

TÁXI

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

79

DESCENTRALIZAR PARA MODERNIZAR

CAMPANHA

FATURAÇÃO CERTIFICADA



- ▷ Sem custos de adesão
- ▷ Menos custos no contabilista
- ▷ Sem complicações com a Autoridade Tributária
- ▷ Cumprimento da Lei nº 28/2019
- ▷ Relações de confiança

AGORA

SEM CUSTOS DE ADESÃO

DESDE

5,33€

VALOR MENSAL

PARA MAIS INFORMAÇÕES:

TANIA CABRAL

TEL.: 217 996 475

EMAIL: TANIA.CABRAL@COOPTAXIS.PT



Carlos Ramos

A DESCENTRALIZAÇÃO DO COMPROMISSO

O diálogo com os partidos políticos e com os representantes do Estado e das suas instituições é importante mas nunca foi coisa simples ou fácil e é sabido que o excesso de diálogo pode gerar impaciência. Tem que ser, sobretudo, consequente. Mais ainda quando esse encontro de vontades se estabelece em tempos de tensão como foram os da paralisação do Táxi, em setembro passado. Só a palavra dada, em compromisso assumido pelo Grupo Parlamentar do PS, interrompeu oito dias de luta e de sacrifício, em que os industriais e profissionais do Táxi mostraram ao País que não pode haver Democracia sem cumprimento das regras. O Estado e o Governo não podem demitir-se das suas funções de organização e de fiscalização, mesmo quando essas competências são delegadas ao Poder Local, como previsto no pacote da descentralização.

As reivindicações do Táxi continuam em cima da mesa e muito surpreende a falta de vontade política do Governo e do Ministério que tutela os transportes para retomar o trabalho e o diálogo, que ficaram apenas pelo princípio e para que, efetivamente, o Sector seja apoiado na sua modernização e rentabilização, como merece, por ser um serviço de transporte público de cobertura realmente nacional.

No diálogo que a Federação e o Táxi pretendem retomar com as entidades públicas e autoridades, o critério não será a alegação da verdade e do seu contrário, como aliás o PSD ousou apresentar em proposta que foi chumbada no Parlamento. Os sociais-democratas estavam cientes do que tinham para apresentar à Assembleia e sabemos agora que não era a defesa do Sector, mesmo após ter ouvido a Federação. O Táxi não podia sofrer mais aquele ataque, ainda mais um atentado da envergadura do que foi levado ao homicídio e recusado. As forças políticas com assento parlamentar também expressaram incredulidade e indignaram-se perante o que foi proposto pelo PSD. A proposta de diploma terá o destino a que pretendiam votar o Táxi: o esquecimento e a inutilidade no balde do lixo.

Se a FPT deve manter-se em diálogo permanente com os poderes, deve também estar à altura de saber quando e como revoltar-se contra a indignidade das tentativas de desregulação do Táxi. Estamos convictos de que um bom trabalho em prol do Táxi resulta da reflexão e consensos entre as associações que o representam. E são esses consensos a base de tanto que ainda falta verter na lei.

A descentralização do compromisso passa por partir da palavra dada pelo Grupo Parlamentar do partido que sustenta este Governo. O Partido Socialista assume que as vontades do Governo e do Grupo Parlamentar para aprofundar o diálogo com o Táxi, sobre o Táxi, são convergentes. Esse novo compromisso recebido recentemente abre a porta da boa-fé, do trabalho árduo e contínuo, repetitivo até, das associações, para levar as propostas do Táxi à prática.

Descentralizar é responsabilizar ainda mais o aparelho do Estado, nas dimensões do Poder do Executivo Governamental e do Poder Local das Autarquias. Adaptar os contingentes dos transportes, dar-lhes proporcionalidade, fiscalizar, gerir licenças, são tudo aspetos do dia-a-dia dos profissionais e industriais do Táxi, que salvaguardam a concorrência e a transparência, num mercado que nada lucrará com a desregulação.

O Táxi está disponível e pronto para continuar a trabalhar para toda a população nacional e não apenas para a dos grandes centros urbanos e turísticos ou dos grandes eventos que geram milhões, assim o Governo e demais autoridades reguladoras e locais queiram reiniciar a marcha para o futuro. Os novos desafios das viaturas elétricas, da mobilidade suave e da já tão gasta “real economy” das “startups” dependem do respeito com que se trate quem assume há tantas décadas a missão de transportar pessoas em verdadeiro serviço público. Há que descentralizar o compromisso e capacitar as Autarquias para gerirem os que neles servem transportando os seus municípios, revitalizando em cada viagem a economia local e nacional. Descentralizar será, portanto, empoderar as Comunidades Intermunicipais, as Autarquias, os Cidadãos. Mas nada disto será realidade se, à partida, não for honrado o compromisso de descentralizar respeitando o Táxi.

ÍNDICE

- 05** ATUALIDADE
- 18** NOTÍCIAS
- 22** FEDERAÇÃO
- 23** INSTITUCIONAL
- 24** NOTÍCIAS
- 26** TECNOLOGIA
- 28** LISBOA
- 30** PAIS REAL
- 36** INTERNACIONAL
- 39** FICHA TÉCNICA
ESTATUTO EDITORIAL



Dacia **LODGY**

Oferta Comercial para Táxis

Por

13.758€*

Dacia LODGY Blue dCi115 Comfort

5,17% TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE

Inclui:

- Contrato de Manutenção MY REVISION (48 / 200.000km)
- Pintura Metalizada
- Pneu sobressalente



*IVA não incluído nos valores apresentados. LEASING Automóvel para Dacia lodgy Blue dCi115 Comfort por 13.758€, com financiamento RCI Banque sujeito a aprovação. Válido até 31/05/2019 para Empresas e ENI's, com entrega em Portugal Continental. Por €309/mês, 48 Meses, sem Entrada Inicial, Financiamento de €13.758 e VR €2.108. TAN 3,85%, Montante Total Imputado 15.346€ - 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.

SECRETÁRIO DE ESTADO OUBE FEDERAÇÃO



A FPT foi recebida em audiência pelo secretário de Estado da Defesa do Consumidor, João Torres, no dia 12 de abril, em Lisboa. O encontro foi solicitado pela Federação que expôs ao governante as suas propostas para a revitalização e modernização do Táxi.

O destaque principal nesta reunião prende-se com o trabalho em curso para a atualização da Convenção Tarifária do serviço de transporte em táxi, que a FPT defende que seja renovada no que à tipificação das tarifas diz respeito, de forma a adaptar esse tarifário à realidade atual do Táxi.

O governante comprometeu-se a receber a FPT em nova audiência que a Federação solicitará brevemente, para daqui a um mês. Essa reunião contará já com os contactos interministeriais ao nível dos secretários de Estado adjunto e da Mobilidade e da Defesa do Consumidor.

O secretário de Estado João Torres ouviu



a FPT também acerca das propostas para a gestão intermunicipal de contingentes e sobre a futura criação do regulamento para as praças de táxi do aeroporto Humberto Delgado – Lisboa e dos terminais de cruzeiros da capital, que poderá criar tarifário específico.

“O governante aludiu ao fim da legislatura como factor limitador para um trabalho mais profundo e imediato sobre o Táxi, mas não fechou a porta ao diálogo, colocando questões sobre as várias propostas de que lhe demos conhecimento”, comentou Carlos Ramos, presidente da FPT, que fez um “balanço positivo e com boas expectativas” sobre a audiência e o anunciado trabalho futuro.

A Federação vai enviar um documento contendo o resumo de todas as propostas abordadas, “na expectativa de que a porta do diálogo se abra, para que progressivamente o Táxi beneficie dos apoios de que necessita com urgência para a sua revitalização e competitividade”.



PROPOSTA DO PSD PARA O TÁXI CHUMBA NO PARLAMENTO

FPT defende reativação do Grupo de Trabalho e repudia desregulação do Setor

A Federação Portuguesa do Táxi congratula-se pelo chumbo, na Assembleia da República, do Projeto-Lei 1156/XIII/4ª, do PSD, que defendia o fim da contingentação dos táxis, o abandono da existência de preços fixos e previa apenas preços máximos e que deixava cair as cores tradicionais preto e verde dos táxis portugueses, entre outras medidas que a FPT já repudiou publicamente. Este debate e votação tiveram lugar no dia 21 de março, em Sessão Plenária no Parlamento.

O Projeto-Lei mereceu a oposição do PS, PCP e BE e as críticas do CDS-PP. Para a Federação, “a argumentação do PSD é vergonhosa”, como referiu Carlos Ramos, presidente da FPT, logo a seguir ao debate e votação que rejeitou “uma proposta que contribui para a desregulação total do Táxi e que seria uma pazada de terra num funeral que alguns anunciaram mas que não terá lugar”. Sendo um resultado esperado, pois tratava-se de uma proposta que iria ser, segundo a FPT, “prejudicial para o Táxi”,

motivou, no entanto, um debate aceso em que as forças políticas expuseram as suas posições sobre o presente e futuro do Táxi. “O deputado Carlos Pereira, do PS, veio renovar a promessa de diálogo com o Táxi e aguardamos que o Grupo de Trabalho retome a sua atividade e torne consequentes as propostas de que todos já são conhecedores”, salienta Carlos Ramos, que acrescenta ser “necessário e urgente” discutir a gestão autárquica e regional dos contingentes, o tarifário, as necessidades provocadas pela sazonalidade, entre outras propostas. “Este debate seria escusado se o PS tem ouvido o Táxi e fizesse o seu trabalho, cumprindo com o compromisso que finalizou a nossa paralisação de Setembro”, aponta a FPT.

A Federação mantém a sua expectativa quanto à disponibilidade do CDS-PP, manifestada por Hélder Amaral, para novas e melhores iniciativas legislativas, ouvindo o Táxi. O deputado Heitor Sousa, do BE, classificou de “erro” a proposta apresentada pelo

PSD, apontando as várias falhas do diploma. O PCP, pela voz do deputado Bruno Dias, protestou a sua discordância acerca da proposta, realçando o paradoxo social-democrata de que “concordam com a importância do táxi mas pretendem acabar com ele”. O deputado do PS, Nuno Melo, comparou a apresentação da proposta ao comportamento de um “tipo de passageiro desorientado que quer apanhar o comboio numa paragem de autocarro”.

“A Federação lamenta e repudia totalmente a utilização das expressões «monopólio» e «oligopólio» nas intervenções dos deputados Paulo Rios Oliveira e Virgílio Macedo, do PSD, pois tentaram colá-las ao Táxi, o que para nós é inaceitável e mais uma aberração”, sublinhou a FPT, que aplaude a recusa explícita e transversal no Hemiciclo de uma proposta que tanta contestação gerou.

Rejeição total

Dias antes, a FPT já tinha comunicado publicamente a sua rejeição ao conhecer o teor do projeto-lei do PSD, considerando que “a aberração de defender o fim da contingentação da frota de táxi é atirar para a falência 30 mil profissionais e suas famílias, desvalorizando as poupanças de uma vida para conquistar uma licença, ferramenta para a subsistência” e reputando-o como “uma tentativa de desregular uma atividade económica que de facto precisa de novos caminhos mas não de uma sentença de morte”.



Para a Federação, “destruir um símbolo” como a cor padrão verde-preto, “identidade cultural de um País em nome de coisa que ainda está por explicar - mas merece especulação - nada tem a ver com a valorização do património que um digno deputado deve defender”.

A FPT manifestou assim o seu repúdio face ao que classificou como “segundo capítulo político-ideológico de entrega do mercado da mobilidade às multinacionais, não respeitando o interesse coletivo, a economia nacional, a vida dos motoristas de táxi portugueses”. Os associados e dirigentes da FPT prontamente se mobilizaram para assistirem a este processo nas galerias da Assembleia da República.

Arraso condena proposta ao fracasso

As forças políticas com assento parlamentar arrasaram a proposta do PSD, condenando-a ao fracasso. PS, PCP e BE comentaram negativamente a iniciativa social-democrata e apoiaram a forte reação da Federação.

As manifestações na imprensa não tardaram e na semana que antecedeu a sessão plenária no Parlamento foram várias as críticas ao diploma.

No debate parlamentar, todos os partidos atacaram a proposta do PSD nas suas intervenções. O CDS-PP também foi bastante crítico.

PS garante continuidade do diálogo

No debate, a intervenção do deputado socialista Carlos Pereira sublinhou o que a Federação há muito tem afirmado. Para o PS, “iniciativas deste género [...] provocam quase gratuitamente um Sector que acaba de se adequar a novos tempos e de dar um exemplo de integração num contexto mais exigente, moderno e competitivo”.

“Não baixamos os braços nem ficamos indiferentes quando, daquele lado, baseado numa desregulamentação feroz, que estas propostas encerram, se compromete o ecossistema de mobilidade do País que não pode prescindir de um serviço público que precisa de continuar a modernizar-se e que dispensa sucumbir perante esta ofensiva”, afirmou o deputado Carlos Pereira, aludindo às “tentativas desta índole que parecem ignorar deliberadamente as consequências do estímulo descontrolado à oferta, conduzindo a um desequilíbrio onde as vantagens do Sector cairão de tal forma que conduzirá à implosão da atividade de taxista, não ficando pedra sobre pedra”.

“Estamos abertos a discutir e a debater as iniciativas que promovam a mobilidade e assegurem o papel do táxi, enquanto instrumento insubstituível num contexto cada vez mais exigente e desregulado. Não estamos disponíveis para contribuir para apagar o sector do táxi do panorama

de mobilidade do País”, garantiu ainda. Carlos Pereira avançou também que “há matérias em discussão entre governo e os táxis que não estão consensualizadas, como por exemplo, as questões da contingência municipal ou do estabelecimento de preços máximos”. Sobre essa área, lembrou que “o Governo já referiu que o diálogo está aberto nesta e noutras matérias”.

Um fim esperado e inevitável

Perante o facto de os partidos não terem esgotado os tempos disponíveis para debate, o deputado Emídio Guerreiro, vice-presidente do PSD, acrescentou que “foi lamentável o que se passou aqui, além de não terem propostas, nem sequer estão disponíveis para debater. Tenho vergonha de vós”. Isto depois da censura geral que mereceram passagens da proposta como: “a fixação de contingentes dificulta o ajuste dinâmico da oferta à procura e pode gerar situações de escassez de oferta”. A Federação não podia discordar mais frontalmente e, em comunicado, sublinhou estar “em alerta contra as tentativas de arrasar o Táxi”, apontando como exemplo frases do PSD como “a fixação de preços restringe a concorrência e impede a normal resposta da oferta a diferentes condições da procura, em detrimento da eficiência económica”, que “não podiam estar em maior contradição com a necessidade de transparência de um mercado saudável”.



FEDERAÇÃO INTENSIFICA CONTACTOS COM OS GRUPOS PARLAMENTARES

A FPT, após a entrada em vigor, em janeiro, do Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 JAN, que a “Táxi” já deu a conhecer aos seus leitores, na íntegra, na última edição, intensificou os contactos com os representantes dos Grupos Parlamentares na Assembleia da República. Durante o primeiro trimestre de 2019 realizaram-se reuniões com os Grupos Parlamentares do PSD (26 de fevereiro), do PCP (28 de

fevereiro), do BE (14 de março) e do PS (26 de março).

A primeira iniciativa parlamentar foi do PCP, que apresentou um pedido de Apresentação Parlamentar 110/XIII sobre o Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro, que impõe a oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto - acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi. A iniciativa aguarda agendamento.

Governo e PS empenhados

O Grupo Parlamentar do Partido Socialista assumiu que “o empenho do Governo no diálogo com o Táxi é igual ao do Grupo Parlamentar”, assegurando que “queremos continuar no caminho do debate e do diálogo”, para “garantir que este Sector tem um importante papel no sistema de mobilidade português”. Estas declarações à Federação Portuguesa do Táxi foram proferidas pelo deputado socialista Carlos Pereira, em reunião realizada no dia 26 de março, na Assembleia da República. O Grupo Parlamentar do PS esteve representado pelos deputados Carlos Pereira, André Pires e Ricardo Bexiga.

Apelando a um “consenso geral” no Táxi para facilitar o trabalho futuro, o deputado afirmou que “queremos um Sector mais competente e competitivo” e ouviu a insatisfação da Federação quanto à ausência de contactos por parte do Governo. “Não há qualquer resposta nem contactos com a FPT. Nem do próprio primeiro-ministro, que reencaminha as nossas missivas, impossibilitando que lhe apresentemos os nossos alertas e propostas”, lamentou Carlos Ramos, presidente de FPT.

A Federação deixou bem marcado junto do Grupo Parlamentar que há propostas do Táxi que aguardam que o Grupo de Trabalho (no IMT) reúna novamente. “Enquanto não houver discussão e trabalho que transforme essas propostas em medidas efetivas, o Táxi sofre as injustiças geradas pela recente legislação”, alerta a FPT. Quanto ao compromisso do Grupo Parlamentar do PS de enviar para a Comissão da Descentralização as questões relacionadas com os contingentes e sua organização através das Autarquias, a FPT foi informada que se aguarda a evolução no seio dessa Comissão. A Federação manifestou que “esperamos que o compromisso que levou a desmobilizar a paralisação em Setembro não seja apenas um tiro de pólvora seca”. Em resposta, o deputado Carlos Pereira salientou que “não queremos utilizar o Táxi como arma de arremesso em período de fim de legislatura”.

A Federação sabe que “o excesso de diálogo pode gerar impaciência” mas considera que “para que o Táxi seja respeitado e continue a sua modernização é necessário e urgente que o Governo abra as portas desse diálogo e que se trabalhe



nas mais de 30 propostas já apresentadas e que são de consenso geral”, resume Carlos Ramos, aludindo à já manifestada [pelo Partido Socialista] “disponibilidade do Executivo para continuar a ouvir o Sector”.

Sobre o “futuro do táxi no atual contexto da Comissão Independente para a Descentralização”, a FPT interpelou por escrito o presidente do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, Carlos César, solicitando “esclarecimento sobre a prometida transferência de competências para as autarquias no sentido de regular e contingentar os TVDE, ao abrigo do processo de descentralização”. Aquele compromisso foi assumido pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista ao oitavo dia “da maior manifestação do táxi alguma vez feita em Portugal”, permitindo a sua desmobilização.

Face a notícias recentes, onde foi admitido que o presidente da Comissão Independente para a Descentralização pode demitir-se, atrasando ainda mais um processo que já por si moroso, a Federação evidenciou que, “num quadro de ilegalidade que perdura”, no qual “a soma de justificações oficiais não dá resposta capaz a quem trabalha legalmente e paga impostos no seu País”, espera “sensibilização para a injustiça social que diariamente continua nas ruas, roubando a economia e tirando sustento a mais de 30 mil profissionais e suas famílias”.

Contra a desregulação

No dia 14 de março, o presidente Carlos Ramos referia que “saímos desta reunião

convictos de que o Bloco de Esquerda continua do lado do Táxi”. Em cima da mesa a manifestada “discordância daquele Grupo Parlamentar face à recente iniciativa legislativa do PSD e o anúncio da apresentação, em breve, de um projeto-lei do Bloco que irá ao encontro das pretensões do Táxi”, como referiu o deputado. A Federação tem contactado os Grupos Parlamentares para que as propostas do Táxi sejam, de facto, integradas na legislação portuguesa, e para que o Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro, que dispõe a oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto - acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi, seja reapreciado, por forma a incluir efetivamente o que foi aprovado no Grupo de Trabalho para a Modernização do Sector. “Em relação aos TVDE, não vamos desistir de aplicar-lhes as regras dos contingentes”, referiu o deputado Heitor Sousa, que ouviu atentamente a apreensão da FPT em relação aos riscos que a iniciativa do PSD estabeleceria.

“Temos direito à indignação e vamos prosseguir com a luta do Táxi em prol do serviço público de transporte, na defesa da economia nacional e contra a total desregulação desta atividade”, lembra a FPT.

PCP ao lado do Táxi

A Federação recebeu do Grupo Parlamentar do PCP a garantia de que, para além da Apreciação Parlamentar 110/XIII que apresentou e que aguarda agendamento pela Conferência de Líderes, o Táxi conta com o “total empenhamento do PCP na sua intervenção pela modernização e de-



APRECIÇÃO PARLAMENTAR N.º 110/XIII/4.ª (PCP)

Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro: oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto – acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi

Publicado no Diário da República n.º 8/2019, Série I de 2019-01-11

Exposição de Motivos

O Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro, assume, no próprio preâmbulo, que o Governo está a dar consequências às conclusões do «Grupo de Trabalho Informal para a Modernização do Setor do Táxi, coordenado pelo IMT, que contou com a participação de representantes das duas associações do setor, a FPT e a ANTRAL». O diploma em apreço trata apenas de duas das cerca de 30 matérias apontadas por essas associações para a modernização do sector do táxi: a colocação do taxímetro e a possibilidade de suspensão das licenças – e não o faz no sentido que foi então consensualizado.

Face a isto, estas alterações estão longe de dar o contributo que deveriam dar para a modernização do sector, mesmo nos aspetos limitados sobre os quais o governo escolheu legislar.

No caso dos taxímetros, se é verdade que é criada a possibilidade de serem colocados no espelho retrovisor, continua a permitir a sua colocação sobre a direita do tablier, com menor visibilidade que o desejável, o que deveria ser corrigido.

No caso das licenças, se é verdade que se permite a suspensão voluntária da licença por um ano, e que regula um direito de oposição dos municípios que não se contesta, não é menos verdade que à boleia

fesa do Sector face às ameaças que continuam a colocar-se”. A reunião decorreu no dia 28 de fevereiro, no Palácio de São Bento.

O Grupo Parlamentar vai insistir na importância da Apreciação do Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro, que dispõe a oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto, sobre o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi. O PCP aposta no “debate que a iniciativa vai certamente suscitar e nas alterações ao diploma que provocará”, em prol do Sector do Táxi, pois, como assegurou o deputado Bruno Dias, “não trocamos o conteúdo pela forma”. Acrescentou ainda que “para além da responsabilidade dos grupos parlamentares em garantir legislação justa e adequada, há o problema incontornável de haver (ou não!) vontade política para cumprir a lei”.

A FPT realça a importância desta iniciativa do PCP - “a primeira força política que na Assembleia da República se insurgiu contra a insuficiência deste diploma” - e entende que “os partidos com assento parlamentar têm responsabilidades no trabalho de adequação legislativa às necessidades urgentes do Táxi”, sublinhando que “o Governo não cumpriu a promessa de modernizar o serviço público de táxi e que nada fez na inovação de regras e na aposta dos recursos humanos”.

Grupo Parlamentar do PSD

A FPT tomou conhecimento de uma “iniciativa parlamentar do Partido Social Democrata que visa a modernização do

serviço público de táxi”, durante reunião realizada em 26 de fevereiro na Assembleia da República. Em discurso “leve e optimista e que em nada fazia prever a realidade dos conteúdos do diploma”, como referiu a FPT, o Grupo Parlamentar do PSD prometeu apresentar um projeto-lei, em março, com o propósito de agilizar as regras de funcionamento para o táxi e criar novos mecanismos de organização promotores de modernidade. “Estamos convencidos que este projeto-lei vai obrigar o Governo a dizer o que está a fazer e obrigar, igualmente, os partidos a virem debater este tema, que vem sendo arrastado há anos”, frisou então o deputado Paulo Rios de Oliveira.

Sabendo que o Governo não cumpriu a promessa de modernizar o serviço público de táxi, nada fez na inovação de regras e na aposta dos recursos humanos, a FPT esperou a apresentação da proposta e o debate parlamentar que se seguiu e, ao conhecer na íntegra o teor do diploma social-democrata, mobilizou-se e repudiou a iniciativa, juntamente com os “partidos que genuinamente querem garantir futuro a esta atividade económica”.

A FPT divulgou que o deputado do Partido Pessoas Animais e Natureza (PAN) comunicou que está a tentar agendamento de reunião.

Nas reuniões com os Grupos Parlamentares representaram a FPT o presidente da Direção, Carlos Ramos, acompanhado pela assessora jurídica Isabel Patrício e pelos dirigentes António Marques e Rodolfo Melo.



desta medida, o Decreto-Lei confunde as questões de abandono com as de suspensão voluntária, omite a possibilidade, antes expressa, de suspensão pelo exercício de cargos políticos ou sociais, deixa de reconhecer as situações de força maior que podem impedir o exercício temporário da atividade (doença, acidente, etc.), deixa de considerar como condição de não abandono os táxis estarem disponíveis ao público e alarga os prazos para se entrar em abandono da licença de um/dois meses para um ano.

Esta confusão, para a qual nem o preâmbulo do Decreto-Lei alerta, introduz novas

injustiças e acaba por facilitar práticas de concorrência desleal que devem ser combatidas.

Coloca-se assim a necessidade evidente de dar resposta a estas profundas insuficiências do diploma aprovado e publicado pelo Governo, sendo esta iniciativa do PCP uma oportunidade e um contributo concreto para que, na Assembleia da República, sejam corrigidas em sede de Apreciação Parlamentar.

Nestes termos, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, ao abrigo da alínea c) do artigo 162.º e do artigo 169.º da Constituição e ainda dos artigos 189.º e seguin-

tes do Regimento da Assembleia da República, requerem a Apreciação Parlamentar do Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro que “procede à oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto” – acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi –, publicado no Diário da República n.º 8/2019, Série I de 2019-01-11.

Assembleia da República, 6 de fevereiro de 2019

Os Deputados Bruno Dias; João Oliveira; António Filipe; Paula Santos; Jerónimo De Sousa; Francisco Lopes; Carla Cruz; Rita Rato; Jorge Machado; Diana Ferreira; Ana Mesquita; Duarte Alves; Ângela Moreira.

PCP APOSTA NO DEBATE PARLAMENTAR



Os deputados do Grupo Parlamentar PCP requereram a Apreciação Parlamentar do Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro que “procede à oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto”, sobre o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi. A iniciativa comunista trata-se da Apreciação Parlamentar n.º 110/XIII/4.ª (PCP).

Esta iniciativa parlamentar do PCP, datada de 6 de fevereiro último, foi “muito bem acolhida pela FPT, pois trata-se de retificar e melhorar legislação recente que afeta diretamente a atividade do Táxi”, referiu Carlos Ramos, presidente da Federação Portugue-

sa do Táxi. A admissão ocorreu em 7 de fevereiro, aguardando agendamento pela Conferência de Líderes. Segundo o PCP, o DL 3/2019, de 11Jan, gera uma “confusão, para a qual nem o preâmbulo do Decreto-Lei alerta, introduz novas injustiças e acaba por facilitar práticas de concorrência desleal que devem ser combatidas”, considerando que se coloca assim “a necessidade evidente de dar resposta a estas profundas insuficiências do diploma aprovado e publicado pelo Governo, sendo esta iniciativa do PCP uma oportunidade e um contributo concreto para que, na Assembleia da Repúbl-

ca, sejam corrigidas em sede de Apreciação Parlamentar”. A Federação esteve reunida, no dia 28 de fevereiro, com o deputado Bruno Dias, do PCP, e constatou o “empenho e a aposta do PCP no debate que a iniciativa vai certamente suscitar e nas alterações ao diploma que provocará”, em prol do Táxi, pois, como assegurou o deputado Bruno Dias, “não trocamos o conteúdo pela forma”. Acrescentou ainda que “para além da responsabilidade dos grupos parlamentares em garantir legislação justa e adequada, há o problema incontornável de haver (ou não!) vontade política para cumprir a lei”.

OPINIÃO

REFLEXÕES SOBRE O (CHUMBADO) PROJETO—LEI 1 156/XIII (PSD)

POR ARMANDO CASA NOVA

Exposição de motivos

Concluído, com potenciais prejuízos graves para o Táxi, o processo legislativo que conduziu à introdução das TVDE e respetivas plataformas de contratação, eis que o PSD entende chegado o momento de “rever o regime jurídico do táxi, criando regras que criem um sistema geral harmonioso e equilibrado”.

Conseguem os proponentes a habilidade de estabelecer um novo regime jurídico para o Sector, sem que, em qualquer momento, desenvolvam uma reflexão sobre o papel do transporte em táxi na mobilidade das populações e, portanto, sem daí derivarem as necessárias consequências sobre a respetiva arquitetura jurídica enquadradora.

Também não se desenvolve qualquer reflexão sobre as tendências de polarização/dispersão populacional, que produziram um território e consequentes dinâmicas de mobilidade radicalmente diferentes

dos que fundamentaram os conceitos base do serviço táxi, que de facto datam de 1948 (contingentação e estacionamento de base local/municipal, serviço “a táxi” e ao quilómetro, etc.).

Da mesma forma, da exposição de motivos está por completo ausente uma tentativa de caracterização do Táxi, nos seus aspetos estruturais, económicos e sociais, que seguramente permitiria (independentemente da posição de cada um sobre as medidas propostas) estabelecer um quadro jurídico compatível com a sua implementação, aqui sim, “harmoniosa e equilibrada”.

Para mais, num contexto em que decorrem iniciativas descentralizadoras, em que se remetem para os municípios, as autoridades metropolitanas e intermunicipais, amplas competências em matéria de mobilidade e transportes, em que uma comissão na assembleia da repú-

blica (a que o partido proponente deu acordo) estuda o desenvolvimento do processo quer de descentralização, quer de regionalização, o quadro legal proposto faz “tábua rasa” de todo este processo e remete para os municípios o papel de fornecedores de lugares de “praça”, após comunicação pelo IMT do número de veículos inscritos, nem sequer lhes permitindo a livre determinação das taxas a aplicar (reguladas centralmente pela AMT).

Os proponentes, na exposição de motivos, desenvolvem toda a sua argumentação em questões de concorrência, apon-



tada (a sua insuficiência) como razão de todos os males que afligem o Táxi e eleita (a sua introdução a todos os níveis) como solução salvífica.

No geral, a presente iniciativa legislativa não constitui mais do que uma transcrição apressada de um conjunto de sugestões recentemente apresentadas pela Autoridade da Concorrência (AdC) no estudo *Portugal Competition Assessment Review*, aliás referido e amplamente transcrito.

A fundamentação de uma iniciativa de revisão da globalidade do quadro jurídico numa visão de especialização (naturalmente) restrita e parcelar não pode, por esse mesmo facto, ter bom resultado.

Que a AdC, especializada em pregos, apenas conheça martelos, compreende-se. Que deputados confrontados com vontade de edificar uma construção complexa prescindam de uma caixa de ferramentas completa é menos compreensível.

Contingentes

Para o PSD os contingentes são “um expediente para criar uma restrição quantitativa (...) à entrada no mercado” que cria “uma barreira geográfica à possibilidade das empresas prestarem serviços”.

Em coerência com esta posição, logo no artigo 2.º do projeto de lei se dispõe que “a atividade de operador de táxi é exercida em todo o território português pelas pessoas coletivas licenciadas para o efeito (...) sem sujeição a outras restrições (...) nomeadamente contingentes numéricos ou territoriais”, enquanto no artigo 5.º se pre-

vê que “os serviços de táxi podem ser livremente contratados pelos passageiros, sem limitações de natureza geográfica ou de distância relativamente ao operador de táxi”.

A eliminação das restrições quantitativas e/ou geográficas só faz sentido, na medida em que a contingentação não é compreendida pelos seus fundamentos,

mas apenas por algumas das suas consequências (algumas perversas).

A contingentação, na sua componente geográfica, é essencial à disponibilidade do serviço de táxi, em todo o território nacional e em todo o tempo. De facto, se qualquer viatura, puder prestar livremente serviço em qualquer parcela do território nacional, tal resultará, naturalmente, na migração da maioria das viaturas para as zonas de maior procura, desguarnecendo as regiões de menor procura onde, provavelmente, a menor densidade populacional mais aconselharia a manutenção de oferta táxi. A esta menor garantia de serviço de táxi, nas zonas e regiões de baixa densidade, acrescem os efeitos de maior concentração de oferta nas zonas mais atrativas. Um exemplo do possível efeito da eliminação das restrições quantitativas pode ser encontrado no Aeroporto de Lisboa (Praça do Terminal de Chegadas).

Embora a prestação de serviços a partir desse local só seja possível a táxis com licença para atuar em Lisboa, o estacionamento nessa praça só é limitado pela sua dimensão. Trata-se, portanto, de local com substancial nível de oferta, unicamente condicionada pelo mercado.

Resultou tal situação numa melhoria do serviço táxi prestado a partir desse local? A julgar pelas notícias quase diárias sobre conflitos de consumo, pouco.

São as condições de exploração do serviço de táxi melhores que as da generalidade dos táxis com licença no município de Lisboa? Antes pelo contrário. A receita por quilómetro percorrido é inferior em 14%, a receita por hora trabalhada reduz-se 20% (quando comparados os serviços iniciados no aeroporto, com a totalidade dos serviços da cidade de Lisboa).

Portanto o cliente paga menos pelo serviço? Claro que não, o serviço conforma-se aos va-

lores tabelados inseridos no taxímetro.

Estamos, assim, perante um caso típico que simula bem o efeito da eliminação das restrições quantitativas. Um polo gerador de forte procura atrai uma oferta excessiva (porque todos estão convencidos de que é um local lucrativo), com a consequência de cada um ver o seu nível de faturação e rentabilidade reduzidos, sem que daí decorra benefício para o público consumidor.

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA TEM NOVO PRESIDENTE



O novo presidente da A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) é Rui Soares Ribeiro, professor no Departamento de Engenharia Mecânica e Gestão Industrial da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. A nova vice-presidente é a engenheira Ana Tomaz.

Em 14 de janeiro entrou em funções, depois de designado pelo secretário de Estado da Proteção Civil, tendo sido anunciado pela tutela que o novo presidente é “licenciado em Engenharia Física Tecnológica pelo Instituto Superior Técnico e que obteve o grau de Doutor em Ciências - Física da Radiação, pela Universidade de Coimbra”.

Rui Soares Ribeiro foi também investigador do Laboratório Associado de Energia, Transportes e Aeronáutica, investigador associado do Instituto de Engenharia e Gestão Industrial, investigador do Laboratório de Ótica e Mecânica Experimental e da Unidade FCT de Mecânica Experimental e Novos Materiais.

O Ministério da Administração Interna informou ainda que “entre 1988 e 2001, foi investigador sénior do quadro e investigador associado do CERN (European Organi-

zation for Nuclear Research, em Genebra, Suíça), onde, para além da investigação, desenvolvimento e construção de equipamentos usados em física e medicina, adquiriu competências em gestão e liderança de equipas de inovação num ambiente internacional e multilingue”. O novo presidente da ANSR é também “vogal das Comissões Técnicas do International Organization for Standardization, ISO/TC 149, ‘Cycles’; e do European Committee for Standardization, CEN/TC 333, ‘Cycles’; bem como das comissões técnicas do Instituto Português de Qualidade: IPQ/CT103 - Veículos de duas rodas e IPQ/CT177 - Acessibilidades e Design Inclusivo”.

Até janeiro de 2019 a presidência da ANSR esteve a cargo do engenheiro Jorge Jacob, desde janeiro de 2013.

Em março passado, por ocasião do II Simpósio Ibérico de Segurança Rodoviária, em Leiria, a ANSR criticou o “desinvestimento enorme” nas infraestruturas como uma das causas para os números da sinistralidade em Portugal. Rui Soares Ribeiro lembrou que “na anterior legislatura, houve um desinvestimento enorme nas infraestruc-

turas e isso tem obviamente impacto na sinistralidade”, salientando o presente “investimento em infraestruturas que está ser cumprido”, nomeadamente “num conjunto de áreas de sinistralidade mais elevada”. O novo presidente da ANSR referiu que a questão da sinistralidade é “um problema muito complexo que não se resolve com multas”, assumindo que aposta no Plano Estratégico Nacional Rodoviário (PENSE 2020) para “levar a bom porto uma estratégia que acredita ser um ponto de viragem na abordagem da sinistralidade em Portugal”, envolvendo entidades como a ANSR, a GNR, a PSP, a Infraestruturas de Portugal, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes e o Instituto de Medicina Legal, para “diminuir os números da sinistralidade até 2020”.

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) é um serviço central da administração direta do Estado dotado de autonomia administrativa.

A ANSR tem por missão o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário. Compete à ANSR “promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promover a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução” e a Federação Portuguesa do Táxi tem dado o seu contributo e tem colaborado com a ANSR, no âmbito da divulgação da prevenção da segurança rodoviária.

CONVENÇÃO TARIFÁRIA EM ANÁLISE

A FPT apresentou à DGAE uma lista de prioridades para a revisão da estrutura do sistema tarifário e respetiva atualização de preços

A FPT e a Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE) reuniram-se, no dia 28 de janeiro, nas instalações da DGAE, em Lisboa, para abordar as necessidades prementes do táxi. Esta lista de prioridades, que a FPT considera “relevante para a transparência na relação do táxi com a comunidade”, foi, de acordo com informação da DGAE, encaminhado para apreciação governamental, com posterior agendamento de nova reunião para o respectivo debate.

A Convenção de Preços para Serviço de Táxi atualmente em vigor, bem como a respetiva Tabela de Preços anexa, foi celebrada em 21 de dezembro de 2012, vigorando, sem qualquer alteração, desde 1 de janeiro de 2013. O Táxi está perante um tarifário com 6 anos de aplicação, a que se somará ainda o tempo necessário para uma eventual revisão. “Essa longa vigência só foi possível por grande parte desse período ter sido dominado por um quadro económico de reduzida inflação, quadro esse que, em grande parte está ultrapassado”, refere a Federação.

A aceleração da evolução de preços é particularmente notória nos custos com a mão-de-obra, que constituem, tal como em 2012, o componente de maior peso na estrutura de custos da prestação de serviços de transporte em táxi. “Este fator, por si só, constitui elemento justificativo para fundamentar a atualização da Tabela de Preços, com uma variação acumulada de 14,6% entre 2012 e 2018, agravada para 18,6% em 2019, considerando o novo valor fixado para a Retribuição Mínima Mensal Garantida [RMMG]”, lembra a FPT.



No sentido de “determinar o nível de atualização de preços relativo ao tempo decorrido, que permita fundamentar uma atualização da Tabela de Preços que possibilite a reposição das condições de exploração do serviço táxi”, a Federação procedeu a um estudo, calculando a evolução dos custos, analisando a estrutura desses custos no serviço táxi, e recorrendo ao Índice de Preços do Consumidor (IPC) publicado pelo INE, relativo ao Continente (publicação referente a Dezembro de 2018, Série Longa). Quando tal se revelou impossível, recorreu-se a outros indicadores, nomeadamente à evolução do Contrato Coletivo de Trabalho, a RMMG e ao Boletim Estatístico do Banco de Portugal.

A Federação, no estudo que apresentou, evidencia a estrutura de custos, que se divide em oito índices: Mão-de-Obra; Manutenção e Reparação; Pneumáticos; Seguros; Custos Administrativos e Diversos; Combustíveis; Custos Financeiros; Amortizações.

Em 2012, a retribuição mensal convencionalizada no Táxi era de €505,92, situação que se mantinha em 2015. A partir desse ano, não tendo sido celebrado novo contrato, passaram a ser determinantes as

atualizações da RMMG. A partir de 2012, a evolução das taxas de juros praticadas em novos financiamentos foi extremamente negativa na área do Euro. Já no custo dos serviços financeiros, em Portugal, verificou-se um crescimento significativo, em consequência das políticas de comissamentamento bancário.

De acordo com o estudo efetuado pela FPT, no conjunto dos oito índices, três deles - Manutenção e Reparação, Custos Administrativos e Diversos e Amortizações - apresentam comportamentos em linha com a inflação registada no período. Em conjunto, representam 31,6% da estrutura de custos. Quatro índices - Pneumáticos, Seguros, Combustíveis, Custos Financeiros - apresentam comportamentos deflacionários (preços em 2018 inferiores aos de 2012). No total, estes componentes têm um peso de 32,9% na estrutura de custos. Finalmente, um índice - Mão-de-Obra - apresenta uma evolução muito acima da tendência geral da taxa de inflação, com um peso de 35,5% na estrutura de custos. O acréscimo geral de custos na atividade táxi, tendo em conta a estrutura utilizada foi, assim, de 4,93%, no período 2012-2018, coincidente com a vigência da atual tabela de preços.

Projeção da evolução dos preços para 2019

Continuando a citar-se o estudo da FPT, numa projeção da evolução dos custos para 2019, foi tida por base a nova RMMG, fixada em €600,00, e a inflação previsível, em todos os restantes índices. A previsão de inflação (medida pelo IPC) adoptada para 2019 foi de 1% (idêntica à verificada em 2018). Embora o Relatório do Orçamento Geral do Estado para 2019 aponte uma previsão de 1,3%, verifica-se uma desaceleração da evolução dos preços no último trimestre do ano (para 1%), correlacionada com a redução do crescimento económico na área do Euro e com as flutuações dos custos de energia, pelo que a previsão que adotamos parece razoável.

Uma vez que a negociação da atualização tarifária só agora teve início, uma nova tabela a acordar irá vigorar apenas numa parte do ano de 2019.

Com exceção da Mão-de-Obra, não se prevê que a generalidade dos custos venha a registar um significativo acréscimo de preços, embora o comportamento do preço dos combustíveis seja sempre “uma incógnita impossível de prever”. O incremento do custo da Mão-de-Obra é já real, em função da fixação da nova Retribuição Mensal Mínima Garantida, no valor de €600,00, em vigor desde 1 de janeiro de 2019.

A FPT procedeu a um exercício de cálculo da atualização previsível do índice geral de custos na exploração táxi, para o final de cada trimestre, admitindo que a atualização dos restantes preços venha a ter um comportamento linear.

Dependendo da data de início de vigência da Tabela a anexar à nova Convenção de serviço de táxi, a atualização de preços a incorporar deverá variar entre os 6,49% (vigência a partir de 1 de abril) e os 6,97% (vigência a partir de 1 de janeiro de 2020). Tendo em conta a experiência dos últimos processos negociais, sugere-se como nível de referência, o final do segundo trimestre, considerando, assim, uma atualização média de 6,64%.

Atualização de preços

O retomar da tendência crescente dos preços dos componentes integrantes da estrutura de custos do serviço táxi, nomeadamente a Mão-de-Obra, implica, no período decorrido desde 2012, um agravamento dos custos de exploração de 4,93%



(relativamente a 2018), a que acrescem decisões já tomadas pelo Governo, no final de 2019, que originam um agravamento acumulado de 6,97%.

Assim, o impacto nos preços do serviço táxi, do conjunto das alterações estruturais que vierem a ser acordadas, combinado com as alterações de preços unitários deverá situar-se entre os 6,64% e os 6,97%, em função da data previsível de entrada em vigor da Convenção.

Alterações estruturais

Na formulação das propostas, a Federação não pôde deixar de ter em conta condicionantes de natureza política, normativa e técnica relacionadas com o debate em curso, na Comissão Independente para a Descentralização, sobre a transferência de competências na regulação do Táxi, para níveis regionais, supramunicipais ou municipais, cujas conclusões condicionarão inevitavelmente, no futuro, os quadros de definição tarifária; as limitações decorrentes do entendimento que tem vindo a ser praticado ao manter uma tarifa única para todo o território nacional, inviabilizando, assim, entre outras hipóteses, a adopção de tarifas específicas para serviços iniciados em cada aeroporto (nomeadamente a possibilidade de praticar preços fixos), bem como a possibilidade de praticar tarifas sazonais diferenciadas regionalmente, ajustadas à sazonalidade da procura; e também a definição de tarifas mais ajustadas às diversas realidades está severamen-

te condicionada pelas limitações técnicas dos taxímetros e fundamentalmente pela existência no mercado de lanternas com possibilidades de exibição de diferentes tarifas muito limitadas.

Propostas FPT

A Federação apresentou as suas propostas para alteração da Convenção, “aguardando o debate e trabalho sobre estas medidas”. Estas propostas incluem a eliminação da tarifa 6, de serviço à hora, da tarifa 5, de retorno ocupado, a alteração do serviço a contrato (tarifa C) e a eliminação da tarifa P, de serviço a Percurso, desde que introduzidas as alterações que se propõem no serviço a contrato. A generalidade das alterações propostas não tem impactos diretos sobre a rentabilidade do Táxi, sendo também indicadas a introdução de diferenciação tarifária nas viaturas de mais de



quatro lugares, em função do número de passageiros transportados (até quatro ou mais de quatro) e a criação de tarifário para situações específicas, sazonais e regionais, bem como novas tarifas que incidam sobre a situação especial dos feriados que ocorrem no mês de dezembro.

Eliminação da tarifa 6 – serviço à hora

Trata-se de uma tarifa de aplicação residual, geralmente aplicada em serviços a prestar em ocasiões de carácter social (casamentos, batizados, funerais). A FPT entende que com a eliminação desta tarifa 6 e com as alterações propostas para o regime de serviço a contrato estas situações ficariam bem abrangidas, com a vantagem de maior flexibilidade na resposta às características do serviço pretendido.

Tarifa 5 – Retorno ocupado

A Federação propõe a eliminação da tarifa 5, passando os serviços com retorno a ser efectuados em tarifa 1. As tarifas 1 e 5 são iguais, produzindo idêntica contabilização de valores de base quilométrica e horária.

A eliminação permite libertar uma tarifa, num leque de tarifas atualmente possíveis, que não ultrapassa as nove, possibilitando alguma flexibilidade no tarifário, sem necessidade de substituir as lanternas. Esta medida obrigaria à programação de todos os taxímetros integrando as tarifas 1 e 3, com a provisão de bloqueios de seleção de tarifa no início do serviço (só possível em tarifa 1 ou em tarifa 3, conforme os casos). Os serviços com retorno ocupado seriam sempre efectuados em tarifa 1, na parte do percurso exterior à zona de estacionamento.

Tarifa C – Serviço a contrato

A FPT propõe a alteração do serviço a contrato, em dois sentidos, por um lado, eliminando o prazo de 30 dias de vigência mínima e, por outro, introduzindo a possibilidade de suporte digital, desde que assegurada a identificação dos intervenientes, a exibição do mesmo na viatura e a emissão de fatura eletrónica certificada. Os sistemas informáticos de suporte à contratação digital ficam sujeitos a auditoria, devendo manter registos das operações por prazo a definir, nunca inferior ao prazo necessário à tramitação de reclamações por parte dos clientes.

Poderão praticar serviços no regime de contrato digital todas as viaturas táxi, desde que equipadas com sistema taxímetro/faturação compatível com as funcionalidades exigidas e se integrem em sistema de contratação digital, próprio ou de terceiros. Pretende-se conferir flexibilidade à contratação de serviço táxi, acautelando as situações em que a utilização do taxímetro não permite responder aos interesses do cliente. Por outro lado, esta alteração possibilita, a quem o pretenda, introduzir serviços em regime de preço fixo pré-contratado, respondendo assim às crescentes solicitações do mercado.

Tarifa P – serviço a percurso

Esta tarifa, que está prevista na Lei e na Convenção mas nunca foi implementada (excepto na Região Autónoma da Madeira), deixaria de fazer sentido, desde que sejam introduzidas as alterações que agora se propõem no serviço a contrato.

De facto, sendo possíveis a contratação por períodos curtos de tempo e a contratação em suporte digital, os possíveis serviços a percurso não seriam mais do que aplicações concretas do serviço a contrato. Também neste caso, a eliminação desta tarifa permite disponibilizar capacidade de lanterna para outras inovações tarifárias.

Viaturas de mais de quatro lugares

A proposta de introdução de diferenciação tarifária nas viaturas de mais de quatro lugares, em função do número de passageiros transportados (até quatro ou mais de quatro).

Uma vez que que a maioria dos serviços envolvem o transporte de até quatro passageiros, a definição de diferenciação tarifária possibilita a prática de preços mais justos, do ponto de vista do cliente, eliminando situações de potencial conflito, quer porque o cliente recusa o serviço de preço mais elevado, quer porque, nomeadamente em situação de praça, não permite o respeito pela fila. As viaturas de mais de quatro lugares, quando transportassem até quatro passageiros (inclusive), deveriam executar o serviço utilizando as tarifas 1 ou 3, conforme aplicável, nas suas variantes diurna e noturna. Nas situações em que transportassem mais de quatro passageiros, praticariam as tarifas "Y" e "Z" (a criar), com estrutura idêntica às tarifas 1 e 3, mas com valores mais elevados. Partindo de um valor de tarifa duplo (já que o serviço corresponde à utilização de dois táxis), poderia praticar-se uma tarifa com um desconto de 20 a 25%, o que muito beneficiaria os passageiros. Esta alteração implica alterações de rentabilidade das viaturas de mais de quatro lugares, por reduzir significativamente a receita média por serviço. Eventualmente este impacto negativo poderá ser minorado, desde que se traduza num acréscimo do número de serviços.

Situações específicas, sazonais e regionais

Uma outra problemática é suscitada pela sazonalidade da procura e também da oferta do serviço de táxi. É conhecida a situação das regiões de forte sazonalidade turística, de que o Algarve é exemplo típico. Na época alta, em julho e agosto, a procura de serviço é muito elevada, enquanto nos meses de inverno, com excepção de alguns dias específicos, a procura pelos residentes não é suficiente para sustentar a prestação do serviço de táxi.

Outro exemplo, em Lisboa, no mês de dezembro, que se caracteriza por uma maior procura de serviço, a que a capacidade disponível não consegue dar resposta, não sendo claro que tal seja a situação em todo o território continental.

Subsiste sem solução o problema das condições e preços a praticar nos serviços iniciados nos aeroportos e terminais marítimos de passageiros, em que Portugal é, provavelmente, o único País da Europa em que não se praticam condições especiais para os serviços iniciados nesses locais.

Dada a complexidade das situações, estas ainda se encontram em fase de estudo preliminar, apresentando-se, de momento, hipóteses de trabalho para o mês de dezembro (sazonal) e aeroportos (regional).

Situação especial do mês de dezembro

No período que decorre entre as 00h00 do dia 1 de dezembro e as 24h00 do dia 31 de Dezembro o serviço de táxi deveria ser

realizado em tarifa noturna.

Nos serviços iniciados entre as 6h00 do dia 24 de dezembro e as 24h00 do dia 25 de dezembro e nos serviços iniciados entre as 6h00 do dia 31 de dezembro e as 24h00 do dia 1 de janeiro a bandeirada seria agravada por um valor suplementar, introduzido automaticamente.

Esta alteração tem impactos positivos no rendimento do serviço táxi, permitindo reforçar a oferta neste mês, em que se verifica um maior desfasamento entre a procura e a oferta de serviço, nomeadamente nas zonas urbanas.

Serviços iniciados nos aeroportos

Em relação aos serviços iniciados nos aeroportos, apresentam-se propostas no âmbito de dois modelos possíveis.

Caso se mantenha a política de tarifa única, a solução teria de passar pela criação de um suplemento especial, introduzido automaticamente sobre a bandeirada, eventualmente combinado com uma tarifa quilométrica especial (com variante

dia/noite), o que permitiria aproveitar a capacidade das lanternas, resultante da eliminação de tarifas. Este tipo de solução é o único possível, independentemente dos valores concretos, numa situação em que seja praticada por igual em todos os aeroportos (em Lisboa, Porto, Faro, e, brevemente, na extensão do Montijo).

A alternativa para esta solução passa por ter uma tarifa específica para cada aeroporto, tendo em conta a sua localização (distância e centralidade) em relação às áreas que serve. Neste caso seria possível definir uma ou mais coroas com preço fixo (por exemplo, Faro+parte de Loulé ou Lisboa-cidade), e uma tarifa específica (horoquilométrica) para serviços para o exterior destas zonas, solução que vinha sendo anteriormente trabalhada com o município de Lisboa.

Os documentos-base que contêm as hipóteses de actualização e revisão da Convenção Tarifária apresentados pela Federação podem ser consultados na íntegra em fptaxi.pt.



**STAND
E VENDA
DE PEÇAS
MERCEDDES**

REVISÃO DA CONVENÇÃO TARIFÁRIA PARA 2019

Questionário da FPT aos profissionais do Táxi



A Federação Portuguesa do Táxi tornou públicas as opiniões dos seus profissionais, divulgando um relatório e conclusões sobre o questionário FPT a que responderam sobre a revisão da Convenção Tarifária.

A divulgação dos resultados e conclusões deste questionário promovido pela Federação ocorreu em setembro passado, a poucos dias do início das negociações sobre o Sistema Tarifário e a Convenção da Prestação e Serviço de Transporte em Táxi, no âmbito da Direção-Geral das Atividades Económicas.

A Convenção Tarifária para o Táxi foi alterada pela última vez em 2012 e espera-se que em 2019 venha a ser atualizada, estando em curso as reuniões de trabalho para o efeito.

O questionário contou com um trabalho de campo que decorreu entre 1 de fevereiro e 25 de março de 2018, consultado um universo de 2.500 inquiridos que responderam através de envelope RSF.

Conclusões

No tratamento das respostas ao questionário a Federação apresentou conclusões que também foram divulgadas publicamente.

Junto dos profissionais que responderam ao questionário, há uma “opinião maiori-

tária favorável à atualização da tarifa” (67% dos consultados), com uma posição “claramente maioritária a favor da atualização” em Lisboa-cidade e Região e Algarve, bem como Litoral Centro e Oeste. As outras regiões do Continente pronunciaram-se contra.

Sobre as alterações em concreto, há alguma indefinição, podendo no entanto concluir-se por um “consenso em torno da eliminação da tarifa 6”, bem como uma “tendência maioritária para evitar aumento do valor do quilómetro implícito na bandeirada, concentrando um eventual aumento de preço no acréscimo do valor do quilómetro incluído na fracção”.

No que respeita à introdução de uma tarifa única (substituindo as tarifas 1, 3 e 5), verificam-se dois grupos de opinião oposta: as viaturas das regiões que já só utilizam tarifa 3 (dita “ao quilómetro”) são favoráveis. Pelo contrário, em Lisboa-cidade e Grande Lisboa, onde o sistema das três tarifas é dominante, o consenso é “contrário à tarifa única”.

A opção entre homogeneização ou diferenciação tarifária também divide as opiniões dos industriais em blocos regionais definidos. Enquanto o Algarve favorece as tarifas regionais e sazonais, a região de Lisboa (incluindo a cidade) tem uma posição positiva em relação à regionalização

das tarifas, mas não em relação à sazonalidade.

“O resto do Continente tem uma atitude contrária, quer à regionalização, quer à sazonalidade das tarifas”, refere-se nas conclusões.

Quanto à possível eliminação do suplemento de bagagem, enfrenta uma oposição generalizada, quer em termos globais, quer na esmagadora maioria das regiões, apenas recolhendo opinião favorável na Grande Lisboa (não na cidade), ainda assim marginalmente, e na cidade do Porto.

A alteração de tarifa para noturna nos dias especiais apenas obtém “aprovação esmagadora”, em Lisboa-cidade e Grande Lisboa, “com posição contrária e também “esmagadora” do conjunto das outras regiões do Continente. “É provável que esta divergência resulte de diferentes hábitos culturais, indutores de diferentes comportamentos da procura ou disponibilidade de execução destes serviços”, considera a Federação.

A introdução de percursos turísticos regulados pelos municípios apenas acolhe “apoio significativo” na cidade de Lisboa e na respetiva região, sendo manifestada pelas outras regiões com oposição ou, em geral, com indiferença.

A introdução de um regime de dupla tarifa para as viaturas de mais de quatro lugares é “relativamente pacífica”, embora em algumas regiões, nomeadamente Norte e Interior, não seja bem aceite. A opinião não varia com o peso das viaturas de mais de quatro lugares no número de respostas, pelo que é uma opinião “relativamente independente da situação do mercado”.

Neste estudo por meio de questionário verifica-se que, “pretendendo gerar-se uma proposta de alteração da Convenção e do Tarifário que lhe está associado, que reúna um consenso largo do Táxi e que constitua um quadro de referência para um processo negocial que se adivinha difícil, será essencial desenvolver um trabalho efetivo e prolongado de construção de um consenso que, a julgar pelos industriais que responderam ao inquérito, está longe de existir”, resume a FPT.

FPT REAGE ÀS DECLARAÇÕES DO MINISTRO DO AMBIENTE E DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Modernização e revitalização do Táxi em análise durante audição na Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas

No dia 10 de abril, após ter conhecimento da audição parlamentar desse dia na qual o ministro do Ambiente e da Transição Energética, João Matos Fernandes, revelou uma alegada reunião com “os representantes dos senhores taxistas, realizada a 28 de fevereiro”, a Federação Portuguesa do Táxi manifestou publicamente a sua posição. “Se essa reunião existiu, não contou com a participação da FPT”, esclareceu o presidente da FPT, Carlos Ramos.

Considerando que o Táxi esteja a ser consultado apenas numa parte, a Federação lamenta que, de acordo com a informação pronunciada pelo ministro, nessa reunião terá sido discutida a criação de uma “plataforma digital nacional para o Táxi”, prometendo-se um financiamento de 100 mil euros. A FPT vê positivamente essa proposta mas, como referiu Carlos Ramos, “ficou por explicar se é sujeita a concurso público” e, “porque a clareza e transparência de processos são vitais, a FPT já pediu esclarecimento às entidades em causa”, informou. Acreditando que o concurso público é inevitável, todos os interessados podem ser candidatos.

A FPT alertou ainda que o Fundo para o Serviço Público de Transportes, no avi-



so de abertura de candidaturas para o apoio à descarbonização da frota de táxis, na página dois, dispõe que “apenas é admitido o apoio a um táxi por empresa no âmbito do presente Aviso”. A FPT ironizou no comunicado e disse que “quer acreditar que se trata de gralha, pois a não ser estamos perante uma micro-micro-micro-descarbonização”.

Ministro defende alteração de contingentes

Na audição no âmbito da Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas, o ministro do Ambiente e da Transição Energética referiu que nos municípios contíguos deveria ser possível o retorno do táxi com passageiros e não em vazio, como acontece atualmente. Em vez do fim da contingentação, o ministro defendeu uma alteração dos contingentes de táxis nas Áreas Metropolitanas. “Num contexto de descarbonização, o pior que pode acontecer é haver um veículo a deslocar-se e limitar-se a liber-

tar emissões pelo tubo de escape”, salientou na altura Matos Fernandes.

“Era mesmo importante que o tempo da próxima legislatura tentasse, tanto quanto possível, pôr um fim aos contingentes municipais nas Áreas Metropolitanas”, sublinhou.

Sobre a interação com o Táxi e com as associações que o representam, o governante referiu que “o diálogo mantém-se” e que “o que houver para fazer estamos prontos para ir fazendo”, acrescentando, porém, que “está na mão dos municípios, à semelhança do que fizeram com os transportes coletivos, a redefinição dos limites geográficos, já que é uma competência municipal”.

Novos apoios à reconversão de frotas

Referindo que no ano passado só oito veículos foram adquiridos com recurso ao apoio estatal à aquisição de automóveis elétricos, o ministro do Ambiente anunciou que ainda este ano será lan-



gado um novo aviso do programa de eletrificação do táxi, assumindo que o do ano passado “ficou aquém do previsto”.

Matos Fernandes destacou que será lançado um novo aviso de apoio, no valor total de 200 mil euros. O programa terá uma participação de cinco mil euros por táxi, valor que será majorado, através de um subsídio extra, conforme a idade do veículo para abate seja maior: 2.500 euros se o veículo tiver mais de 10 anos; 5.000 euros, se tiver mais de 15 anos; e 7.500 euros se superar os 20 anos. “Queremos que o maior número de táxis seja elétrico e daí financiarmos”, justificou o ministro. No aviso de abertura de candidaturas para o apoio à descarbonização da frota de táxis a FPT detetou que o Fundo para o Serviço Público de Transportes dispõe que “apenas é admitido o apoio a um táxi por empresa no âmbito do presente Aviso”, o que gerou críticas pela minimização do apoio que representa.

Modernização dos taxímetros

O ministro reiterou perante os deputados da Comissão Parlamentar a importância do Táxi no contexto da mobilidade urbana, falando do lançamento de um novo apoio de 100 mil euros para a modernização dos taxímetros com novo modelo de faturação. “Vamos lançar, durante o mês de abril, o valor de 100 mil euros para taxímetros mais modernos com nova faturação”, disse na ocasião o ministro Matos Fernandes.

Segundo o ministro, os incentivos à modernização do Táxi vão ser concedidos através do Fundo para o Serviço Público de Transportes. A Federação considera positivos estes anúncios sobre as matérias consensualizadas com o Sector e as suas associações representativas mas espera “que se adequem às necessidades reais do Táxi” e que “o diálogo seja cada vez mais regular, para definir e enquadrar devidamente outras matérias que carecem do empenho governamental no seio do Grupo de Trabalho criado para o efeito”.

REALIDADE IRREAL NAS IDEIAS DE UM GOVERNANTE

No final do mês de janeiro, o ministro do Ambiente, João Matos Fernandes, foi criticado por afirmar que “quem comprar carros a diesel não terá valor de troca daqui a quatro anos”, apesar de os carros a gasóleo representarem, em 2018, 55% das vendas de veículos ligeiros em Portugal, sendo o segmento mais vendido. Ao avisar que dentro de quatro anos o valor comercial dos carros a gasóleo será “zero”, o ministro do Ambiente incentivava à renovação da frota para a energia elétrica.

No Táxi, as viaturas a gasóleo são ainda aquelas em que está assente o trabalho. A longevidade dos motores, o custo daquele tipo de combustível e a possibilidade de declarar o IVA na sua aquisição, são atrativos que ainda não existem com a possibilidade elétrica.

Os fatores que mais desmotivam o Táxi em relação à passagem para a energia elétrica prendem-se com a ainda insuficiente rede de postos de abastecimento, a baixa autonomia em veículos mais baratos, a impossibilidade de usufruir de benefício fiscal na aquisição desse tipo de energia, por exemplo. Os incentivos estatais não são indicados como determinantes na reconversão da frota.

Em Portugal o abandono da opção pelo diesel está a ser mais lento do que na generalidade Europa. Apesar de no País as vendas de automóveis elétricos terem duplicado em 2018, representam apenas 1,8% do total da frota em circulação. Segundo a Associação Automóvel de Portugal (ACAP), os veículos ligeiros elétricos em circulação são 7.771. Apesar do que o Táxi tem informado em reu-

niões do Grupo de Trabalho para a Modernização do Sector do Táxi (que há muito não se realizam), o ministro Matos Fernandes declarou não considerar necessário aumentar os subsídios para a aquisição de carros elétricos, nem conceder outros incentivos ao abate, pois, segundo o que referiu na altura, “a aposta que estamos a fazer é esta - incentivos ao abate dos diesel por troca por um elétrico”, e acrescentou que “Portugal dá 2.250,00 euros por cada veículo elétrico novo” e “está a desenvolver uma rede de carregamentos em todo o País”. Carregamento elétrico “que ainda é gratuito”, salientou o governante, indicando ainda que passará em breve a ser pago, face aos “muitos problemas com a manutenção desses postos precisamente por ser gratuito”.

O DESCANSO QUE PRECISA ESTÁ NO CONFORTO DA SUA VIAGEM.

OFERTA DE
MANUTENÇÃO
PREVENTIVA

48 MESES / 80.000KM

ŠKODA Octavia por apenas
€16.500* + IVA.

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

*Valor Indicado para a versão Octavia 1.6TDI TDI 115cv Active, com Ar Condicionado, Jantes de liga leve 16", Smartlink+ e Sensores de Estacionamento

www.skoda.pt

CISA
TO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



espaço...muito espaço, num só automóvel.

nto Traseiros, incluindo desconto promocional, despesas de legalização, ISV, pintura metalizada preta, pintura de tejadilho e kit de pneu sobressalente.

Consumos combinados de 4,7l/100Km e emissões de CO2 combinadas de 123g/Km (informação disponível à data de impressão).



ACORDO DE PARALISAÇÃO APS/FPT 2019

A Federação Portuguesa do Táxi divulgou a tabela do Acordo de Paralisação que firmou com a Associação Portuguesa de Seguros (APS) para o ano de 2019.

Os valores indicados vigoram de 1 de março de 2019 a 29 de fevereiro de 2020.

Categoria	1 Turno	2 Turnos
Táxi	€ 57,05 / dia	€ 96,24 / dia
Letra A	€ 57,05 / dia	€ 96,24 / dia
Táxi (mais de 4 passageiros)	€ 65,98 / dia	€ 110,05 / dia
Isento distintivo e cor padrão	€ 61,32 / dia	€ 110,01 / dia
Turismo	€ 78,48 / dia	€ 116,24 / dia

TAXA DE APROVAÇÃO CRESCENTE



O departamento de Formação da Federação Portuguesa do Táxi registou um crescimento na taxa de aprovação dos seus formandos nos exames para a obtenção de Certificado de Motorista de Táxi (CMT) nos últimos anos.

De acordo com a informação divulgada pela equipa coordenadora da Formação FPT, e de acordo com os resultados atingidos nos exames CMT, as taxas de aprovação por ano são as seguintes: ano de 2017 - 91,9% de aprovações, em nove momentos de exame; ano de 2018 - 93,9% de aprovações, em 10 momentos de exame. Regista-se assim uma evolução muito positiva na taxa de aprovação.

Neste ano o departamento de Formação da FPT já está a bater recordes, com uma taxa de aprovação dos formandos da FPT de 100%. Este resultado reporta aos meses de janeiro a abril, tendo decorrido, até à data, quatro momentos de exame. No final

do ano, com a totalidade dos momentos de exame, os resultados tendem a ser ainda mais positivos que nos anos anteriores. Para poderem obter o Certificado de Motorista de Táxi na Federação, os formandos têm de realizar a formação inicial de motorista de táxi (125 horas). Após concluir esta formação com aproveitamento, os formandos prestam provas num exame multimédia, no Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT).

“Os resultados destes exames e as conquistas dos formandos da FPT, que pretendemos divulgar e enfatizar, são excelentes”, realça o presidente da Federação, Carlos Ramos, que salienta que “as equipas de formadores e de coordenação também estão de parabéns”.

A Formação dos motoristas profissionais de táxi é vital para a atividade que vão desenvolver, em serviço público de transporte de pessoas, confortavelmente e em

total segurança. A atividade formativa na FPT e a frequência regular de ações por parte dos formandos, que podem decidir aperfeiçoar-se noutras áreas para além das que a legislação determina, contribuem para que o Táxi seja uma referência e uma preferência junto dos passageiros.

Os formandos sabem que aprendendo podem contribuir para defender imagem do Táxi na sociedade, dando o melhor de si em cada serviço, com todos os passageiros.

Os resultados até agora atingidos pelos formandos da FPT são fruto do seu trabalho aplicado e dedicado, que envolve também uma equipa nacional de formadores, em sessões formativas na Sede, em Lisboa, e nas Delegações Norte (Porto), Centro (Coimbra) e Sul (Faro e Portimão) e a equipa de coordenação, “sempre pronta a inovar e a motivar quem aprende na Federação Portuguesa do Táxi”.

43º ANIVERSÁRIO DA AUTOCOOPE

A 18 de março de 1976, a Autocoope iniciou a sua actividade, sendo reconhecida pelo Governo liderado por Vasco Gonçalves. “É um exemplo de pleno exercício de Cidadania e de Democracia”, refere a Direção da Cooperativa que detém marcas como Cooptáxis e Táxiclick.

Para celebrar o momento, a Cooptáxis, marca registada da maior cooperativa de táxis da península ibérica, apresentou o seu novo sítio na internet, que pode consultar em cooptaxis.pt. A plataforma no ciberespaço está “mais simples, mais rápida, de navegação intuitiva”.

Parabéns à Autocoope, aos seus dirigentes, aos cooperantes e colaboradores.

A viagem continua também na internet.

ANIVERSÁRIO TELETÁXIS

No dia 1 de março, no âmbito das celebrações do 35º aniversário da Teletáxis, as centrais de táxi da Teletáxis, em Lisboa, e da Odilour, em Loures, unificaram as relações institucionais visando servir melhor todos os utentes do táxi com amplitude geográfica em três Concelhos - Lisboa, Odivelas e Loures. Aproveitando o Contact Center Digital da Teletáxis, equipado com as mais modernas tecnologias da comunicação e experiência em despacho de serviços de táxis, a Odilour associou-se, com responsabilidade profissional, à Teletáxis, passando a despachar todos os serviços de táxi daquela central. A Teletáxis deu as boas-vindas aos seus novos associados, motoristas profissionais e clientes.

A Teletáxis foi fundada em 1984.

“ESTE TÁXI DÁ FLORES!”



Na comemoração do Dia da Mulher 2019, 8 de março, a Cooptáxis e a Dacia levaram a efeito a iniciativa “Este táxi dá flores!”, uma campanha que foi considerada pelas marcas “um sucesso social”.

No âmbito das celebrações foram ofereci-

das flores às senhoras. A iniciativa incluía também momentos de boa disposição e fotografias com a mascote “Táxita”.

Para a Cooptáxis & Dacia as mulheres são uma força que distingue positivamente o Táxi como serviço de transporte público.

GABINETE DE APOIO AO EMPRESÁRIO CPPME

A Assembleia-Geral da CPPME, realizada no dia 12 de dezembro de 2018, decidiu criar um Gabinete de Apoio ao Empresário (online), para que os micro, pequenos e médios empresários, se o entenderem, não tenham a necessidade de se deslocarem à Sede Na-

cional no Seixal ou aos Núcleos da Confederação espalhados pelo País, como acontecia. Dando cumprimentos à decisão, o Executivo da CPPME, na sua primeira reunião de 2019, decidiu criar o Gabinete de Apoio ao Empresário.

A partir de agora, os empresários que o pretendam poderão contactar a Confederação através do endereço cppme@cppme.pt ou pelo número 212 276 100.

A FPT é membro da Confederação Portuguesa das Pequenas e Médias Empresas.

PELA TRANSPARÊNCIA



As cooperativas, associações, sociedades comerciais, civis e outras entidades coletivas passaram a ter que efetuar um novo registo obrigatório, com o objectivo de combater o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo, o Registo Central do Beneficiário Efetivo (RCBE).

A Federação Portuguesa do Táxi, para melhor informar os seus associados e poder apoiar os interessados, divulgou os pormenores desta nova obrigação declarativa, no “reforço da transparência nas relações comerciais e no cumprimento dos deveres em matéria de prevenção e combate ao branqueamento de capitais e ao financiamento do terrorismo”.

O Registo Central do Beneficiário Efetivo é constituído por uma base de dados, com “identificação e informação suficiente, exata e atual, sobre os sócios, membros de administração ou gerentes e as pessoas singulares que, ainda que de forma indireta ou através de terceiro, detêm a propriedade ou o controlo efetivo das entidades colectivas a ele sujeitas”. A entidade gestora do RCBE é o Instituto dos Registos e do Notariado, sendo a nova obrigação declarativa realizada através do preenchimento de formulário eletrónico disponível mediante acesso ao site justica.gov.pt.

O preenchimento e entrega também pode ser efetuado presencialmente, jun-

to das Conservatórias do Registo Comercial, mediante agendamento.

A declaração inicial de registo, para as entidades sujeitas a registo comercial, e as demais deve ser efectuada até 30 de junho de 2019.

A declaração inicial, se efetuada até ao prazo indicado, é gratuita e deve ser feita pelos gerentes, administradores ou diretores, ou contabilistas certificados, advogados, solicitadores e notários. Se for efetuada posteriormente será sujeita a emolumentos.

Para além do registo inicial, as entidades

referidas ficam obrigadas a, no prazo de 30 dias após a verificação do facto, proceder à atualização dos dados indicados, sempre que ocorram alterações.

O incumprimento do dever de declarar, pela própria sociedade, será facto sujeito a registo comercial e o respetivo cumprimento ou incumprimento constará da certidão do registo comercial.

Enquanto permanecer o incumprimento da obrigação de declarar, à entidade será vedado: distribuir lucros do exercício ou fazer adiantamentos sobre lucros no decurso do exercício; celebrar contratos sobre imóveis; celebrar contratos de fornecimentos, empreitadas de obras públicas ou aquisição de serviços e bens com o Estado, Regiões Autónomas, institutos públicos, autarquias locais e instituições particulares de solidariedade social, e outras especialmente previstas na lei. Para além dos atos vedados, o incumprimento pela sociedade do dever de manter um registo atualizado dos elementos de identificação do beneficiário efetivo constitui contraordenação punível com coima de €1.000,00 a €50.000,00.

Os serviços da Federação Portuguesa do Táxi também estão disponíveis para o ajudar os seus associados neste registo. Para mais informações, os interessados devem contactar: Sede FPT – 217 112 870; Delegação Norte – 223 722 900; Delegação Centro - 239 840 057/8; e Delegação Sul - 289 878 102. Após marcação prévia, dirija-se à Sede ou às Delegações.



Registo Central do Beneficiário Efetivo

ATUALIZAÇÃO!

O prazo de submissão da declaração RCBE foi alargado até 30 de junho de 2019.

Este prazo aplica-se a todas as entidades sujeitas a registo comercial constituídas até 1 de outubro de 2018.

Para mais informação consulte o [comunicado conjunto abaixo](#).

O Registo Central de Beneficiário Efetivo (RCBE) pretende identificar todas as pessoas que controlam uma empresa, fundo ou entidade jurídica de outra natureza. Pode realizar uma das funcionalidades disponíveis clicando num dos botões abaixo.

Para mais informações sobre qualquer uma das funcionalidades clique [aqui](#).

Preencher declaração >

Consultar >

Pedir restrição >

A declaração do RCBE deve ser preenchida por todas as entidades constituídas em Portugal ou que aqui pretendam fazer negócios.
Algumas entidades precisam de consultar o serviço RCBE. As consultas devem ser feitas aqui para receber o controlo prévio de consulta.
Se um beneficiário quiser impedir o acesso de outras pessoas aos seus dados nas declarações de RCBE, terá de preencher o formulário que disponibilizámos após submissão da declaração ao RCBE.



Dacia LOGAN MCV

Oferta Comercial para Táxis

Por

11.817€*

Dacia Logan MCV Blue dCi95 Comfort

5,39 % TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE

Inclui:

- Contrato de Manutenção MY REVISION (48 / 200.000km)
- Pintura Metalizada
- Pneu sobressalente



*IVA não incluído nos valores apresentados. LEASING Automóvel para Dacia Logan MCV Blue dCi95 Comfort por 11.817€, com financiamento RCI Banque sujeito a aprovação. Válido até 31/05/2019 para Empresas e ENI's, com entrega em Portugal Continental. Por €275/mês, 48 Meses, sem Entrada Inicial, Financiamento de €11.817 e VR €1.797. TAN 3,85%, Montante Total Imputado 13.232€ - 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.

VEÍCULOS ELÉTRICOS RENAULT

MAIOR AUTONOMIA E CARREGAMENTOS RÁPIDOS POTENCIAM COMPETITIVIDADE E RENDIMENTO



A Renault Portugal tem sido parceira da Federação Portuguesa do Táxi no âmbito da inovação e da reconversão da frota que, perante os novos desafios da atualidade, responde com a revitalização e modernização do Táxi, nomeadamente no que respeita ao recurso a energias renováveis e mais amigas do ambiente, com viaturas mais avançadas tecnologicamente e mais económicas nos consumos.

A Renault aposta no Táxi para evidenciar as capacidades da marca quanto à implantação no mercado dos veículos elétricos. A Revista *Táxi* falou com duas responsáveis da Renault Portugal, Isabel Teixeira, da área de *fleet marketing and sales*, e Ana Mendes,

brand manager, que explicaram os aspetos ligados às viaturas elétricas para serviço de táxi.

Em plena crise de abastecimento de combustíveis, durante a terceira semana de abril, abordar a questão dos carros elétricos não podia estar mais na ordem do dia. A Federação e uma das cooperativas que dela fazem parte realizaram há anos testes com veículos elétricos Renault Fluence ZE, em Lisboa. António Costa era então o presidente da Câmara Municipal de Lisboa e essa apresentação foi concretizada junto aos Paços do Concelho.

O que mudou desde então nas viaturas elétricas?



Isabel Teixeira e Ana Mendes salientam a autonomia, que agora atinge os 300 km reais. Este fator é de grande importância para os industriais e profissionais do Táxi, pois a maior autonomia, associada a uma elevada rapidez de velocidade de carregamento, gera atrativos para o desenvolvimento da atividade em viatura elétrica. Ana Mendes explica que o carregamento rápido prepara 80 por cento da bateria em 65 minutos, o que é significativo quando é importante estar preparado para atender a dois turnos de serviço, situação para a qual também colabora positivamente a maior autonomia, de 300 quilómetros.

Isabel Teixeira e Ana Mendes sublinham que os postos de carregamento estão a ser sujeitos a manutenção e que, tendo sido de acesso gratuito até agora, vão passar a ter um custo para o utilizador, o que gera outras verbas para maior difusão pelo território português. “O Governo anunciou esses investimentos para este ano durante o mês de abril”, realça Isabel Teixeira, lembrando que a falta de postos de carregamento era fator que levava à falta de adesão ao carro elétrico.



Para os profissionais que pretendam carregar as baterias do táxi em casa, a Renault tem uma solução que acaba com as preocupações: a marca oferece um equipamento para que esse carregamento no domicílio seja prático e eficaz – o terminal de carga instalado em casa, ou *Wall-Box*, um dispositivo de carga certificado.

As capacidades superiores de autonomia e de carregamento rápido são fatores decisivos na hora de renovar a frota táxi.

Ana Mendes refere que a Renault está a “reduzir custos e a melhorar sinergias para otimizar o preço destas viaturas”. Mas há contas a fazer. Com um preço de tabela mais elevado, os consumos mais baixos são uma clara vantagem. O apoio Estatal à reconversão da frota para viaturas elétricas é importante e neste conjunto de contas a Renault apresenta uma média de 1,30 euros por cada 100 quilómetros nos seus carros elétricos, que deixa “a milhas” as médias dos carros térmicos a diesel, que são cinco vezes superiores.

Com zero emissões de gases a poluição não é um problema. O ruído também não, pois estas viaturas são silenciosas. “São tão silenciosas que foi desenvolvido um dis-

positivo que replica os sons habituais do motor mas num nível muito inferior que não perturba”, explica Ana Mendes. É que na transição para as viaturas elétricas os peões estranham a ausência de sons, do ruído dos motores e da deslocação, pelo que nesta fase inicial há necessidade de instalar esses dispositivos de aviso.

Isabel Teixeira fala das ações e campanhas de comunicação, com especial incidência no preço e nas informações sobre as questões que mais preocupam os profissionais. A mudança passa por realizar *test drives*, ensaios com os profissionais, para que experimentem os desempenhos das viaturas da Renault, constando a sua qualidade, segurança e conforto, bem como a versatilidade do recurso à energia elétrica, explica a responsável.

A realização de eventos com as viaturas e forte interação com os profissionais é outro ponto forte nas ações de comunicação da Renault. É o caso da participação nas edições do Festival Cool Táxi, que a FPT leva a efeito anualmente, com grande participação e contacto com a marca e seus modelos. Na próxima Feira do Livro de Lisboa está prevista a participação de uma

viatura elétrica Renault, para transportar editores e autores. São exemplos da aposta que a marca faz no contacto direto com o público, nomeadamente com os industriais e profissionais do Táxi.

Isabel Teixeira refere que “as campanhas com melhores resultados são as que envolvem veículos elétricos”, pois “geram mais contactos e visitas ao site, com mais procura de informação sobre as inovações da Renault”.

No trabalho contínuo com o Táxi, a Renault tem uma parceria com a Autocoope para realizar testes com os profissionais e com as viaturas elétricas. A iniciativa tem data prevista para início em maio e “a Renault está completamente disponível para arrancar com este evento”, acrescenta Isabel Teixeira. Ana Mendes e Isabel Teixeira realçam que “a Renault apresenta uma gama muito completa ao nível dos automóveis elétricos, com diversidade nos preços”. Anunciam que “num futuro muito próximo vamos aumentar a nossa gama com outro modelo”, com o objetivo de “apresentar uma gama cada vez mais alargada e acessível a todos os tipos de clientes e segmentos profissionais”.



AUTARQUIA LISBOETA ESPERA APRESENTAR PROPOSTA ATÉ MAIO

Regulamento de Acesso e Prestação de Serviços de Táxi nos Aeroportos e Terminais Portuários em debate em sessão camarária

O vereador da Mobilidade na Câmara Municipal de Lisboa, Miguel Gaspar, anunciou que, “ainda durante o mês de abril, o mais tardar maio”, a Autarquia vai apresentar uma proposta do Regulamento de Acesso e Prestação de Serviços de Táxi nos Aeroportos e Terminais Portuários, “articulada já com as associações do Táxi e também com os concessionários” desses espaços, onde estão em funcionamento as praças de táxi. Na 71.ª Reunião Pública da Câmara Municipal de Lisboa, realizada no dia 27 de março, nos Paços do Concelho, os vereadores recusaram a proposta do CDS-PP, que determinaria uma tarifa predefinida obrigatória, com bagagem incluída, para os táxis que partissem do aeroporto e do terminal de cruzeiros, dispondo as distâncias em duas “coroas” na capital. João Gonçalves Pereira, do CDS-PP, falou de “um sistema simples, através do qual é disponibilizada a informação prévia do valor fixo das viagens” que evite “eventuais abusos”. O vereador da Mobilidade considerou que

essa proposta “não é oportuna porque fixa um calendário que [entretanto] já está a decorrer”, acrescentando que tem reunido com os diversos intervenientes, nomeadamente com os representantes do Táxi.

Foi também aprovada parcialmente, em votação ponto a ponto, uma proposta do PCP que prevê a elaboração de um regulamento de acesso e prestação de serviços de táxi nos aeroportos e terminais portuários, com melhores condições para os motoristas profissionais, como novas estruturas de apoio e, especialmente, instalações sanitárias.

Através dessa proposta foi também aprovada a elaboração de um estudo sobre o impacto dos TVDE, sendo chumbado o ponto da proposta para que fosse a Autarquia a gerir os contingentes daqueles veículos a operar na capital, com o voto contra de todas as forças políticas exceto do PCP.

O vereador da Mobilidade na Câmara Municipal de Lisboa falou da criação de um

fundo para a modernização do Táxi, realçando que “os termos do fundo não estão fechados” e explicando que “o que está fechado é o seu objecto”, “a modernização”, para que “o Setor do Táxi seja equipado com aplicações que possam melhorar a experiência do cidadão e a experiência dos taxistas, para que os táxis sejam modernos, para que sejam descarbonizados, para que seja uma frota de táxis compatível com Lisboa Capital Verde em 2020”. A Federação Portuguesa do Táxi assistiu à Reunião Pública na Câmara Municipal de Lisboa e mantém a sua “cooperação para a finalização de uma proposta da Autarquia que sirva os interesses dos passageiros e os do Táxi, numa medida que traga mais justiça ao mercado e à capital”, salientou o presidente da FPT, Carlos Ramos. “É a imagem do Táxi e de Portugal que está em causa e estamos convictos de que deste debate e do trabalho contínuo com a Edilidade sairá algo que vá ao encontro das elevadas expectativas entretanto geradas”, disse.



NOVOS PASSES SOCIAIS EM LISBOA

Em consulta às associações representativas do Táxi durante o mês de março, a Agência Lusa apurou que a maioria dos profissionais e industriais do Táxi está des preocupada com o impacto da diminuição do preço dos passes sociais dos transportes em Lisboa. Desde 1 de abril está em vigor a diminuição do preço dos passes de transporte em Lisboa.

O presidente da FPT, Carlos Ramos, referiu não acreditar que a introdução dos novos passes Navegante “vá ter um impacto ne-

gativo para o Táxi”, afirmando que “é previsível que haja alguma alteração porque vai haver mais gente a deixar o carro em casa, por ter comprado passe, de forma a ficar mais económico, e, eventualmente, em alguma situação, podem ter de apanhar um táxi”.

Quase todos os profissionais do Táxi que foram contactados pela Agência Lusa mostraram-se despreocupados quanto a alguma alteração devido à descida do preço dos passes.



“NÃO ESTAMOS AQUI SÓ PARA VER A BOLA”

No seguimento da notícia de que a UBER passou a ser parceira oficial de mobilidade dos clubes de futebol Sport Lisboa e Benfica e Sporting Clube de Portugal, a FPT manifestou nas redes sociais, no final março, o seu protesto:

“Notícia desta manhã que nos finta os olhos, apesar das faltas, não respeitando as regras que o árbitro finge não ver, é chuto para golo negociado nos balneários. Não se conhece o tamanho da maquia que parte os rins a todas as leis mas é sem dúvida jogo sujo. Melhor, chama-se DUMPING. Querem que nas bancadas se grite MOBILIDADE mas os adeptos não são estúpidos, apesar de todas as fés. Neste campo sabemos o que é o jogo limpo.

O valor do trabalho, o justo valor de um serviço ou produto. Neste campo sabemos que a entidade que se quer reguladora faz questão de estar sempre longe das jogadas manhosas. Neste campo não se fazem apelos para mudar de clube, apenas suamos para que a consciência de cada um esteja tranquila, dentro e fora do estádio. – Profissional e/ou Adepto, o campeonato ainda não acabou. Vamos a jogo?”

A Federação fez saber publicamente que a prática de preços baixos, que se estabelecem sem considerar a Convenção Tarifária em vigor para o transporte de passageiros em veículo ligeiro, é resultado da impunidade com que alguns agentes económi-

cos atuam, nomeadamente na cidade de Lisboa.

Para a FPT, “a capital do País não deve ser exemplo de concorrência irregular e desleal”. Mostrando o seu desagrado, em texto sugestivo, perante a “opção injusta de clubes como o Sporting e o Benfica”, a FPT denuncia mais este exemplo dos desequilíbrios gerados por legislação que ainda não está devidamente regulamentada e por falta de fiscalização das autoridades reguladoras. “A liberdade contratual não pode ser invocada para corromper as regras de uma economia sã e efetivamente concorrencial, para transparência junto dos passageiros”, acrescenta a Federação.

TRANSPORTE A PEDIDO - MODALIDADE DO FUTURO

O futuro começa hoje. Em breve todo o Alentejo vai beneficiar do projeto de Transporte a Pedido. O Município de Reguengos de Monsaraz iniciou um Projeto-Piloto de Transporte a Pedido que será implementado em todo o concelho. O dia 12 de fevereiro foi a data a partir da qual, através da Junta de Freguesia de Reguengos de Monsaraz, este serviço começou a ser realizado por um táxi. O serviço destina-se a todas as pessoas com mais de 65 anos, residentes na freguesia, e pretende promover o aumento da cobertura da rede de transportes coletivos, proporcionando uma oferta em áreas e/ou períodos do dia em que não existam rotas de autocarros ou em que a abrangência daqueles meios de transporte na região seja deficitária.

Com esta oferta de transportes mais flexível, com custos acessíveis, as câmaras municipais consideram que vai criar-se uma melhoria das condições de mobilidade da população, especialmente nas áreas rurais, com o apoio da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo e da Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central.

A Câmara Municipal de Reguengos de Monsaraz desenvolveu este “projeto inovador” durante cerca de um ano, para que fosse implementado, durante o primeiro semestre, em todo o concelho.

Como funciona

O Transporte a Pedido é um serviço de transporte público em táxi, no qual é o cliente que desencadeia a viagem, através de pedido para a Junta de Freguesia da sua área de residência. No caso da área da Freguesia de Reguengos de Monsaraz, qualquer trajeto tem um custo de 1,20 euros, com paragens pré-definidas dentro da cidade: praça de táxis, centro rodoviário, centro de saúde, escolas, na Rua dos Mendes, junto ao Parque de Feiras e Exposições, e no Centro de Formação do Instituto do Emprego e Formação Profissional. Haverá uma paragem na Caridade e outra nas Perolivas, que podem ser pontos de entrada ou de saída dos passageiros, pois os táxis não vão recolher as pessoas a casa.

Os interessados devem inscrever-se na Junta de Freguesia de Reguengos de



Monsaraz para integrarem a listagem de beneficiários e para posteriormente poderem efetuar as reservas do transporte por telefone, através dos números 266 509 330/967 397 501, até às 15h00 do dia útil anterior ao dia da viagem. A Junta de Freguesia poderá aceitar pedidos de última hora, apenas para as paragens que já tenham reservas.

Na fase inicial do projeto, o serviço realiza-se entre as 9h00 e as 13h00, em dias definidos para cada localidade: às terças-feiras em Reguengos de Monsaraz, às quartas-feiras nas Perolivas e às quintas-feiras na Caridade.

Uma iniciativa em expansão

Haverá outras áreas que em breve beneficiarão desta iniciativa. Na Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo serão as autarquias de Campo Maior e de Gavião que terão a responsabilidade de implementá-lo, na CIM do Alentejo Litoral será Odemira e na CIM do Baixo Alentejo são as edilidades de Beja e de Moura que assumem o projeto.

Com o arranque da iniciativa na Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo, o presidente da Câmara Municipal de Moura, Álvaro Azedo, realçou que “este projeto

destina-se a todas as pessoas com dificuldades de mobilidade ou outras e tem como objetivo aumentar a cobertura da rede de transportes coletivos”, proporcionando uma oferta superior em áreas sem rotas de transporte ou durante períodos em que não costuma haver serviço.

A edilidade de Moura está a definir as rotas, sempre ouvindo o Táxi e os seus profissionais e industriais, que “são os parceiros neste projeto”, que será amplamente divulgado à população quando tudo estiver definido.

O bom exemplo da CIM do Médio Tejo

A experiência piloto do serviço de Transporte a Pedido na Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo teve início no concelho de Mação em 21 de janeiro de 2013. Os serviços de Transporte a Pedido em Mação são realizados por táxis de oito ou de quatro lugares, que apresentam um dístico de identificação do projeto. Os bilhetes para os serviços de transporte são cobrados pelo motorista, em cada viagem, ao embarcar no veículo, com emissão do comprovativo de pagamento. As tarifas são diferentes em função da distância: 1,60 euros; 2,80 euros; 4,00 euros e 5,10 euros. Estes preços são mais elevados do



que os preços cobrados nas carreiras interurbanas, mas inferiores aos praticados normalmente pelos táxis, de acordo com o acordado com o município.

Mação foi nessa altura o concelho escolhido para início deste projeto no Médio Tejo, uma vez que se trata de um município com elevada dispersão urbana, registando um crescente envelhecimento da população e uma grande carência de transportes públicos. Foi intenção da edilidade aumentar a oferta de transporte público regular onde esta não existia, especialmente no período de férias escolares, ou quando era limitada a duas circulações por dia, também em período escolar.

A experiência em Mação, no ano de 2013 abrangia uma população de cerca de sete mil habitantes. Os circuitos e horários foram definidos para completar a oferta de transportes coletivos regulares, de forma a assegurar o transbordo para as carreiras que estabelecem as ligações Mação - Abrantes e Mação - Ortiga CP. Os horários possíveis ficaram ligados ao período escolar ou de férias da população estudante.

A partir de maio de 2014 o serviço de transporte a pedido foi alargado ao concelho de Sardoal, com dois circuitos, abrangendo todas as freguesias do concelho, e

também ao concelho de Abrantes, com três circuitos que incluíram as freguesias de Aldeia do Mato, Carvalhal, Fontes, Martinchel, Mouriscas e Souto. As perspetivas são de expansão do projeto, prevendo-se o progressivo alargamento do serviço de transporte a pedido a outros concelhos do Médio Tejo.

Na fase de arranque, o projeto beneficiou de cofinanciamento FEDER a 70% pelo Programa Operacional Temático Valorização do Território, através do regulamento "Ações Inovadoras para o Desenvolvimento Urbano". Para apoio do projeto no alargamento aos concelhos de Abrantes e Sardoal, foi apresentada candidatura ao Programa Operacional Regional do Centro. Em Ourém, desde 1 de março de 2016 que funciona o serviço de Transporte a Pedido. As populações das zonas rurais de Ourém contam desde essa data com novas soluções de transporte público, tendo por base uma função social e de complementaridade à oferta de transportes públicos regulares.

Para a Câmara Municipal de Ourém este é "um verdadeiro serviço público inovador, dinâmico e que responderá às necessidades da população", sendo "mais barato do que qualquer outra solução de transporte,

uma vez que a despesa é dividida" por todos os utilizadores. Quando o táxi leva apenas uma pessoa, cabe ao Município pagar a diferença, apostando em suportar essa despesa inicial com a previsão de que no mais breve prazo possível o transporte a pedido seria também um transporte partilhado.

Numa primeira fase foram implementados 13 circuitos de ligação às Unidades de Saúde e aos Mercados de Ourém e Freixianda.

A importância das Comunidades Intermunicipais

Os projetos de Transporte a Pedido são geridos pelas autarquias, no seio das respetivas Comunidades Intermunicipais. Nos casos apresentados, são as Comunidades Intermunicipais do Alentejo Central (Reguengos de Monsaraz), do Baixo Alentejo (Moura) e do Médio Tejo (Abrantes, Mação, Ourém e Sardoal) que se responsabilizam por enquadrar estes projetos pioneiros.

O Transporte a Pedido é um projeto inovador no contexto nacional e pretende ser uma referência importante para a divulgação do transporte flexível para expansão a outros locais do País, aumentando a cobertura da rede de transportes coletivos existente, com uma oferta em áreas e/ou períodos do dia ou ano onde esta oferta não existe ou é insuficiente.

Segundo informações disponíveis online, este serviço de Transporte a Pedido encontra-se muito desenvolvido em França, em países do norte da Europa como a Suécia, a Finlândia, a Holanda, a Bélgica e a Alemanha, e noutros como a Inglaterra e na Itália Setentrional.

As Comunidades Intermunicipais são entidades que agrupam vários concelhos para gestão de diversas vertentes da vida das suas populações, nomeadamente os transportes públicos. Constituem o patamar mais próximo do que a Federação defende para associação intermunicipal na gestão dos contingentes de táxi.

Para a Federação, "o futuro também poderá passar por estas experiências de sucesso". O Transporte a Pedido é também uma "clara aposta na proximidade aos passageiros e às suas verdadeiras necessidades, garantindo o serviço público e incrementando a economia nacional".



**A nova geração da app dos Táxis
está a chegar a todo o País.**

Acompanhe em cooptaxis.pt



AMARANTE

CIRCULAÇÃO DE TÁXI EM TRAJETOS MAIS VANTAJOSOS



Em ofício dirigido aos vereadores da Câmara Municipal de Amarante, a Delegação Norte da FPT solicitou intervenção do município para regular a circulação de táxis entre a Praça da República e a Rua 5 de Outubro. A autorização de circulação de táxis naquelas zonas seria “uma mais-valia para todos os passageiros do Táxi, abrindo a possibilidade de realizar trajetos mais vantajosos, por serem mais curtos e rápidos, a toda a população, nomeadamente tornando mais acessível a deslocação para pessoas de mobilidade reduzida, que muitas vezes são forçadas a fazer o fim do seu trajeto a pé devido à impossibilidade de serem transportadas até ao seu destino, naquelas zonas”, explicou o presidente da Delegação Norte da FPT, Carlos Lima. A solicitação da Federação para intervenção camarária surge “após terem sido conhecidos vários depoimentos dos nossos associados, industriais e profissionais do Táxi em atividade no concelho de Amarante”, concluiu Carlos Lima.



VOCÊ PODE AJUDAR

A Federação Portuguesa do Táxi, no seu trabalho contínuo para melhorar o serviço dos táxis na cidade de Lisboa, está a analisar as Praças de Táxi de Lisboa e, para o efeito, está a realizar um levantamento sobre as Praças que deveriam ser alargadas e as que deveriam ser criadas. Outras variáveis que condicionam a melhoria do serviço Táxi na capital é a existência de WC em número adequado, o alargamento de faixas BUS a outras vias da cidade, e a ampliação e adequação da rede de postos de carregamento de viaturas elétricas.

A FPT informa que, para já, está a ser feito o levantamento em Lisboa. Num futuro próximo serão abrangidas outras cidades do País, tendo em conta as respostas que os municípios vão dando às questões levantadas pela FPT.

Como pode ajudar

A FPT apela aos seus associados para que façam chegar informação ou sugestões sobre os seguintes temas:

- Que Praças devem ser alargadas?

PORTO

SINALIZAÇÃO DE MUDANÇA DE TARIFA

A Delegação Norte da Federação Portuguesa do Táxi contactou a vereadora Cristina Pimentel, do Pelouro dos Transportes e da Fiscalização e Proteção Civil da Câmara Municipal do Porto, sobre a sinalização de mudança de tarifa, expondo “uma situação que tem causado transtorno no seio dos nossos associados”, como informou Carlos Lima, vice-presidente da FPT e responsável pela Delegação Norte.

“Temos vindo a receber a informação de que vários motoristas de táxi têm sido autuados, devido às alterações de tarifa, no momento em que saem do perímetro da cidade”, explicou Carlos Lima, acrescentando que “acontece que, face à ausência de sinalização, cabe ao motorista de táxi aferir o local que define a passagem para o exterior da cidade”. Para a Federação, a situação prejudica os passageiros e os motoristas, que têm sido multados recorrentemente pela alteração da tarifa no local que as autoridades consideram incorreto.

A Federação apelou à edilidade portuense para que “coloque no perímetro da cidade do Porto a sinalização necessária para que esta mudança possa ser feita corretamente e sem prejuízos para nenhuma das partes, como já acontece nas cidades de Braga e de Gaia, por exemplo”, resumiu Carlos Lima.

A FPT apresentou também a sua disponibilidade para quaisquer esclarecimentos.

- Que Praças devem ser criadas?
- Onde poderão ser colocadas mais estruturas WC?
- Onde poderão ser colocados novos postos de carregamento para viaturas elétricas?

Como participar

Quem pretender enviar informações ou sugestões sobre estes temas e assim ajudar a promover a melhoria das condições de prestação do serviço Táxi em Lisboa, deve enviar mensagem para americo.azedo@fptaxi.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 Estêvão

/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 COLETIVO 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!



RENAULT
Passion for life

Renault MEGANE GRAND COUPÉ

A escolha do cliente depende da sua.



por apenas

16.999€*

Oferta de manutenção
programada e desgaste
(24 meses / 80.000 km)

Pneu Sobressalente | Pintura Metalizada | **Oferta Pintura Tejadilho**
Sensores de estacionamento traseiro | Ar condicionado automático bi-zone
R-LINK 2: Bluetooth e Navegação | Regulador e Limitador de velocidade

*Valor sujeito a IVA à taxa legal. Valor calculado para Megane Grand Coupé 1.5 Blue dCi 115cv Limited, com ISV ajustado à atividade TAXI, incluindo desconto promocional, despesas administrativas e transporte, pintura metalizada preta, pintura tejadilho verde-mar e pneu sobressalente. Consumos em ciclo misto (l/100km) de 4,8 a 5,1. Emissões CO2 (g/km) de 127 a 135. Oferta válida para matrículas até 30/05/2019.

ESPAÑA

REGIMES DE LICENCIAMENTO E TARIFÁRIO



Em Espanha, as competências para fixação de tarifas e condições de prestação de serviços estão muito descentralizadas quer para as comunidades autónomas, quer para os municípios. Os municípios (ou no caso das grandes cidades agrupamentos de municípios) regulam as condições do serviço de táxi no interior do seu território.

Ao nível das comunidades autónomas é regulado o tarifário intermunicipal. As tarifas de Comunidade Autónoma, quando existem, são aplicadas nos territórios municipais sem tarifa própria.

Em relação a Espanha foi possível identificar elementos tarifários relativos a Madrid, Barcelona e Sevilha.

A característica mais interessante do sistema de Espanha é a variedade de soluções institucionais, do caso de Sevilha (tarifa exclusivamente municipal) ao caso de Barcelona (tarifa definida ao nível da área metropolitana), passando pela solução de Madrid, em que a tarifa é definida por associação livre de municípios, agrupados exclusivamente para regular o serviço táxi.



Madrid (Área de Prestação Comum)

Parâmetro	Dimensão
População	5.580.000 hab.
Área	2.711 Km ²
Maior dimensão N/S	66,0 Km
Maior dimensão E/O	66,0 Km
Distância Média ao Centro	41,5 Km

A partir de 1977, um conjunto crescente de acordos bilaterais, entre o município de Madrid e os municípios vizinhos conduziram a uma integração progressiva do serviço táxi. Este conjunto de acordos veio a ser institu-

cionalizado, em 2015, com a criação da Área de Prestação Comum.

No interior da Área de Prestação Comum, que abrange 35% do território da Comunidade Autónoma e 70% da população, pratica-se uma única tarifa genérica, (com variação dia/noite), com a bandeirada de €2,50/€3,10, o preço Km de €1,10/€1,30 e tarifa horária de €22,00/€25,00.

Este conceito de bandeirada é distinto do praticado no sistema português, na medida em que não inclui qualquer distância.

Quando o serviço, iniciado dentro desta zona, ultrapassa o seu limite, a tarifa muda, passando a cobrar-se o valor Km de €1,20/€1,25, até conclusão do serviço.

Estão fixadas duas tarifas especiais para os serviços iniciados no aeroporto, num caso com uma bandeirada de €20,00 (que inclui os primeiros 9,5 Km) e, uma tarifa fixa de €30,00, incluindo todos os suplementos, para os serviços iniciados/concluídos no Aeroporto e concluídos/iniciados dentro da circular M30 (equivalente à CRIL).

É ainda praticada uma tarifa específica para serviços iniciados nas estações de comboio e centrais de camionagem.

No serviço por chamada de central o taxímetro é accionado no momento da mobilização da viatura, estando determinado um valor máximo a cobrar até a recolha do cliente. Existem suplementos nos serviços efetuados em dias especiais (24/12 e 31/12).



Barcelona (Área Metropolitana de Barcelona)

Parâmetro	Dimensão
População	3.240.000 hab.
Área	636 Km ²
Maior dimensão N/S	34,7 Km
Maior dimensão E/O	29,7 Km
Distância Média ao Centro	31,3 Km

Tal como na Comunidade de Madrid, também na Catalunha ocorre uma delimitação de competências, entre, por um lado, o governo da comunidade (responsável pela definição das condições de serviço interurbano) e os níveis de gestão municipal e supramunicipal.

Para além da Área Metropolitana de Barcelona, a Comunidade Autónoma da Catalunha organiza-se em 19 agrupamentos de serviço de táxi.

O serviço no interior da Área Metropolitana de Barcelona é cobrado no quadro de uma única tarifa, articulada em 3 níveis, em função do horário e dia da semana, variando a bandeirada entre €2,20/€2,30, o Km entre €1,17 e €1,40. A tarifa horária é de €22,40, em todas as situações.

Quando o serviço se prolonga para o exterior da Área Metropolitana de Barcelona, passa a praticar-se a tarifa interurbana, com um preço Km variando entre os €0,68 e os €0,75, com um valor mínimo de €6,05/€6,70.

Nos serviços de central rádio o taxímetro é ligado no arranque da viatura podendo atingir, no momento da recolha do cliente um máximo de €4,00. No caso destes serviços, o valor mínimo do serviço será de €7,00.

Há ainda uma tarifa especial fixa, para serviços entre o Aeroporto e o Terminal de Cruzeiros de €39,00, incluindo todos os suplementos.

Os serviços a partir do aeroporto têm um preço mínimo final de €20,00, incluindo todos os suplementos.

Praticam-se suplementos para serviços com origem ou destino em diversos locais, bem como por transporte de bagagem (€1,00 por volume).

A diferenciação do número de passageiros (em veículos de maior dimensão) efetua-se pela cobrança de um suplemento de €3,10.

Sevilha

Também no caso da Andaluzia, a competência do governo autonómico se restringe à definição de tarifas no chamado serviço interurbano. A definição de tarifas e outras condições de prestação do serviço, dentro das áreas municipais, competem aos municípios.

Neste caso não foi possível identificar áreas metropolitanas, pelo que apenas se trata a tarifa urbana de Sevilha e a tarifa interurbana comunitária.

A exemplo do ocorrido nas outras situações analisadas, a tarifa urbana é única, desdobrando-se em três níveis tarifários em função do horário e do calendário.

O valor da bandeirada varia entre €1,34 e

€2,30, o preço por Km entre €0,92 e €1,43, o valor horário entre €20,29 e €31,72.

Para cada nível da tarifa está definido um valor mínimo de serviço, variando no intervalo €3,65-€5,70. Estes valores mínimos por serviço correspondem também ao valor máximo que o taxímetro pode marcar ao recolher o cliente, nos serviços marcados através de central (já que o início do serviço e correspondente acionamento do taxímetro ocorre no momento e local de aceitação da chamada).

O serviço de aeroporto é executado ao abrigo de uma tarifa especial, de preço fixo (€22,35/€31,14 variando com a hora e o tipo de dia).

No serviço interurbano (percurso no exterior da zona urbana) é aplicada a tarifa definida a nível autonómico, com dois escalões horários/calendário, com valores de €3,05/€1,52 para a bandeirada (só cobrada para percursos inferiores a 12 Km), de €0,59/€0,70 no Km, de €14,60/€17,54 por hora. O valor mínimo de serviço é de €3,18. Estão ainda fixados diversos suplementos, normalmente em função do local de início ou fim do serviço, para além do clássico suplemento de bagagem (€0,50 por unidade).

Estes preços correspondem a preços máximos. Podem ser acordados preços inferiores aos exibidos no taxímetro mas nunca inferiores ao valor mínimo do serviço.

Por Armando Casa Nova

Fontes consultadas:

Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU – Comissão Europeia, 2016

Estudio sobre el dimensionamiento del Área de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi de Madrid - Ayuntamiento De Madrid – 2015

AMB – Institut Metropolità del Taxi - Tarifes urbanes del taxi any 2019

Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid – 7/12/2018 (www.madrid.es)

USUFRUA DOS SEUS DIREITOS CUMPRINDO OS SEUS DEVERES

MANTENHA A SUA QUOTA FPT ATUALIZADA

ESPAÑA

MADRID QUER ALTERAR REGULAMENTAÇÃO DO TÁXI



A notícia foi divulgada em 12 de fevereiro. A cidade de Madrid, Espanha, vai introduzir o conceito de táxi partilhado e de tarifas pré-fixadas, entre outras condições de regulação em medida anunciada pela governação da cidade, que prevê a criação de um novo regulamento para a atividade dos táxis.

No âmbito do serviço em táxi partilhado e da tarifa pré-fixada, o novo regulamento dispõe que os serviços pré-contratados possam ser realizados com contratação de tarifa por “lugar” e pagamento individual, considerando os meios tecnológicos que garantem os direitos dos clientes e gestão do negócio. Fica também considerada a possibilidade de mostrar antecipadamente ao passageiro o preço do serviço.

Para a municipalidade de Madrid, a introdução destes pontos de flexibilidade no serviço de táxi visa permitir uma maior e sã concorrência, para que os táxis possam competir de forma mais justa com as plataformas TVDE a operar na cidade.

O novo regulamento dispõe ainda a fixação de preço no caso de serviços pré-contratados, não podendo exceder a estimativa para a rota contratada, de acordo com as taxas em vigor.

O regulamento para Madrid também admite a hipótese de realização do serviço em veículos de até nove lugares e também que os titulares de licenças de táxi possam ser

organizações jurídicas e não apenas pessoas singulares, possibilitando o estabelecimento de limite máximo de horas diárias de trabalho.

A proposta de regulamento prevê a obrigação de uso de impressora para a emissão de comprovativos de serviço, também com recurso a terminais móveis de pagamento.

Greve do Táxi

Na capital espanhola, Madrid, em janeiro, o Táxi esteve em greve, alertando para futuros “protestos mais vigorosos”, face à falta de regulamentação dos veículos TVDE. O anúncio de protestos mais veementes surgiu depois de uma reunião com representantes da Comunidade de Madrid, na qual não foi possível atingir qualquer acordo.

As cinco associações de táxis que convocaram a greve realizaram, no dia 24 de janeiro, uma conferência de imprensa e solicitaram ao Governo Regional que retome as negociações com o Táxi e que garanta uma “regulação efetiva” para os veículos de aluguer sem condutor das plataformas internacionais.

O presidente da Federação Profissional de Táxi de Madrid, Julio Sanz, e o presidente da Associação Gremial Auto-Táxi de Madrid, Miguel Ángel Leal, declararam que os motoristas de táxi têm “a consciência muito tranquila” e a unanimidade para não parar com a greve até conseguirem um resultado tangível, garantindo que “estão cada vez

com mais moral”.

Durante a greve de janeiro, houve feridos ligeiros, entre dez manifestantes, três polícias e um jornalista, no protesto que originou uma detenção.

O protesto público do Táxi em Madrid foi interrompido em 25 de outubro último, quando o Parlamento espanhol avançou com uma lei para regular as atividades dos veículos de aluguer com condutor, que ainda aguarda a aprovação dos respetivos regulamentos.

Os industriais do Táxi exigem que se limite as licenças para os veículos com condutor que operam através das plataformas digitais, pois seguindo apuraram já há mais de 6.700 licenças para esses veículos em Madrid.

O bom exemplo catalão

A Uber e a Cabify decidiram abandonar a atividade em Barcelona, recusando as condições impostas pelo Governo Regional da Comunidade da Catalunha, considerando que a Generalitat “cedeu perante a chantagem do táxi”.

A proposta inicialmente equacionada pelo Governo Regional era de que a antecedência mínima para reserva ou chamada de uma viatura das plataformas digitais fosse de 15 minutos, mas a presidente da câmara de Barcelona, Ada Colau, defendeu que esta antecedência seja, no mínimo, de uma hora, para distinguir entre o TVDE e o Táxi.

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 **REVISÃO** Carlos Silva - **COLABORADORES** Isabel Patrício, António Pedro, 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



Exclusivo *Táxis*

Dois dias
de descontos
especiais
já era bom...
imagine três!



10
cent/lt

em combustíveis
Simples

12
cent/lt

em combustíveis
Ultimate
com Tecnologia Active

Com o seu cartão BP Bonus,
tem sempre acesso
a descontos imediatos
em qualquer abastecimento
num posto aderente.

3ª feira - 5ª feira - 6ª feira:

- Combustível Simples – 10 cent/lt
- Combustível Ultimate com Tecnologia Active – 12 cent/lt

Em dias normais:

- Combustível Simples – 6 cent/lt
- Combustível Ultimate com Tecnologia Active – 9 cent/lt



Registe-se agora www.taxisbp.com

Comece a usufruir das vantagens do universo BP Exclusivo Táxis.

PARA MAIS INFORMAÇÕES www.bpplus.pt 808 202 500

