde-se que a Convenção Tarifária não é atualizada desde 2013, registando-se os desajustes próprios do crescimento do valor dos custos relacionados com a atividade. As propostas

que a FPT tem apresentado às várias entidades públicas com quem mantém diálogo sobre a modernização e revitalização do Táxi incluem alterações tarifárias que contribuem para mais transparência perante as autoridades e sociedade em geral. •

FPT DEMARCA-SE DA MANIFESTAÇÃO DOS “COLETES AMARELOS PORTUGUESES”

A Federação Portuguesa do Táxi divulgou publicamente que não faz parte da manifestação anunciada pelos chamados “coletes amarelos portugueses”. A FPT salientou que, “respeitando o seu ideário, nunca vai cerrar fileiras num movimento inorgânico, sem rosto, de origem desconhecida, sem propósito programático e que, até ver, só ameaça promover o bloqueio ao normal ritmo da vida dos portugueses”.

A FPT faz parte da Democracia na qual “as ideias são debatidas olhos nos olhos”, pelo que manifestou a sua discordância com aquela manifestação. •



O DESCANSO QUE PRECISA ESTÁ NO CONFORTO DA SUA VIAGEM.

OFERTA DE
MANUTENÇÃO
PREVENTIVA

48 MESES / 80.000KM

ŠKODA Octavia por apenas

€16.950* + IVA.

Apresentamos o TÁXI que combina segurança, conforto, tecnologia e e

O Front Assist, com sistema de travagem de emergência, e os sensores de estacionamento para viagens mais longas o conforto do ar condicionado automático Climatronic e o Cruise control para viagens mais longas o computador de bordo MaxiDot, e com a função Smartlink podemos aceder à informação

Tudo isto com 610 litros de capacidade da bagageira, e muito espaço interior para os passageiros

* Valor indicado para versão Octavia Limo 1.6TDI 115cv Ambition, incluindo desconto promocional, despesas de legalização, tratamento do processo

www.skoda.pt

CISA TO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



espaço...muito espaço, num só automóvel.

o traseiros são fundamentais para a condução na cidade, mas para deslocações
arão a diferença. A informação relevante dos dados da viagem está visível no
do telemóvel no sistema de infotainment com ecrã de 8" do rádio Bolero.

sageiros. Boas viagens com soluções Simply Clever!

, pintura metalizada preta, pintura de tejadilho e kit de pneu sobressalente.

Consumos combinados de 4,1l/100Km a 4,2l/100Km e emissões de CO2 combinadas de 103g/Km a 107g/Km (informação disponível à data de impressão).



FUNCIONAMENTO DA COMISSÃO DE PROMOÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

MUDAR E MELHORAR, PARA BEM SERVIR O CIDADÃO



Américo Azevedo, representante da FPT junto da CM Lisboa, fala do funcionamento da Comissão de Promoção do Transporte Público do Departamento de Gestão da Mobilidade e critica a operacionalidade desta estrutura na morosidade na resolução de problemas da capital

A Comissão de Promoção do Transporte Público do Departamento de Gestão da Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa tem sido alvo das críticas do Sector do Táxi por não ter havido melhorias no seu funcionamento durante os últimos anos. Em causa está a “inoperacionalidade” de uma Comissão que reúne mensalmente responsáveis do Departamento de Gestão da Mobilidade da CML e os representantes da Carris, da Rodoviária de Lisboa, da Divisão de Trânsito da Polícia de Segurança Pública, da Federação Portuguesa do Táxi e da Antral.

As críticas surgem no sentido de alertar para a falta de resposta prática, por parte da edilidade, às questões que são discutidas naquele fórum coordenado pelo município. “É elaborado mensalmente um mapa com as evidências/ocorrências registadas pelos membros desta Comissão, incluindo as informações fornecidas pelo Sector do Táxi mas essas questões,

registadas pelo Departamento de Gestão da Mobilidade, não têm tratamento eficaz e conclusivo por parte dos outros serviços camarários”, refere Américo Azevedo, que representa a FPT nas reuniões da Comissão. “É de lamentar a morosidade dos processos, notando-se também uma falta de comunicação entre os vários departamentos camarários”, alerta o dirigente, que salienta que “há assuntos pendentes no âmbito da Comissão, mesmo anteriores, à atual verreação”.

Entre as várias questões que o Sector do Táxi tem deixado regularmente registadas na CPTP estão: a delimitação do perímetro urbano com placas de informação de mudança de tarifa; as anomalias geradas pelas recentes alterações em prol da mobilidade pedonal, com deslocação de praças de táxi e desadequada colocação ou funcionamento em vias em que atualmente correm carros, bicicletas e peões; a falta de regulação na praça de táxis do Aeroporto

Humberto Delgado; a falta de estruturas sanitárias para servir os profissionais.

O trabalho empenhado da FPT é constante. “Damos informações sobre anomalias que verificamos no terreno, apresentamos questões e propostas de soluções para agilizar a vida dos profissionais e dos cidadãos da capital, mas as respostas ou são lacónicas ou não existem de todo”, lamenta Américo Azevedo. “A expectativa gerada na tomada de posse do vereador Miguel Gaspar para o pelouro da Mobilidade e Transportes de Lisboa, reafirmada na reunião que promoveu com os representantes do Sector do Táxi, sai gorada, uma vez que as coisas tardam a ser resolvidas ou não chegam a sê-lo”, explica o dirigente da FPT.

A Federação não desiste de participar ativamente em cada reunião da Comissão de Promoção do Transporte Público, procurando soluções e tentando estabelecer a ponte com a edilidade, os profissionais do Táxi e os cidadãos. A FPT solicitou aos partidos políticos com assento na Assembleia Municipal de Lisboa o agendamento de reuniões de trabalho para expor as questões mais problemáticas que vão surgindo no âmbito da Câmara Municipal de Lisboa. No último trimestre de 2018 os vereadores do CDS/PP e do PCP receberam as associações em audiência e, uma vez mais, lhes foi entregue um conjunto de documentos que clarificam e sublinham as situações que carecem de intervenção urgente.

“Não questionamos a existência e a importância da Comissão. O que gostaríamos é que o seu funcionamento fosse mais operacional e eficaz. A Autarquia sabe que pode contar com o Sector do Táxi na deteção de anomalias no espaço público e na busca de soluções para os problemas que afetam todos os cidadãos na capital”, conclui Américo Azevedo, evidenciando a “expectativa de que a Assembleia Municipal possa sensibilizar o Executivo e os Serviços da Câmara Municipal de Lisboa para que a cidade possa tornar-se ainda mais acolhedora e amiga dos seus munícipes, trabalhadores e visitantes”. •

FPT ENVIA MENSAGEM AO VEREADOR MIGUEL GASPAR

CM LISBOA RECEBE RECLAMAÇÃO DO SECTOR



A Federação enviou uma mensagem ao vereador da Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa, Miguel Gaspar, na defesa intransigente dos interesses dos seus associados, em particular dos que exercem a sua atividade no concelho de Lisboa, expondo ao autarca “total e inequívoco repúdio sobre o projeto que seria executado no período de realização do festival Rock in Rio. Durante o mês de junho último a FPT esperou esclarecimentos e alteração daquele propósito comercial definido em projeto pela CM Lisboa e considerado pela Federação “gerador de práticas de ilegalidade”.

Para a FPT, “o projeto permite e incentiva, de forma absolutamente inacreditável, a prática, pelos operadores licenciados para o transporte em táxi no concelho de Lisboa que adiram ao projeto, do crime de especulação, sujeito a pena de prisão ou multa, e de práticas restritivas de comércio sujeitas a aplicação de coimas, bem como a discriminação injustificada entre os operadores licenciados para o transporte em táxi no concelho de Lisboa”.

O projeto anunciado previa, nos termos das regras publicadas pela Direção Municipal de Mobilidade e Transportes da CML, que seria cobrado a cada passageiro transportado o valor máximo de cinco euros, valor que incluía o transporte de um acompa-

nhante e de bagagem, bem como de animais, quando aplicável, e incluía quaisquer suplementos de chamada. Nos termos do artigo 20º do DL 251/98 (diploma que regula a atividade de transporte público em táxi), a atividade está sujeita ao regime de preços fixado em legislação especial, por Convenção estabelecida entre as associações do Sector e a Direção-Geral de Atividades Económicas, nos termos da Lei.

A prática de preço diferente do convencional seria ilegal e, verificando-se os pressupostos indicados no projeto, configura a prática do crime de especulação, alertou a Federação. O Gabinete do vereador Miguel Gaspar divulgou que, relativamente ao preço, “... sem prejuízo do tarifário aplicável aos passageiros, os empresários de táxi serão remunerados de acordo com o valor fixado pelo taxímetro, deduzido da comissão de 6% em vigor na MyTaxi.”

A FPT denunciou “uma concertação de vontades tendente à propagação de uma prática restritiva do comércio não permitida nem justificada”, pois, efetivamente, “a questão que se coloca é se o operador de táxi recebe o preço determinado pelas regras do taxímetro, deduzido da comissão de 6% que fica na MyTaxi e se o cliente, incluindo acompanhante, bagagem e suplementos, apenas paga cinco euros, na-

turalmente que este preço ao consumidor beneficiário representa um preço absolutamente inferior ao do seu custo, incluindo impostos”.

A FPT sublinhou ainda a questão sobre quem suportaria a diferença (negativa) do preço do serviço, “porquanto do projeto consta expressamente que o Município de Lisboa não suporta quaisquer contrapartidas”.

A Federação indignou-se também porque o projecto da CM Lisboa obrigava a utilizar obrigatoriamente a aplicação da Mytaxi, obrigação que reputou de “absoluta e injustificadamente discriminatória porquanto e desde logo nenhuma outra central rádio ou call center que atua na área do concelho de Lisboa foi sequer consultada para os termos do projeto em análise, não se vislumbrando qual a razão da opção da CML pela exclusiva utilização daquela plataforma”. A FPT protestou contra um problema de concorrência desleal.

Manifestando ao vereador “desagrado e desapontamento” pela “flagrante desconsideração perante os direitos dos operadores e respetivos motoristas de táxi, cujos direitos foram preteridos em razão de um interesse exclusivo de uma única entidade, na captação de mercado”, a Federação expressou a sua veemente reprovação sobre esta iniciativa camarária. ●

VEREADORES ESCUTAM ALERTAS E PROPOSTAS DO TÁXI

FEDERAÇÃO INTERPELA MUNICÍPIO DE LISBOA



No desenvolvimento do seu trabalho de contacto próximo com o Poder local, a Federação Portuguesa do Táxi (FPT) enviou pedidos de agendamento de reuniões com os partidos com assento na Assembleia Municipal de Lisboa, tendo já ocorrido reuniões com os vereadores do CDS-PP, em 27 de novembro, e do PCP, em 3 de dezembro. Nas agendas destas reuniões estiveram em apresentação e debate algumas questões que a Federação considera importantes, quanto à interação do Sector do Táxi com as Autarquias: o regulamento para as praças de táxi do Aeroporto Humberto Delgado e dos Terminais de Cruzeiro; o funcionamento do Grupo de Trabalho da Comissão de Promoção do Transporte Público, que funciona no âmbito da Direção Municipal da Mobilidade, no Departamento de Gestão da Mobilidade; e a descentralização de competências para as Câmaras Municipais do acesso, controlo e fiscalização dos transportes em veículo ligeiro descaracterizado a partir de plataformas eletrónicas (TVDE).

Nas reuniões foram também expostos outros assuntos relacionados com a função dos táxis no sistema de transportes públicos da capital e com as necessidades do Táxi nesta fase de alterações para melhoria da mobilidade.

Os vereadores manifestaram a sua recetividade para as propostas da FPT, garantin-

do o apoio para a criação do regulamento para as praças de táxi do Aeroporto e dos terminais de cruzeiro.

Face à referida a insatisfação da FPT perante a constatação da inoperacionalidade do Grupo de Trabalho da Câmara Municipal de Lisboa, ambos os vereadores se disponibilizaram para indagar sobre a matéria no seio da Câmara.

Sobre a gestão das TVDE pelas autarquias, com reforço futuro das competências do Poder Local para o efeito, através da legislação sobre a descentralização, ainda em fase preparatória, os vereadores também expressaram a sua concordância a apoio. A FPT entregou ainda a cada vereador documentação sobre as propostas para a modernização e rentabilização do Táxi.

CDS-PP disponível para receber propostas

O vereador centrista João Gonçalves Pereira recebeu a FPT e a Antral nas instalações da Assembleia Municipal de Lisboa.

As associações sublinharam a importância da criação de um regulamento para as praças de táxi do Aeroporto e dos terminais de cruzeiro, sendo também evidenciadas hipóteses de vários tipos de sistemas de pagamento. O vereador João Gonçalves Pereira mostrou-se muito recetivo a esta questão, solicitando o envio de mais documentação para contextualização.

As associações expuseram a sua insatisfação face à inoperacionalidade do Grupo de Trabalho da Câmara Municipal de Lisboa, o que foi registado pelo vereador, que garantiu que iria obter informações mais concretas. Sobre a gestão das TVDE pelas autarquias, com reforço futuro das competências do Poder Local para o efeito, através da legislação sobre a descentralização, ainda em fase preparatória, o vereador centrista referiu, a "título pessoal e não como representante do CDS-PP ou da vereação", que "as Câmaras devem ter um papel preponderante nessa matéria, até pela proximidade com os cidadãos", acrescentando que "se o licenciamento dos táxis depende das Autarquias, o licenciamento dos TVDE também deverá passar por aí".

PCP solidário com o Táxi

O vereador comunista João Ferreira recebeu a Federação nas instalações do Gabinete de Apoio aos Vereadores do PCP – Câmara Municipal de Lisboa. A Federação apresentou uma cronologia dos trabalhos de preparação do regulamento para as praças de táxi do Aeroporto e Terminais de Cruzeiro, salientando que o que se pretende é dar mais visibilidade e credibilidade ao serviço do táxi, salvaguardando os interesses dos passageiros e dos industriais, com medidas que contribuam para a maior transparência e modernização. O PCP acolhe com disponibilidade a posição do Sector. Foi também manifestada a preocupação crescente com a falta de concretização no Grupo de Trabalho da CML, tendo sido garantido pelo vereador João Ferreira que vai tentar indagar sobre esta matéria. Quanto ao futuro reforço de competências das Autarquias para a gestão dos TVDE, o vereador referiu que, com a nova legislação em vigor, "a frente de luta do Sector desloca-se" e que "o PCP está solidário com o táxi", salientando que "devemos exigir para todos o que é exigido para os táxis", podendo colocar questões ao executivo camarário sobre a atividade dos TVDE. "Ninguém sabe quantos são nem quantas licenças foram já emitidas", sublinhou a FPT, que também alertou para a ausência dos dísticos que a lei prevê para o exercício da atividade. •

GAIA

INOVAÇÃO NA REGULAÇÃO DA OFERTA DO TÁXI



A Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia está a inovar no que respeita à regulação da oferta do Táxi no concelho. Ouvindo as propostas da Federação e do Sector, em várias reuniões de trabalho, a Autarquia deliberou que a circulação de táxis será “sorteada para seleção dos táxis escalonados para as semanas pares e ímpares para o ano 2019”.

A medida entrou em funcionamento em 31 de dezembro último e preconiza assim

criar condições para a oferta de serviço em táxi, beneficiando os profissionais e industriais e os cidadãos, com mais um “passo determinante na melhoria da imagem do Táxi, com base nas propostas que foi apresentando junto da edilidade”, realça o vice-presidente da FPT, Carlos Lima, que é também responsável pela Delegação Norte, com Sede no Porto.

A Federação há muito que incluiu nas suas propostas para modernização e re-

vitalização do Táxi a possibilidade de as Autarquias escalonarem a oferta de serviços dos respectivos contingentes táxi.

“É uma medida que tem em conta a atual situação concorrencial do País, bem como as dificuldades que têm atingido o Táxi”, sublinha Carlos Lima, que evidencia a importância do reforço do papel do Poder Local e Autárquico como garante de uma boa gestão nos transportes das cidades portuguesas. ●

PORTO

RADITÁXIS CELEBRA 58 ANOS DE ATIVIDADE

A Cooperativa dos Rádio-Táxis do Porto, CRL, mais conhecida como RadiTáxis, celebrou o seu 58º aniversário de atividade em prol do transporte dos cidadãos residentes no Porto. A festa, que contou com a participação da Federação Portuguesa do Táxi, teve lugar no dia 25 de novembro, no restaurante “Quinta Dom José”, em Jovim, Gondomar.

A RadiTáxis foi fundada em 25 de novembro de 1960 e é a mais antiga central de táxis do País. A Federação, através do seu vice-presidente Carlos Lima, cumprimenta a RadiTáxis pelo seu aniversário. ●



ROADSHOW SÃO MARTINHO FPT/DACIA

O TÁXI TAMBÉM OFERECE CASTANHAS NO SÃO MARTINHO



A festa de São Martinho foi o mote para uma iniciativa que juntou a Federação Portuguesa do Táxi e a Dacia entre 9 e 14 de novembro, em vários pontos do País. Não faltaram castanhas na festa com os cidadãos de Lisboa, Guimarães, Porto e Coimbra durante o Roadshow São Martinho FPT/Dacia.

Foram cerca de 20 mil castanhas assadas, em mais de 3.300 cartuchos de meia-dúzia oferecidos, num evento circulante que ale-

grou o inverno de centenas de profissionais e passageiros agraciados.

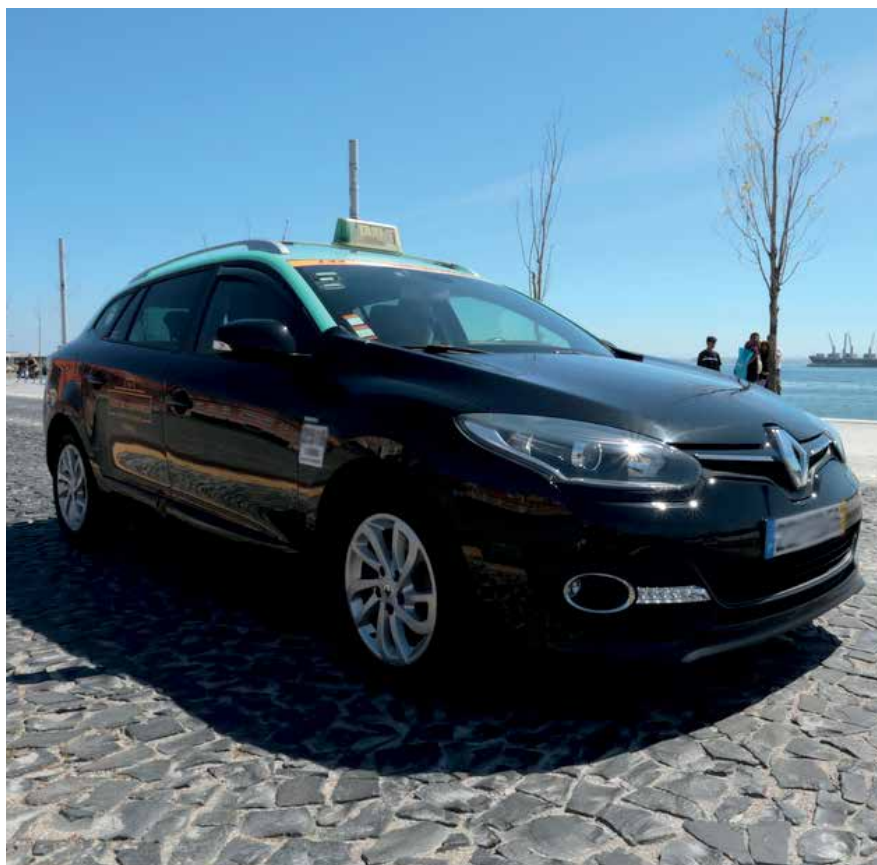
O balanço do Roadshow São Martinho FPT/Dacia foi muito positivo, como divulgou a Federação nas redes sociais, plataforma na qual a iniciativa foi amplamente divulgada, a cada passo, nos sorrisos e fotografias de tantos quantos nela participaram.

Durante os quatro dias da campanha intitulada "Castanhas venha buscar, o Táxi e a Dacia Portugal estão a dar", foram percorri-

das as principais artérias da Capital, da Cidade-Berço, da Cidade Invicta e da Cidade dos Estudantes, "sempre com tempo para saborear o quente e tradicional sabor do fruto que o carvão faz estalar".

A Federação e a marca Dacia Portugal consideraram a iniciativa "um sucesso de comunicação na promoção da proximidade com as comunidades" e apontam já para que em 2019 saia para a rua nova campanha, se possível incluindo mais cidades. •

PONTO DE EQUILÍBRIO DE EXPLORAÇÃO DO TÁXI



Unidade económica simplificada

Porque afirmamos que a unidade táxi é uma unidade económica simplificada?

Porque o táxi implica um conjunto de custos facilmente determinável (amortização da viatura, mão-de-obra, seguro, manutenção e conservação, energia) e, fundamentalmente, um único produto – o transporte de pessoas (que pode ser contado em diferentes unidades como euros, serviços, quilómetros, etc.).

O indicador que propomos exige, apenas, o conhecimento destas informações, sendo simples de calcular e, portanto, simples de utilizar na gestão de pequenas unidades.

Trata-se do *Ponto de Equilíbrio*, também conhecido na expressão inglesa por “*break-even point*”.

O que é o Ponto de Equilíbrio

O Ponto de Equilíbrio é a dimensão de ati-

vidade na qual os custos totais são iguais pelo total do rendimento.

Tendo em conta que a atividade táxi se pode exprimir em valor, em número de serviços ou em quilómetros percorridos, o Ponto de Equilíbrio será encontrado no valor cobrado, no número de serviços realizados ou no número de quilómetros percorridos que permitam atingir o equilíbrio. Neste exercício vamos calcular o *Ponto de Equilíbrio* expresso no total de quilómetros percorridos.

Tipos de custos

Em primeiro lugar, importa qualificar os diferentes tipos de custos, na sua relação com a exploração.

Em qualquer negócio, ocorrem dois tipos de custos, com comportamento distintos: custos fixos e custos variáveis.

Custos Fixos são os tipos de custos que não variam com o nível de atividade, como se-

Na gestão de unidades económicas é necessário dispor de indicadores fiáveis que permitam, a cada momento, perceber o andamento do negócio.

No Sector do Táxi, dominantemente constituído por empresas de muito pequena dimensão, os motoristas e os industriais, naturalmente, têm uma visão de gestão centrada no movimento de tesouraria (dinheiro entrado, dinheiro saído, sem atender a certos aspetos económicos da exploração táxi).

Neste artigo procuramos apresentar um instrumento clássico de gestão por custos, de aplicação simplificada, adaptável à gestão de uma unidade económica simplificada como é o táxi.

jam, no caso do transporte em táxi, o custo de aquisição da viatura e seu equipamento, os custos de licenças e inspeções, os seguros, os custos com pessoal, os custos administrativos.

Alguns destes custos fixos são cíclicos, ocorrendo periodicamente, qualquer que seja o nível de atividade (o seguro é normalmente contratado por um ano, o custo com pessoal ocorre mensalmente, a avença com contabilista é normalmente mensal ou trimestral).

Outros custos fixos têm carácter plurianual fixo ou variável (o alvará é válido por cada cinco anos, a inspeção do veículo ocorre no mínimo anualmente, a aferição do taxímetro depende da periodicidade de atualização da tarifa).

Finalmente a própria viatura tem um período de vida útil, de vários anos, pelo que o seu custo será distribuído ao longo desse período.

Estes custos são fixos porque não se alteram com o volume de atividade. Se o táxi estiver parado um dia, não se desconta esse dia na avença do contabilista, nem na remuneração do motorista. Também não se suspende por um dia o seguro automóvel, nem o prazo para inspeção automóvel é por isso dilatado.

Pelo contrário, *Custos Variáveis* são os custos que dependem direta e imediatamente do nível de atividade. Ao contrário dos custos fixos, se não há atividade, o custo variável não ocorre. O melhor exemplo de custo variável é o combustível. Se a viatura está parada, o consumo de combustível é nulo. Logo que inicia a marcha (em boa verdade, logo que liga o motor), inicia-se o consumo de combustível.

Outros exemplos de custos variáveis podem ser considerados, como pneumáticos, lubrificantes e peças conexas, peças de desgaste corrente, baterias, etc., cuja vida útil depende fundamentalmente da utilização da viatura e, portanto, do nível da atividade.

Importa ainda referir que enquanto os custos fixos se relacionam com uma unidade de tempo (mês, ano) os custos variáveis se relacionam com unidades de produto/serviço (no nosso caso, o quilómetro).

Exemplo

Podemos agora construir um pequeno exemplo, utilizando números que não correspondem a qualquer situação concreta (todos os valores são considerados sem IVA). Note-se que no cálculo do custo fixo foi considerada a situação de um motorista.

No caso de dois motoristas, deverá ser considerado um valor duplo de encargos com pessoal, agravado para incorporar a incidência de subsídios de turno e horário noturno. Também neste caso deverá ser reduzido o período de vida útil da viatura, para um máximo de quatro anos, do que resultará um agravamento do custo anual da viatura.

Receitas

Receita por km	Valor por 100 km
Receita Bruta	€ 61,25
Receita sem IVA	€ 57,78
Receita por km	€ 0,578

A receita média por quilómetro terá de ser aferida em função das condições concretas de exploração tendendo a:

- Ser inferior quando o peso de longos percursos de retorno sem passageiro seja significativo (o valor da bandeirada é distribuído por maior distância, o tempo tem menos peso).
- Ser inferior quando o peso dos serviços noturnos e em fim-de-semana se reduz.
- Aumentar com uma maior percentagem de serviços pequenos (o valor da bandeirada tem maior peso em cada quilómetro).
- Aumentar com a maior incidência de serviços noturnos e de fim-de-semana.

Conhecendo já o custo fixo, importa saber quantos quilómetros deveremos percorrer para que o total de receitas iguale o total de despesas. Para tal precisamos de calcular a *Margem de Contribuição*.

Margem de contribuição

Temos portanto que o Ponto de Equilíbrio, para um *determinado período* é o nível de atividade em que:

Total de Ganhos

= Total de Custos Fixos + Total de Custos Variáveis

Do que resulta que a diferença entre o Total de Ganhos e o Total de Custos Variáveis é igual ao Total de Custos Fixos e designa-se por *Margem de Contribuição*

No caso do nosso exemplo, a margem de contribuição que pretendemos obter é de:

Regime de Exploração	Custos Fixos
1 motorista	€ 20.729,00

Ou, na medida em que pretendemos saber o nível de atividade expresso em quilómetros percorridos:

Km percorridos x Valor por Km

= Total de Custos Fixos + Km percorridos x Custo Variável por Km

Pelo que:

Total de Custos Fixos

= (Receita por Km – Custo Variável por Km) x Km percorridos

Sendo que o (Valor de Ganho por Km - Custo Variável por Km) se designa por *Margem de Contribuição Unitária*.

No nosso exemplo, a Margem de Contribuição Unitária será de:

Receita por Km – Custo Variável por Km

= Margem de Contribuição Unitária

Ou seja, € 0,578 - € 0,11 = € 0,468

CUSTOS FIXOS

Descrição	Valor Anual	
Viatura Equipada (5 anos vida útil)	€ 3.570,00	Viatura de €14.000 + Equipamento + Desp. Legalização + Juros = € 17.850
Seguro	€ 1.250,00	Seguro RC profissional
Custos com Pessoal (1 motorista)	€ 11.609,00	Salário mínimo + Subsídio Refeição + Encargos Sociais Obrigatórios
Outros Custos Fixos	€ 3.550,00	Contabilista + central telefónica + inspeções + aferições + outras despesas
Manutenção (função tempo)	€ 750,00	Escovas + lavagens + etc.
Total Custos Fixos	€ 20.729,00	

CUSTOS VARIÁVEIS

Descrição	Valor por 100 km	Observações
Combustível (gasóleo)	€ 8,29	Considerados 8 litros/100 km, preço médio de 2018
Pneumáticos	€ 0,73	Considerada substituição cada 50.000 km
Lubrificação e Revisões	€ 2,00	Inclui peças de substituição programada
Total Custos Variáveis	€ 11,02	Total por 100 km
Custo Variável por km	€ 0,11	

PONTO DE EQUILÍBRIO

Regime de Exploração	Custos Fixos	Margem Contribuição Unitária	Ponto de Equilíbrio (em km)	Custos Variáveis	Receita / Despesa Total
1 motorista	€ 20.729,00	€ 0,468	44.293	€ 4.872,20	€ 25.601,20

Na medida em que conhecemos a margem contribuição de cada quilómetro percorrido, é fácil calcular o número de quilómetros a percorrer para assegurar o reembolso dos custos fixos, tal como demonstra o gráfico abaixo. Os cálculos agora apresentados significam que o nosso táxi terá um prejuízo de € 0,468, por cada quilómetro percorrido a menos do que os 44.293. Pelo contrário, registará um lucro de idêntico valor, para cada quilómetro adicional percorrido.

Este cálculo pode, também, ser representado graficamente:



Que tipo de conclusões se podem retirar, a partir da construção deste indicador?

Em primeiro lugar, qual o nível de atividade necessário, para assegurar a cobertura de todos os custos, quer fixos, quer variáveis, definindo, assim, objetivos a cumprir. Em segundo lugar, esta análise permite constatar a rigidez da atividade táxi, muito determinada pelo peso significativo dos custos fixos (em que os custos com pessoal representam mais de 50% do total).

Em terceiro lugar, verificar que o nível de margem de contribuição é determinante na exploração táxi e que esta resulta, essencialmente, do valor de receita por quilómetro e, em menor grau, do custo com combustível. Na medida em que a tarifa do serviço táxi é fixada administrativamente, a melhoria da receita por quilómetro vai depender, exclusivamente, do "mix" de serviços realizados, nomeadamente do peso dos serviços de curta distância (até 5-6 km), em tarifa



1, em que o valor médio por quilómetro se pode aproximar facilmente dos € 0,80 e da ponderação a estabelecer com serviços em tarifa noturna (em média mais 20% de receita). Em próximo artigo explicaremos como criar uma folha de cálculo (em Excel) que possibilite um cálculo simplificado de diferentes alternativas. ●



**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



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
- **PASSEIROS (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.

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

FORMAÇÃO DE SUCESSO
TAXA DE APROVAÇÃO IMT

90%

ASSUME O TEU LUGAR!



Dacia **LODGY**

Oferta Comercial para Táxis

Por

13.668€*

Dacia Lodgy Blue dCi 115 Comfort

5,29% TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE



*IVA não incluído nos valores apresentados. LEASING Automóvel para Dacia Lodgy Blue dCi 115 Confort por 13.668€, com financiamento RCI Banque sujeito a aprovação. Válido até 31/12/2018 para Empresas e ENI's, com entrega em Portugal Continental. Por €270/mês, 48 Meses, sem Entrada Inicial, Financiamento de €13.668 e VR €2.052. TAN 3,95%, Montante Total Imputado 15.276€ - Comissão Abertura 244€ e de processamento de prestação 2,6€/mês, incluídas na TAE. Reservado a concessionários que actuem como intermediário de crédito a título acessório da RCI Banque. Mais informações junto da RCI Banque. Imagem não contratual.

REINO UNIDO

REGIMES DE LICENCIAMENTO E TARIFÁRIO



Os regimes de licenciamento e tarifário são determinados a nível local pelas diferentes autoridades de transporte ou municípios.

Foram estudadas duas situações de sistema de táxi. Por um lado a Grande Londres, por outro lado uma cidade de média dimensão, Southampton.

A análise destes dois sistemas de tarifário permite compreender a opção por dois sistemas completamente diferentes, ajustando-se às realidades distintas de uma área metropolitana como a Grande Londres e de uma cidade de média dimensão como Southampton.



Londres (Grande Londres)

Parâmetro	Dimensão
População	8.174.000 hab.
Área	1.572 Km ²
Maior dimensão N/S	44,9 Km
Maior dimensão E/O	57,0 Km
Distância Média ao Centro	36,9 Km

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.

O sistema é regulado por uma autoridade metropolitana de transportes (TfL – Transport for London).

Na cidade de Londres coexistem diferentes serviços de aluguer de viaturas com condutor. O sistema tarifário que descrevemos corresponde ao clássico táxi londrino (*black cab*), único que pode “apanhar” passageiros na rua - *hailing*.

Dentro desta área o estacionamento das viaturas é livre, processando-se o serviço

de acordo com um sistema tarifário único, articulado em 3 variantes horárias e de calendário, em função dos dias da semana e hora:

Nível 1	Nos dias úteis, das 5:00 às 20:00
Nível 2	Nos dias úteis, das 20:00 às 22:00 e nos Sábados e Domingos (que não sejam feriados), das 5:00 às 22:00
Nível 3	Todos os dias, entre as 22:00 e as 5:00, bem como feriados, a qualquer hora

A tarifa é progressiva, 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 a um acréscimo de 50% no preço. Os valores da bandeira (£ 2,60) e da fração (£ 0,20) são sempre iguais, sendo a variação do preço função de diferentes distâncias e tempos correspondentes a cada fração. Os valores por km e hora são os seguintes:

	Nível 1	Nível 2	Nível 3
Bandeirada (valor por Km)	£11,1	£13,6	£16,01
Bandeirada (valor por Hora)	£185,71	£228,29	£267,43
Preço Km (até 9.656 m)	£1,70	£2,09	£2,47
Preço Hora (até 9.656 m)	£28,57	£35,12	£41,14
Preço Km (mais de 9.656 m)	£2,30	£2,30	£2,30
Preço Hora (mais de 9.656 m)	£38,50	£38,50	£38,50

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

As distâncias e tempos por fração são os seguintes:

	Valor	Nível 1	Nível 2	Nível 3
Bandeirada (distância)	£2,60	234,8 m	191,0 m	162,4 m
Bandeirada (tempo)	£2,60	50,4 seg.	41,0 seg	35,0 seg
Dist. fração (até 9.656 m)	£0,20	117,4 m	95,5 m	81,2 m
Tempo fração (até 9.656 m)	£0,20	25,2 seg	20,5 m	17,5 seg
Dist. fração (mais de 9.656 m)	£0,20	86,9 m	86,9 m	86,9 m
Tempo fração (mais de 9.656 m)	£0,20	18,7 seg	18,7 seg	18,7 seg

O sistema tarifário é, assim, progressivo, ou seja, quanto maior a distância percorrida, mais elevado é o custo por km ou por hora. Numa área com esta dimensão, em que o estacionamento é livre, este tipo de sistema permite compensar os serviços que por percorrerem uma maior distância, mais afastam o táxi da sua zona de traba-

lho normal, compensando, assim, a ausência de uma tarifa de retorno em vazio.

Parte-se assim do princípio de que o táxi pode “apanhar” passageiro em qualquer local da grande Londres, mas que é natural, tendo em conta as distâncias a percorrer, que um número significativo dos serviços implique um retorno, ao menos parcial, em vazio, no regresso à base de operações.

São praticados diversos suplementos, destacando-se suplementos de aeroporto (£2,80), de época de Natal e Ano Novo (£4,00, entre as 20h00 de 24/12 e as 6h00 de 27/12 e as 20h00 de 31/12 e as 6h00 de 2/1), de chamada telefónica ou Internet (£2,00).

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



Southampton

Parâmetro	Dimensão
População	228.600 hab.
Área	51,5 Km ²
Maior dimensão N/S	8,5 Km
Maior dimensão E/O	10,0 Km
Distância Média ao Centro	8,2 Km

Essencialmente estamos perante um sistema de tarifa única regressiva, com variação horária. O valor da bandeirada é de £2,80 (das 6h00 às 23h00) ou de £3,70 (noite), cobrindo uma distância de 110 metros. O va-

lor km é de £1,82/£2,27, até uma distância máxima de 330 metros, a partir da qual são cobrados £1,03/£1,28 por km até ao fim do serviço. No caso de viagens terminadas *fora da cidade*, ao valor do taxímetro acresce um valor adicional acordado antes do início da viagem. Porque estamos perante uma cidade de pequena dimensão (e porque a tarifa não contempla serviços para o exterior) não se justificará considerar o problema do retorno em vazio. Assim, na prática (além dos 330 metros) a tarifa é única. Os valores a cobrar até aos 330 metros correspondem de facto a uma bandeirada articulada em dois níveis, já que poucos serviços estarão limitados a esta distância. Uma característica interessante consiste na solução encontrada para atender às variações de calendário. Os valores da tabela correspondem aos dias de 2ª feira a Sábado (inclusive). Nos domingos e feriados ao valor da tarifa quilométrica acresce um suplemento de £1,00.

Nos dias especiais, como Natal (das 23h00 de 24/12 às 6h00 de 27/12), aplica-se a tarifa diurna, multiplicada por 1,5, no Ano Novo (das 23h00 de 31/12 às 6h00 de 1/1) aplica-se a tarifa diurna, multiplicada por 2. O diferencial referente à dimensão da viatura é estabelecido por suplemento de £2,00 por serviço quando sejam transportados mais de 4 passageiros. Praticase ainda um suplemento de £1,00, nos serviços iniciados nos terminais de cruzeiros.

Fontes:

Transport for London - <https://tfl.gov.uk/modes/taxis-and-minicabs/taxi-fares/tariffs>

Southampton City Council - www.southampton.gov.uk/licensing

(Versões em inglês. Preços válidos em Junho 2018)

USUFRUA DOS SEUS DIREITOS CUMPRINDO OS SEUS DEVERES

MANTENHA A SUA QUOTA FPT ACTUALIZADA



Dacia LOGAN MCV

Oferta Comercial para Táxis

Por

11.546€*

Dacia Logan MCV Blue dCi95 Confort

5,53% TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE



*IVA não incluído nos valores apresentados. LEASING Automóvel para Dacia Logan MCV Blue dCi 95 Confort por 11.546€, com financiamento RCI Banque sujeito a aprovação. Válido até 31/12/2018 para Empresas e ENI's, com entrega em Portugal Continental. Por €229/mês, 48 Meses, sem Entrada Inicial, Financiamento de €11.546 e VR €1.703. TAN 3,95%, Montante Total Imputado 12.960€ - Comissão Abertura 244€ e de processamento de prestação 2,8€/mês, incluídas na TAE. Reservado a concessionários que actuem como intermediário de crédito a título acessório da RCI Banque. Mais informações junto da RCI Banque. Imagem não contratual.

OBITUÁRIO



No dia 28 de dezembro de 2018 faleceu o associado José Raul Cabeças Gonçalves, Sócio nº 1896, licença em Sintra, natural de Moçambique.

**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

