

TÁXI

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

82

#chamaumtáxi





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





Carlos Ramos

CELEBRAR 25 ANOS COM A FORÇA DO FUTURO

A nossa Federação está dinâmica e cheia de força na celebração do seu 25º aniversário. A campanha nacional que lançámos na televisão, rádio e redes sociais sob o mote “Táxis de Portugal, de norte a sul, todos os dias, a qualquer hora, a guiar-te pela vida fora” tem por base o filme publicitário “Chama um Táxi” e mostra a vitalidade do Táxi, que está cada vez mais jovem, moderno, seguro e confortável.

A sociedade portuguesa tem, no transporte público que a Federação representa, um aliado que reforça a economia nacional e os seus industriais e empresários, respeitando e defendendo os trabalhadores, os motoristas profissionais que estão na roda, por todo o País, todos os dias, com os cidadãos.

Afirmamos a nossa revitalização e modernização na preferência dos nossos passageiros. Sabemos que é na modernidade que está o futuro, com o poder da inovação tecnológica que apresentamos e com a transparência a que habituámos os nossos passageiros.

25 anos é o tempo da conquista dos afetos dos cidadãos nacionais e dos turistas que nos visitam, com trabalho árduo e ininterrupto, em prol do Táxi e da economia nacional.

No último trimestre de 2019, logo após as eleições, a tomada de posse do XXII Governo Constitucional e a entrada da XIV Legislatura, solicitámos reuniões e audiências com os partidos com assento parlamentar, com o Governo, com os reguladores, com as associações do poder local e com outras instituições da sociedade, para avaliar o atual estado do serviço público de transporte em táxi. Identificadas as oportunidades de melhoria, apresentamos soluções credíveis, em propostas sensatas. A dedutibilidade do IVA da eletricidade e da gasolina dos táxis amigos do ambiente incluída no OE2020 é uma vitória da nossa persistência, pois o Parlamento finalmente constatou e aprovou a importância da medida que já propúnhamos há sete anos.

O caminho está aberto ao nosso passo firme, numa nova etapa de diálogo com o Governo, com a urgência das medidas que propomos para a modernização e promoção nacional do serviço público de transporte em táxi. A rentabilidade, a organização e regras da operação, o acesso e formação profissional, a competitividade, a regulação e fiscalização do mercado e a promoção nacional ao táxi são linhas de força dessas nossas propostas, que já neste início de ano continuámos a levar aos grupos parlamentares e organismos que nos receberam e que queremos levar ao conhecimento dos reguladores e de outras entidades públicas com os quais trabalharemos por um País mais justo para o Táxi, no mais breve prazo possível.

2020 será um ano decisivo para que seja finalmente assumido, no Poder Local e Autárquico, um futuro mais positivo para o Táxi, assim o decida o Poder Central.

Novos desafios geram novas oportunidades e esse futuro que chega já hoje carece de medidas equilibradas e exequíveis como as que propomos, pois temos o direito a ser felizes.

Parabéns à Federação! Parabéns ao Táxi!

ÍNDICE

04 ESPECIAL

06 ATUALIDADE

18 LISBOA

20 NOTÍCIAS

26 FEDERAÇÃO

28 PAÍS REAL

30 ESTUDO

40 LEGISLAÇÃO

43 FICHA TÉCNICA
ESTATUTO EDITORIAL

Fotografia de Capa e Contra-capas,
da autoria de Tomás Nazaré

“FAÇAS O QUE FIZERES, ONDE QUISERES, QUANDO QUISERES #CHAMAUMTAXI”

FPT CELEBRA 25 ANOS COM CAMPANHA NACIONAL



A Federação Portuguesa do Táxi celebrou um quarto de século de atividade em prol do Táxi em 3 de dezembro. A comemoração expandiu-se à televisão, à rádio e às redes sociais com a exibição da campanha nacional “Táxis de Portugal, de norte a sul, todos os dias, a qualquer hora, a guiar-te pela vida fora” que tem por base um filme publicitário “Chama um Táxi”

O nascimento foi a 3 de dezembro de 1994. A Federação Portuguesa do Táxi está a celebrar 25 anos de vida e de trabalho intenso e empenhado pela defesa dos direitos do Sector do Táxi e lançou a primeira campanha nacional de promoção ao serviço público de transporte em táxi. Uma imagem jovem, nacional, moderna, cheia de boa-onda e com futuro.

A campanha nacional “Táxis de Portugal, de norte a sul, todos os dias, a qualquer hora, a guiar-te pela vida fora” que tem por base um filme publicitário “Chama um Táxi” (#chamaumtaxi), chegou à televisão, à rádio e está espalhada nas redes sociais, com muitos “likes” e partilhas.

Pela primeira vez na história do Táxi em Portugal, foi feito um investimento nos canais de comunicação social e nas redes





digitais para divulgar a missão do Sector, "imprescindível, quer na coesão do território, quer na assistência às comunidades".

A partir do dia 13 de dezembro e durante um mês, o filme publicitário "Chama um Táxi" esteve presente na emissão noturna da Sic Notícias. A partir do dia 16 de dezembro e durante três semanas, a campanha foi parceira da edição matutina da TSF, patrocinando o Fórum, com "spots" ao longo do dia. A campanha nacional está também disponível em fptaxi.pt e [facebook/fptaxi](https://www.facebook.com/fptaxi).

"Acreditamos que este grande esforço financeiro vai estreitar a nossa relação com as populações, pois reforça a importância social do Táxi, dignifica a sua ação e projeta um futuro sustentável", salientou Carlos Ramos, presidente da FPT, acrescentando que "neste aniversário temos ainda a novidade do novo sistema digital de quotização, pelo que a partir de agora é mais fácil contribuir para a causa coletiva através de multibanco ou de equipamento TPA".

Para a Federação, "tal como há 25 anos, o que é novo há de crescer. A ousadia de fazer diferente acabará por triunfar".

Filme "Chama um Táxi"

Ficha técnica

Realização: Samuel J. Rodrigues

Produção executiva: Jason Heyman

Criatividade/copy: Francisco Paquete

Direção de fotografia: Hugo Ramos

Assistente de realização: João Solano

Produção: Débora Grilo Esteves, Rafael Vaz,

Pedro Oliveira, Rúben José, Carlos Amaral,

Diogo Baptista, Ricardo Costa

1º assistente de câmara: Miguel Reis

2º assistente de câmara: Filipe Pantana

Chefe eletrícista: Gabriel Ferreira

Assistente de chefe eletrícista: Francisco Sousa

Guarda-roupa: Carina Gaspar

Hairstylist: Rita Vicente

Make up: Filipa Duarte

Storyboard: Osvaldo Medina

Sonoplastia: Luís Silveira

Grafismo: Flávio Elias

Color grading: Miguel Barriga

Uma produção: Shine Inissia Solutions

Cast: Ana Abrantes, Daniel Prata, Diana Ferreira,

Diogo Viana, Duarte Matos, Fernando Vieri,

Filipe Amorim, Gonçalo Marques, Henrique Sadio,

Inês Lara, João Duarte Silva, João Moraes,

Maria Medina, Susana Meneses e

Vitória Stelkens

DEDUTIBILIDADE DO IVA DA GASOLINA E DA ELETRICIDADE APROVADAS NO PARLAMENTO

Serviço de táxi em veículos híbridos e elétricos



Durante a discussão do Orçamento do Estado para 2020, na sessão de 5 de fevereiro, a proposta do PCP sobre a dedutibilidade do IVA na gasolina usada nos táxis foi aprovada por unanimidade. A eletricidade para os táxis elétricos também já tinha sido incluída inicialmente.

A Proposta de Lei n.º 5/XIV/1.ª, na proposta de alteração ao artigo 21.º, alínea b), do OE2020, da autoria do PCP, vem assim ao encontro da proposta que a FPT tem apresentado.

Na nota justificativa da proposta de alteração refere-se que, “sendo a regra geral

do IVA a dedutibilidade do IVA suportado a montante, a alínea b) do n.º 1 do Artigo 21.º do Código do IVA exclui os combustíveis para automóveis. A mesma alínea introduz uma exceção para as viaturas licenciadas para transporte público, como os táxis. Porém, essa exceção aplica-se apenas ao gasóleo, GPL, gás natural e biocombustíveis”.

Para o PCP, “a não inclusão da gasolina justificava-se pela quase inexistência de táxis movidos a gasolina”, acrescentando que “com as inovações tecnológicas e a

modernização do sector do táxi, cresce o número de táxis que escolhem veículos híbridos, que funcionam parcialmente a gasolina”.

Uma vez que estes veículos produzem menos emissões em relação ao gasóleo, e que a modernização da frota merece ser apoiada, o PCP considerou que “faz hoje sentido acabar com a discriminação à gasolina nesta norma”, pelo que propôs “que esta dedutibilidade se alargue à gasolina para o sector do táxi, permitindo que veículos híbridos e bi-fuel deixem de ser discriminados face aos diesel, numa medida com impactos positivos do ponto de vista ambiental e do ponto de vista da modernização do sector do táxi”.

Com esta alteração ao OE2020, vai ser possível deduzir a gasolina do serviço táxi, à semelhança do que acontecia com o gasóleo, GPL, gás natural e biocombustíveis usados nas viaturas licenciadas para transporte público, e como também agora no caso da eletricidade dos veículos movidos por esta energia amiga do ambiente.

A medida é saudada pelo Táxi e pela FPT que, em todas as reuniões de trabalho e audiências, tem apresentado propostas entre as quais a que era relativa à dedutibilidade do IVA destes combustíveis para os táxis.

PCP APRESENTOU PROJETO DE LEI PARA A MODERNIZAÇÃO DO TÁXI

Naquela que será a 9.ª alteração ao DL 251/98, de 11AGO, numa iniciativa que define a modernização do regime de atividade do Táxi, o Grupo Parlamentar do PCP apresentou o Projeto de Lei 172/XIII/1.ª, no dia 18 de dezembro.

O diploma inclui as propostas que a FPT tem apresentado nos últimos anos, pelo que a Táxi transcreve o seu teor na íntegra:

Projeto de Lei n.º 172/XIII/1.ª
Modernização do regime de atividade do sector do Táxi (9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)

Exposição de motivos

Em Portugal, o transporte em veículos de aluguer ligeiros de passageiros, com condutor, segundo itinerário à escolha do

utente e mediante retribuição, é objeto de dois regimes depois da criação, com a Lei 45/2018, de um regime para o TVDE, que funciona a par do transporte em táxi, que tem o seu regime legal estabelecido no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto.

O regime do Táxi já necessitava de ser revisto, com vista à sua modernização, como o vinham propondo há largos anos

as associações do sector. Essa necessidade acentuou-se com a criação de um novo regime, atuando em concorrência desleal com o táxi. Durante anos multiplicaram-se as Comissões e os Grupos de Trabalho, mas os sucessivos governos adiavam as medidas de modernização do Táxi, objetivamente favorecendo a entrada das multinacionais no sector.

Das cerca de 30 matérias apontadas pelo sector do táxi como passíveis de modernização, o anterior governo apenas legislou sobre quatro delas. Em duas dessas matérias, no Decreto-Lei n.º 3/2019 de 11 de janeiro, como o PCP sublinhou na sua Apreciação Parlamentar n.º 110/XIII/4, o Governo atuou de forma insuficiente (no caso dos taxímetros) e de forma descuidada (no caso das licenças).

É assim que se torna necessário, não apenas dar sequência a um conjunto de propostas amplamente consensualizadas no sector do táxi e que contribuem para a sua modernização, como aproveitar para corrigir o conteúdo do Decreto-Lei 3/2019.

No concreto, o presente projeto de lei do PCP visa aprovar designadamente as seguintes alterações:

- A eliminação da possibilidade de colocação do taxímetro na metade superior direita do tablier cingindo-se essa colocação à parte de cima do tablier, ou junto do espelho retrovisor, considerando a obrigação legal de o taxímetro ter o respetivo mostrador sempre visível e a relevância que o taxímetro desempenha no exercício da atividade de transporte em táxi, elemento fundamental para promover a transparência e o respeito dos utentes do táxi.
- A possibilidade dos poderes locais e regionais, em conjunto com as associações representativas do sector, estabelecerem medidas que permitam uma melhor gestão e distribuição da prestação de serviços a nível local, em cumprimento das iniciativas para a aproximação da oferta e da procura, designadamente, analisando, sem aumentar os contingentes fixados, a possibilidade de estabelecer um regime de contingentes sazonais a serem preenchidos: i) seja com os atuais titulares do concelho respetivo aos quais seria atribuída uma licença sazonal, ii) seja com a possibilidade da deslocalização sazonal

PROPOSTAS
PARA QUE
O ORÇAMENTO
RESPONDA
AO PAÍS

APOIO AO SECTOR DO TÁXI

Dedução do IVA da gasolina para veículos híbridos

APROVADO ✓

#OE2020

PCP

de titulares e respetivas viaturas táxi de concelhos limítrofes onde a procura é reduzida.

- A revogação da denominada “tarifa à hora” porquanto, sendo o taxímetro um aparelho de medição de tempo e distância, tal tarifa já se encontra incluída nas várias tarifas determinadas pelo taxímetro, pelo que a sua manutenção nos termos atuais esta desatualizada e deve ser eliminada. Devem ainda ser definidas as regras do serviço a percurso bem como deve ser promovida a simplificação do regime existente deve ser introduzido o denominado “Contrato Digital” eliminando-se a atual exigência dos 30 dias para o serviço a contrato.
- A finalização do processo de criação de regulamentação do acesso e da prestação de serviços nos aeroportos e terminais portuários, com a criação de uma tarifa especial, processo esse que é há muito identificado como uma absoluta necessidade.
- A definição da norma de que devem ser as câmaras municipais a regular, segundo termos e critérios a definir por estas e mediante parecer favorável das associações representativas do sector, a

possibilidade da suspensão voluntária da atividade a solicitar, de forma motivada, pelos titulares das licenças de táxi.

- A possibilidade de criação de tarifas sazonais, a implementar nos concelhos ou regiões onde se verifica uma maior presença turística e pelo período de 15 de junho a 15 de outubro e ainda no mês de dezembro.
- A consagração no sistema tarifário um Serviço Mínimo Noturno através de uma tarifa especial noturna a aplicar nas noites de 24, 25 e 31 de dezembro e 1 de janeiro de cada ano, bem como a denominada “tarifa dupla”, a utilizar pelas viaturas com capacidade para mais de quatro lugares em função do efetivo número de passageiros a transportar.
- A correção do problema criado pelo referido Decreto-Lei 3/2009, que conflua 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.

Coloca-se assim a necessidade evidente de atualizar o regime legal em vigor, desde logo face às 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 proximamente em sede legislativa.

Assim, ao abrigo da alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo-assinados, do Grupo Parlamentar do PCP, apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo único

Alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto

Os artigos 11.º, 13.º, 15.º, 16.º, 18.º e 20.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto, alterado pelas Leis n.os 156/99, de 19 de setembro, 167/99, de 18 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Leis n.os 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, pelas Leis n.os 5/2013, de 22 de janeiro, e 35/2016, de 21 de novembro, e pelo Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

Taxímetros

1 - (...)

2 - Os taxímetros devem ser colocados, em suporte fixo, em cima e ao centro do tablier, ou no espelho retrovisor, em local bem visível pelos passageiros, não podendo ser sujeitos a controlo metroológico legal os que não respeitem esta condição.

Artigo 13.º

Fixação de contingentes

1 - (...)

2 - Os contingentes são estabelecidos por freguesia, para um conjunto de freguesias ou para as freguesias que constituem a sede do concelho, podendo ainda ser estabelecidos contingentes intermunicipais, abrangendo concelhos



limitrofes, nos termos e condições a definir entre as câmaras municipais mediante parecer prévio das associações representativas.

3 - Podem ser definidos contingentes sazonais, quer através da definição de licenças limitadas a um determinado período temporal, quer através da deslocação sazonal de contingentes de um município para outro nos termos e condições a definir entre as câmaras municipais respetivas, mediante parecer prévio das associações representativas.

4 - Os contingentes e respetivos reajustamentos devem ser comunicados ao IMT aquando da sua fixação.

Artigo 15.º

Tipos de serviço

Os serviços de transporte em táxi são prestados:

a) Em função da distância percorrida e dos tempos de espera;

b) A percurso, competindo à Câmara Municipal, isolada ou em conjunto com os municípios limítrofes, e mediante parecer prévio das associações representativas do sector, definir os itinerários e respetivos preços;

c) A contrato, celebrado por acordo reduzido a escrito ou em suporte digital, em sistema eletrónico disponível na viatura que permita o seu acesso e fiscalização, bem como a emissão da

respetiva fatura certificada, nos demais termos e condições a definir por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, dos quais conste obrigatoriamente a identificação das partes, o preço acordado e o respetivo prazo;

d) A quilómetro, em função da quilometragem a percorrer.

Artigo 16.º

Regimes de estacionamento

1 - (...)

2 - (...)

3 - As câmaras municipais podem também definir, mediante parecer prévio das associações representativas do sector, a regulamentação de acesso e funcionamento nos aeroportos e terminais portuários, incluindo a definição de uma tarifa especial exclusiva dessas praças.

Artigo 18.º

Suspensão e abandono do exercício da atividade

1 - Salvo no caso fortuito ou de força maior, bem como de exercício de cargos sociais ou políticos, considera-se que há abandono de exercício da atividade sempre que os táxis não estejam à disposição do público durante 30 dias consecutivos ou 60 interpolados dentro do período de um ano.

2 - As câmaras municipais devem regular, mediante parecer prévio das as-



sociedades representativas do sector, a possibilidade de suspensão voluntária da atividade, sem perda de quaisquer direitos, a solicitar de forma motivada pelos titulares das licenças de táxi.

3 - (anterior n.º 6).

Artigo 20.º

Regime de preços

1 - Os transportes em táxi estão sujeitos ao regime de preços fixado em legislação especial, com exceção do disposto no número seguinte.

2 - As Câmaras Municipais podem definir tarifas intermunicipais e sazonais, na sequência da implementação de alguma das situações previstas no número 3 do artigo 13.º, bem como na situação a que se refere o número 3 do artigo 16.º, nos termos e condições a propor pelas câma-

ras municipais envolvidas após acordo entre estas e parecer prévio das associações representativas.

3 - Deve ser introduzido no regime de preços, nos termos da legislação especial a que se reporta o número 1 do presente artigo, a tarifa especial noturna a aplicar nas noites de 24, 25 e 31 de Dezembro e 1 de Janeiro, bem como, para as viaturas com capacidade para mais de quatro lugares, a possibilidade de aplicarem a tarifa que competir ao efetivo número de passageiros a transportar.»

*Assembleia da República,
18 de dezembro de 2019*

Os Deputados,

*Bruno Dias; Duarte Alves; Paula Santos;
João Oliveira; António Filipe; Alma Rivera;*

João Dias; Jerónimo De Sousa;

Ana Mesquita; Diana Ferreira

GOVERNO RESPONDE A SEIS QUESTÕES DO PCP



Em janeiro foi divulgado que o Executivo respondeu às seis questões que o Partido Comunista Português lhe colocara formalmente em 4 de dezembro último. Através do Gabinete do secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares (SEAP) e da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), o Governo deu resposta às questões colocadas.

Grupo de Trabalho interrompido

Segundo o PCP, o Grupo de Trabalho, que reunia as duas associações representativas do Táxi, e um conjunto de entidades públicas e privadas, "tinha como principal lacuna (apontada pelo PCP desde o início) a de o Governo ter excluído as organizações representativas dos trabalhadores do Sector". Tendo funcionado até julho de 2018, o Governo congelou o seu funcionamento sem ter prestado justificação aos integrantes do Grupo de Trabalho. O PCP considerou que "o Governo continua assim a travar a modernização do sector do táxi, num movimento que objetivamente favorece a concorrência desleal e desregulada que sobre o sector do táxi se abate".

O PCP questionou: 1) "Por que razões foi interrompido o funcionamento do Grupo de Trabalho para a modernização do táxi?" 2) "Quando vai o Governo reatar o seu funcionamento?"

O Gabinete do SEAP afirmou que, na sequência de audiências realizadas com as associações do Táxi, "pretende-se instituir um grupo de trabalho com vista à modernização do sector, no âmbito do qual todas as questões deverão ser debatidas e ponderadas".

Invocando a "salvaguarda do interesse público", o Governo informou estar a acompanhar o Táxi e os TVDE e que tomará, para ambos, "as medidas que se entenderem como pertinentes".

TVDE – Contribuição de Regulação e de Supervisão

Os operadores TVDE estão obrigados ao pagamento de uma Contribuição de "Regulação e Supervisão" e o valor dessa contribuição corresponde a uma percentagem única de cinco por cento dos valores da taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica em todas as suas operações, sendo o seu pagamento feito para a AMT, por autoliquidação, tendo como base as taxas de intermediação cobradas em cada um dos serviços prestados no mês anterior, e sendo paga até ao último dia do mês seguinte a que respeita.

Durante o ano de 2018 e segundo citação



do PCP do Relatório e Contas da AMT, a Autoridade cobrou apenas 1.945,00 euros desta contribuição, o que para o PCP “significa que a esmagadora maioria dos rendimentos (mesmo tendo em conta que apenas relativos aos meses de outubro e novembro) não foram reportados nem pagaram qualquer taxa”, sendo esta “uma contribuição que, no essencial, deveria ser paga pelas multinacionais que agregam a maioria das plataformas, que chegam a aplicar taxas de intermediação de 25% do total pago pelos clientes”.

O PCP solicitou esclarecimento ao ministro do Ambiente e Ação Climática e, em formato requerimento, à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, sobre a aplicação da Lei 45/2018 no ano passado: 3) Qual o valor arrecadado, em 2019, através desta contribuição?; 4) “Que plataformas pagaram, quanto pagaram e quais se recusaram a pagar?; 5) Que procedimentos foram adotados contra as plataformas que continuam a recusar-se a pagar ou que estão a pagar abaixo dos valores claramente devidos?”

Na resposta da AMT, de 3 de janeiro, o PCP foi informado que: “o valor arrecadado pela AMT, em 2019, relativo à contribuição em referência foi de 2.306.580,63 euros”, até 31 de dezembro, pago pelos operadores licenciados – Cabify, Taxify/Bolt, Uber, Its My Ride, Kapten.

“Não foram adotados quaisquer procedimentos de regularização”, segundo a AMT, pois “não houve operadores de plataforma eletrónica que se recusaram a pagar a contribuição”, e “não foram identificadas situações em que o pagamento realizado por autoliquidação fosse abaixo dos valores devidos”.

TVDE e contingentes

O PCP lembrou o Governo que “a aprovação da Lei 45/2018 fez-se sob uma forte

contestação do Sector do Táxi” e que “o Grupo Parlamentar do Partido Socialista expressou então aos profissionais do Táxi o compromisso de considerar a criação de contingentes para as viaturas de TVDE a serem definidos pelas autarquias. Esse compromisso, assumido publicamente, teve um papel decisivo na desmarcação das formas de luta que então decorriam”.

Passado mais de um ano e sem nenhuma iniciativa desenvolvida pelo PS ou pelo Governo, e sabendo o PCP que “a própria Autoridade para a Mobilidade e Transportes, pela voz de Ana Miranda, já veio reconhecer publicamente que os TVDE estão a criar desequilíbrios, mostrando-se favorável à criação de contingentes para o TVDE e apontando que essas competências ‘devem ser assumidas pelos municípios”, foi referido que “é a realidade do transporte após a in-

trodução do TVDE que exige a revisão do modelo imposto pela lei 45/2018: a quantidade de veículos que inundaram Lisboa, o Porto e o Algarve; as dificuldades sentidas pelos trabalhadores do sector, esmagados por margens irrisórias onde só as multinacionais sobrevivem; a multiplicação de transportes ilegais que fogem à lei, ao fisco e à regulamentação para a segurança pública e viária”. O PCP acrescentou ainda que “mesmo de dentro do TVDE são cada vez mais as vozes a reconhecer que a ausência de contingentes só interessa àqueles que vivem do sector e não trabalham no sector”. *O PCP solicitou esclarecimento ao ministro do Ambiente e Ação Climática: 6) “Havendo o compromisso público do Grupo Parlamentar do PS de considerar a criação de contingentes para as viaturas de TVDE a serem definidos pelas autarquias, interroga o PCP: Sendo que a introdução de contingentes para o TVDE representa uma reivindicação do sector, uma recomendação do regulador e uma exigência da realidade, que iniciativas nesse sentido vai tomar o Governo?”*

A resposta foi dada através do Gabinete do SEAP, em 7 de janeiro, que informava que a Lei 45/2018, 10AGO, que estabelece o transporte TVDE, prevê que “os serviços regulados por esta lei, no território nacional, serão objeto de uma avaliação, decorridos três anos sobre a respetiva entrada em vigor”, por parte do IMT, da AMT e das restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes.



PRESIDENTE DA REPÚBLICA ATENTO AO TÁXI

A Federação recebeu, em 2 de janeiro, uma mensagem da Casa Civil do Presidente da República, acusando a receção dos documentos entretanto enviados pela FPT ao Chefe do Estado.

A Casa Civil do Presidente da República informou que enviou uma cópia da exposição da FPT ao Gabinete do primeiro-ministro.

AUDIÊNCIA COM O SECRETÁRIO DE ESTADO DA MOBILIDADE



O XXII Governo Constitucional abriu novamente o diálogo e o trabalho direto com a FPT, ao responder à solicitação de marcação de audiência enviado pela FPT e agendando a reunião que se realizou no dia 18 de dezembro, na Secretaria de Estado da Mobilidade, em Lisboa. Nesta reunião, a Federação apresentou ao secretário de Estado Eduardo Pinheiro e à sua equipa as propostas para a modernização e revitalização do Táxi.

“Esta reunião é mais para ouvir do que para falar”, afirmou o governante, acrescentado que é preciso estudar estas matérias e propostas e que há trabalho a fazer. “Todos reconhecemos que o Táxi não tinha boa perceção junto da opinião pública mas agora também já vemos isso relativamen-

te aos TVDE”. Eduardo Pinheiro reconhece “o esforço do Táxi para melhorar” e sublinhou que “temos que ser exigentes, para promover uma concorrência leal”.

Considerando centrais as questões relacionadas com a fiscalização para o efetivo cumprimento da lei, o governante salientou que há que aprofundar as propostas e que, com os dados empíricos que já é possível analisar, a adaptação da legislação poderá ser realizada com exatidão. O secretário de Estado Eduardo Pinheiro realçou ainda que “há um momento próprio para a avaliação da Lei sobre TVDE” e que para esse momento contribuem os dados entretanto recolhidos e trabalhados.

O secretário de Estado da Mobilidade

mostrou-se também favorável ao empoderamento dos Municípios e das Áreas Metropolitanas, nomeadamente no que concerne à gestão, monitorização e fiscalização dos contingentes de Táxi e dos TVDE, afirmando que “o interesse público deve estar acima de tudo”.

A FPT apresentou propostas sobre: Rentabilidade, Organização e Regras da Operação, Acesso e Formação Profissional, Competitividade, Regulação e Fiscalização do Mercado e Promoção Nacional ao Táxi. A Federação falou ainda do Grupo de Trabalho para a Modernização do Sector do Táxi, cuja atividade ficou suspensa desde junho de 2018.

Para o presidente da FPT, Carlos Ramos, “a reunião foi muito positiva e, saudando a disponibilidade do senhor secretário de Estado Eduardo Pinheiro e da sua equipa, congratulamo-nos por retomar o diálogo e trabalho com a Secretaria de Estado da Mobilidade e com o Governo”.

A Federação afirma que “a defesa dos direitos dos industriais e profissionais do Táxi junto dos governantes é um trabalho que devemos continuar, com regularidade e com a maturidade dos resultados deste diálogo, num momento de clarificação e de melhoria da legislação vigente, para que a economia nacional possa receber mais este reforço, na área do transporte público de passageiros, e com o Táxi devidamente reconhecido na sua missão e serviço, num mercado justo e em sã concorrência”.

FPT SOLICITOU MARCAÇÃO DE AUDIÊNCIAS

Apresentação de propostas de medidas para a modernização e promoção nacional do serviço público de transporte em táxi no início da nova legislatura

Após as eleições, tendo tomado posse o XXII Governo Constitucional e com o início da XIV Legislatura, a Federação Portuguesa do Táxi não perdeu tempo e solicitou o agendamento de audiências para apresentar as suas propostas de medidas para a modernização e promoção nacional do serviço público de transporte em táxi.

enviado para as seguintes entidades com a devida adaptação da carta a solicitar a audiência. “Sendo já recorrente o apelo da Federação na urgência de concretizar soluções para os problemas que atingem esta atividade

económica, queremos acreditar que, com o contributo de vossas excelências, a nova Legislatura será um novo começo de esperança para políticas efetivas”, constava da missiva enviada ao Presidente da República, ao ministro do Ambiente e Ação Climática, aos partidos com assento parlamentar, ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, à Direção-Geral da Defesa do Consumidor, à Direção-Geral de Atividades Económicas, à Associação Nacional de Municípios Portugueses, à Associação

Nacional de Freguesias, ao vereador da Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa, à Confecoop e à CPPME.

As respostas foram céleres e a FPT já realizou várias reuniões de trabalho e compareceu em diversas audiências durante o último trimestre de 2019 e durante o mês de janeiro de 2020.

Recomeçando o trabalho junto dos Grupos Parlamentares, a FPT interpelou os partidos e as entidades públicas, colocando em cima da mesa o caderno reivindicativo e propostas do Táxi.

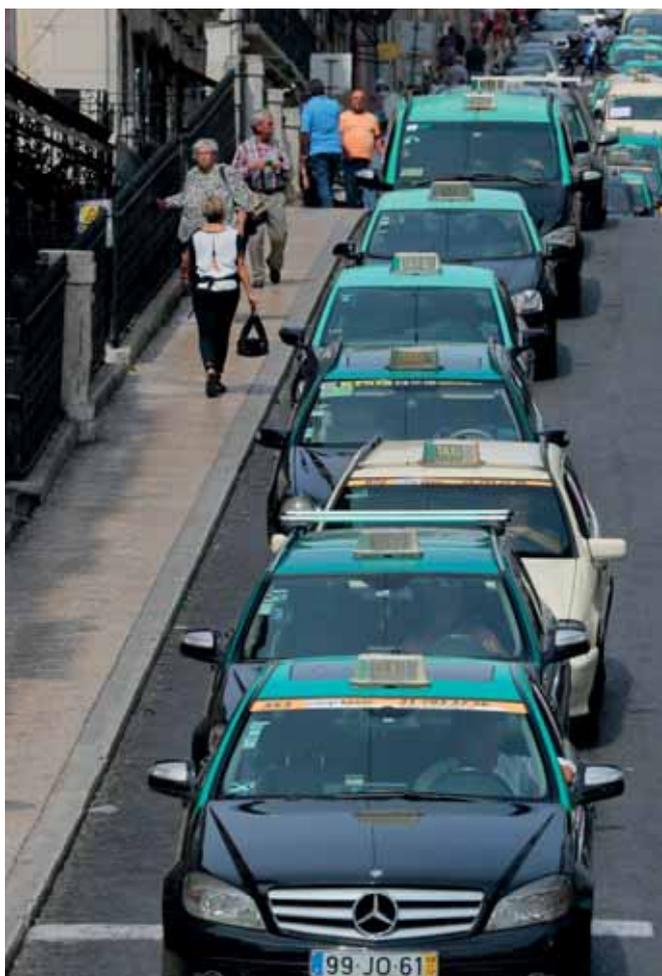
MEDIDAS PARA A MODERNIZAÇÃO E PROMOÇÃO NACIONAL DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE EM TÁXI

Rentabilidade

- **Descarbonização da frota** – mudanças legislativas na atribuição do apoio estatal para aquisição de viaturas elétricas – atualmente está limitado a uma viatura por operador – e tornar extensivos esses mesmos apoios à aquisição de viaturas híbridas.
- **Fiscalidade** – dedutibilidade do IVA na gasolina e eletricidade para veículos híbridos e elétricos.
- **Regime de preços** – a atualização deve estar sintonizada com as percentagens aplicadas nos demais transportes públicos e ser automática, sem necessidade de negociação (este fórum só deve acontecer em circunstâncias excecionais, como o aumento extraordinário de combustíveis, seguros, salários...).
- **Desenvolvimento de preço fixo e preço estimado para App** – convocar a Direção Geral das Atividades Económicas para a elaboração de preços fixos e preços estimados quando o pedido de táxi é feito através de aplicação digital.

Organização e regras da operação

- **Táxis Letra A e Letra T** – criação de uma única tipologia, com revisão do âmbito territorial, estacionamento e características das viaturas.
- **Serviço Mínimo Noturno** – criação de uma tarifa especial a aplicar nas noites de 24, 25 e 31 de dezembro e 1 de janeiro.
- **Tarifa Serviço à Hora** – excluir a denominada tarifa que se encontra desatualizada. Tal tarifa já se encontra incluída nas várias tarifas determinadas pelo taxímetro.
- **Tarifa 3** – durante o mês de dezembro, utilização da tarifa 3 no período diurno, tal como acontece no período noturno.
- **Serviço a Percorso** – determinar as regras do denominado serviço, nomeadamente dar competência ao poder municipal para definir, em conjunto com as associações do sector,



percursos e respetivos preços.

- **Serviço a Contrato** – introdução do “contrato digital”; eliminação da exigência dos 30 dias de contrato.
- **Tarifário duplo** – acrescentar o tarifário universal às viaturas com mais de 4 lugares quando transportam até 4 passageiros.
- **Tarifário Sazonal** – implementar nos concelhos ou regiões de grande afluência turística e por período definido (15 de junho a 15 de setembro).
- **Suplementos** – reanalisar a política de suplementos para evitar diferentes interpretações por parte das autoridades.
- **Atualização tarifária** – a última atualização aconteceu em 2013, ou seja, a atividade económica está a perder riqueza.

- **Livrete Individual de Controlo** – publicar a já aprovada alteração à legislação sobre o livrete individual de controlo (tempos de trabalho e repouso) para acabar com a incerteza jurídica que promove contraordenações despropositadas e avultados prejuízos financeiros.
- **Emissão de Alvará** – incorporar no IMT Online a emissão/renovação dos alvarás, em protocolo com as associações, tal como acontece com as cartas de condução e Certificados de Motorista de Táxi.
- **Localização de taxímetro** – deve ser colocado em cima do tablier ao centro ou, em alternativa, no local destinado ao retrovisor (existe no mercado equipamento próprio para o efeito).



Acesso e Formação profissional

- **Requisitos de Acesso e Manutenção** – reapreciar a retirada do critério de idoneidade para melhor qualificar os diretores, gestores e administradores.
- **Formação** – redistribuir a carga horária da formação inicial (125 horas) e reduzir a carga horária da formação contínua (de 25 horas para 8 horas) para ações destinadas à renovação do CAP/CMT, incluindo nesta última uma avaliação final.

Competitividade

- **Gestão de meios e recursos** – sem aumentar os contingentes fixados, estabe-

lecer um regime de contingentes e tarifários intermunicipais, bem como um regime de contingentes sazonais, a serem preenchidos com os atuais titulares do concelho respetivos (atribuindo a estes, licenças sazonais) ou com a possibilidade de deslocalização sazonal de titulares e respetivos táxis de concelhos onde a procura é reduzida.

- **Acesso e prestação de serviço nos aeroportos e terminais portuários** – criação de regulamentações específicas e de tarifas especiais.
- **Novo aeroporto de Lisboa** – iniciar a discussão para a criação de uma nova praça de táxis, a preencher com os táxis do concelho do novo aeroporto e com a desafetação de táxis do atual contingente do concelho de Lisboa.
- **Transporte de crianças** – publicar as alterações legislativas já aprovadas para que os táxis possam prestar o seu serviço público evitando o transporte de crianças em veículos não enquadrados legalmente, como é o caso das viaturas de bombeiros.
- **Transporte de doentes não acamados** – reposição da anterior portaria que permitia aos táxis este tipo de transporte, com claras vantagens para o erário público.
- **Táxis descapotáveis** – alterar a portaria 277/A99 para permitir a entrada num ni-

cho de mercado, principalmente turístico, aumentando a competitividade com outros operadores.

Regulação e fiscalização do mercado

- **Poder autárquico** – transferir para as autarquias a criação de contingentes, a regulamentação e gestão do Transporte de Passageiros em Viaturas Descaracterizadas: TVDE, tal como prometido pelo Partido Socialista no processo de descentralização administrativa do país.
- **Uniformidade na fiscalização** – aplicar a todos os operadores de transporte de passageiros em viaturas ligeiras o mesmo grau de exigência na fiscalização quer ao nível das viaturas que desenvolvem atividade em concelho onde não estão licenciadas; suas características e identidades, quer ao nível da certificação dos motoristas e seu horário de trabalho, quer ainda nível do justo valor do serviço prestado.
- **Ajustar a oferta à procura** – transferir para as autarquias a possibilidade de suspensão da atividade, sem perda de direitos, segundo regras a determinar. Devem ainda as autarquias criar um fundo destinado à aquisição de licenças para que, também com regras a definir, ajustar a oferta à procura.
- **Futuras atribuições de licenças** – iniciar a discussão de novas regras para futuros concursos de licenças, de forma a limitar a transmissibilidade e combater a especulação
- **Proibição do subaluguer** – a exploração das licenças de táxi deve ser efetuada diretamente pelo seu titular, singular ou coletivo, sendo absolutamente vedada a exploração através do denominado “subaluguer”.
- **Animação turística** – clarificar e enquadrar a atividade dos denominados “Tuk – Tuk”, bem como as viaturas de animação turística. A opacidade das suas atividades colide de maneira desleal com o serviço público de transporte em táxi.

Promoção nacional ao táxi

Realizar campanhas de promoção ao serviço público de transporte em táxi, através de financiamento estatal e em estreita relação com as associações do sector.

O objetivo destas campanhas passa por valorizar a proximidade, a confiança, a segurança, o serviço permanente, a sustentabilidade e a inovação.



GRUPOS PARLAMENTARES RECEBEM A FEDERAÇÃO

PCP, a primeira reunião



O deputado Bruno Dias, do PCP, recebeu a Federação em audiência na Assembleia da República, no dia 26 de novembro, sendo-lhe apresentadas as propostas de medidas para a modernização e promoção nacional do serviço público de transporte em táxi, com solicitação do apoio daquela força política.

O deputado Bruno Dias salientou a “disponibilidade e empenho” do Grupo Parlamentar do PCP para tratar as propostas apresentadas pela FPT, com especial atenção para questões como: a dedutibilidade do IVA da gasolina/electricidade para táxis; o desequilíbrio na fiscalização às TVDE e aos táxis e a igualdade de tratamento; a ges-

tão dos contingentes do Táxi (sazonais, intermunicipais ou outros) e a gestão dos contingentes TVDE e as competências do Poder Local nesta matéria; entre outras.

O PCP preparava então novas iniciativas que entretanto foram divulgadas e a que esta edição também se reporta, sugerindo a alteração de normativos e legislação para além do DL 251/98, que rege a atividade do Táxi, e colocando questões ao Governo para a clarificação de matérias do serviço de táxi e do mercado de transportes, que contam já com a reação do executivo.

“Do PCP, numa reunião que nos estimula a continuar o trabalho de sensibilização junto de todas as entidades e poderes públicos para a defesa dos direitos do Táxi, recebemos a garantia de que a discussão será novamente suscitada, para que finalmente alguns problemas tenham uma solução justa”, declarou à saída da reunião o presidente da FPT, Carlos Ramos.

Representaram a Federação neste encontro com o deputado Bruno Dias o presidente Carlos Ramos e os dirigentes Rodolfo Melo e António Marques.

BE poderá colocar iniciativas legislativas e questões ao Governo



Na audiência que o Bloco de Esquerda concedeu à Federação Portuguesa do Táxi, na Assembleia da República, em Lisboa, no dia 29 de novembro, ficou claro, por parte da deputada Isabel Pires, que “deveremos voltar às propostas legislativas”.

Esta garantia de apoio às propostas que a FPT entregou nesta primeira reunião com o BE na nova legislatura está na linha com a consciência de uma “insuficiente fiscalização” das TVDE, ainda mais quando o País já se encontra em plena vigência da informação digital.

A deputada Isabel Pires ouviu os representantes da Federação, o presidente Carlos



Ramos e os dirigentes António Marques e Rodolfo Melo, e constatou que o Grupo de Trabalho criado para a modernização do Táxi não reúne desde junho de 2018, acrescentando que “os consensos gerados nessa etapa entre as associações, IMT e Governo não respondem à maioria das questões que urge resolver para que o Táxi continue competitivo e para que não seja ultrapassado por uma falsa concorrência que não está obrigada aos mesmos requisitos para cumprir o serviço de transporte de passageiros em veículos ligeiros”, como referiu Carlos Ramos na reunião.

A Federação busca o apoio do BE e das outras forças políticas para que o compromisso do PS que levou à desmobilização da manifestação nacional de Setembro de 2018 seja efetivamente cumprido, atribuindo-se a monitorização e gestão dos contingentes TVDE às Autarquias, no quadro da descentralização.

Ficou patente a constatação da Federação de que “o adiamento das decisões só dificulta a vida dos trabalhadores e do mercado dos transportes”, uma vez que “as alterações necessárias e urgentes contribuiriam para o combate à precariedade laboral e outras injustiças”, realçou o presidente Carlos Ramos.

A deputada Isabel Pires lembrou que “o BE tem tido uma posição atenta e interventiva” e declarou que “algo tem que ser feito para evitar a precarização”. Para esclarecer este e outros assuntos e problemas apresentados pela FPT, o Bloco pondera colocar questões formais ao Governo.

PS quer trabalhar documento



Na audiência que o Partido Socialista concedeu à FPT, no Parlamento, em Lisboa, no dia 3 de dezembro, ficou claro, por parte do deputado Hugo Costa, que o Grupo Parlamentar está disponível para “estudar e trabalhar as propostas da FPT”.

O deputado socialista Hugo Costa também declarou a disponibilidade do PS “defender o caminho a trilhar no âmbito da descentralização”.

Hugo Costa acrescentou que “achamos que têm [Táxi] razão num conjunto de matérias”, destacando a descarbonização da frota táxi e a “necessidade de defesa dos consumidores em relação aos tarifários”. Sobre os contingentes, o PS mostrou-se “disponível para olhar para este assunto nesta nova legislatura”.

Sobre o compromisso do PS que levou à desmobilização da concentração nacional do Táxi em Setembro de 2018, o deputado lembrou que há trabalho a realizar no seio do Grupo Parlamentar, o que poderá significar uma nova reunião de trabalho com a Federação.

A FPT foi representada pelo presidente Carlos Ramos, acompanhado pelos dirigentes António Marques e Rodolfo Melo.

PSD aposta na proximidade



No seguimento do trabalho de sensibilização das forças políticas com assento parlamentar e de outras entidades oficiais, a Federação apresentou as suas propos-

tas para modernização do Sector ao PSD, representado pelos deputados Márcia Passos e Cristóvão Norte, em audiência concedida no dia 12 de dezembro, na Assembleia da República.

Os deputados afirmaram que o Grupo Parlamentar do PSD quer “continuar uma relação de proximidade e de lealdade com a Federação”, abrindo a possibilidade de colocar questões ao Governo e ao Parlamento acerca de assuntos apresentados pela FPT.

“Os Verdes” querem acabar com “efeito-travão”



No dia 3 de janeiro, a Federação apresentou as suas propostas a Joaquim Correia, do Partido Ecologista “Os Verdes”, em reunião na Assembleia da República. A FPT foi representada pelo presidente Carlos Ramos, e pelos dirigentes Rita Silva e António Marques.

Com o dossiê com as propostas para a modernização do Táxi, a Federação deixou o desafio para que o Grupo Parlamentar tome iniciativas, nomeadamente quanto à inserção no Orçamento do Estado para 2020 da possibilidade de deduzir o IVA da gasolina nos táxis híbridos, pedido ao qual o partido se mostrou sensível, já que o momento era então de debate na generalidade, podendo a medida ser focada e apresentada para inclusão nas contas nacionais. Joaquim Correia manifestou a receptividade do partido para proporem essa alteração ao OE2020, para que sejam ultrapassadas as limitações da legislação e para acabar com o “efeito-travão” que a ausência dessa possibilidade de dedução do IVA gera na transição para frotas mais amigas do ambiente.

O partido equaciona também questionar o Governo sobre o funcionamento do Grupo de Trabalho para a Modernização do Sector do Táxi, que já não realiza reuniões desde junho de 2018.

“Estamos de acordo com a generalidade das propostas apresentadas pela FPT e vamos trabalhar para que produzir iniciativas que possam contribuir para a melhoria das condições do Táxi”, referiu Joaquim Correia.

AUDIÊNCIA COM O SECRETÁRIO DE ESTADO DO COMÉRCIO, SERVIÇOS E DEFESA DO CONSUMIDOR

FEDERAÇÃO DEFENDE RESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA TARIFÁRIO

O secretário de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor, João Torres, recebeu em audiência a Federação Portuguesa do Táxi, em Lisboa, no dia 20 de janeiro último. A reunião de trabalho teve como base a apresentação das propostas da Federação para a revitalização e modernização do Táxi, tendo o presidente da FPT, Carlos Ramos, entregado ao governante um dossiê com os documentos que contextualizam essas propostas.

No centro destas propostas, a “necessária e urgente” reestruturação do Sistema Tarifário para o Táxi. A FPT solicitou a intervenção do secretário de Estado para que o trabalho que conduza à sua reestruturação seja retomado, no âmbito da Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE).

No entanto, para a Federação, uma vez que a reestruturação poderá ser morosa, “há propostas que poderiam avançar ainda no âmbito da Convenção em vigor”, como por

exemplo a possibilidade de firmar contratos digitais, a possibilidade de apresentação ao passageiro de preço fixo e de preço estimado para a sua viagem, em serviços solicitados pelas apps integradas em call centers. A Federação realçou também as propostas que definem a criação de dupla tarifação para viaturas táxi com mais de quatro lugares, serviços mínimos noturnos para os dias 24 e 25 de dezembro e de 31 de dezembro e 1 de janeiro, de forma a estimular mais oferta dos táxis nesses dias festivos, a implementação de tarifas sazonais para as zonas com maior densidade turística, entre outras. “O governante João Torres referiu que, quanto à alteração da Convenção Tarifária, “este é o momento em que tem que iniciar-se essa discussão”, no que respeita à “metodologia” técnica e política a adotar para a revisão do sistema tarifário, sempre realçando a tutela sectorial do Ambiente, para além da secretaria de Estado do Comércio, Serviços



e Defesa do Consumidor e da DGAE nessa negociação”.

Ficou decidido que será em breve agendada outra reunião de trabalho para continuação do diálogo sobre as propostas da Federação. O presidente da FPT, Carlos Ramos, deixou a mensagem de que “queremos modernizar e revitalizar o Táxi através do incremento da competitividade”, referindo ainda que “os assuntos que a Federação tem levado às Entidades Públicas, Órgãos de Soberania e Grupos Parlamentares não podem ser adiados, para evitar consequências negativas para os milhares de trabalhadores e suas famílias que têm no Táxi o seu sustento”.

ELÉTRICOS

A FPT TESTA VIATURAS ELÉTRICAS PARA SERVIÇO TÁXI

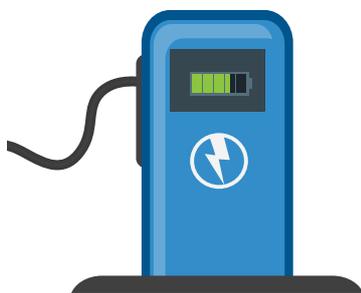
Ao longo dos últimos meses a FPT realizou um conjunto de testes com viaturas elétricas, tendo por objetivo verificar a viabilidade da motorização integralmente elétrica, no serviço de táxi urbano.

O objetivo foi o de validar um conjunto de viaturas, face a um leque de objetivos definidos:

- Autonomia que permita de forma consistente percorrer 200 quilómetros diários em serviço.
- Custo total, para táxi, de cerca de 25.000,00 euros.

Foram submetidas aos testes três viaturas elétricas:

Marca / Modelo	Bateria	Autonomia anunciada
Renault Zoe	40 Kwh	270 km
Nissan Leaf	40 Kwh	270 km
Hyundai Ionic	28 Kwh	250 km



Os testes foram organizados da seguinte forma:

- Foi estabelecido um programa de 10 dias com percursos pré-definidos, correspondendo a percursos percorridos por táxis reais em condições reais, com distâncias de 200 km.
- Cada dia foi iniciado com a bateria completamente carregada (ou seja com indicação de 100% de autonomia).

- Utilização de climatização, luzes e limpa para brisas em pelo menos dois a três dias respeitando a autonomia mínima.

Todas as viaturas cumpriram o plano de testes, permitindo concluir que a sua utilização em serviço de táxi, nas condições da cidade de Lisboa, para viaturas com um turno é viável, não exigindo alterações no modo de exploração. No próximo número da Revista Táxi conheça as conclusões detalhadas do estudo, incluindo a análise da viabilidade das viaturas elétricas em serviço táxi.

A FPT agradece desde já a colaboração das marcas Renault, Nissan e Hyundai, bem como da filiada Autocoope, CRL, que disponibilizou informação sobre os serviços na cidade de Lisboa.

Armando Casanova
Gabinete de estudos FPT



Dacia **LODGY**

Oferta Comercial para Táxis

DACIA Lodgy Comfort Blue dCi 115

Por **169€/MÊS** | 48 MESES*

Sem Entrada Inicial | 13.482€ Financiamento

6,26% TAE | 4.037€ Última Prestação

Inclui:

Pintura Metalizada



*IVA não incluído nos valores apresentados. DACIA Lodgy Comfort Blue dCi115 com ISV ajustado à atividade Táxi | 13.482€ PVP com ALD Automóvel RCI Banque sujeito a aprovação. Válido para matrículas até 29/02/2020 para atividade Táxi, entrega em Portugal Continental. TAN 4,85%, Montante Total Imputado 15.622€ - Comissão de abertura 285€ e de processamento de prestação 3,25€/mês, incluídas na TAE. Preço promocional reservado a concessionários aderentes e também enquanto intermediários de crédito a título acessório da RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual. Preço contemplado inclui apoio à retoma, apoio ECO Abate - para retomas com idade superior a 12 anos - e apoio ao financiamento. Consumos em ciclo misto WLTP (l/100km): 5,3 a 7,1. Emissões em ciclo misto (g/km): 139 a 160.



VEREADOR MIGUEL GASPAR RECEBE FPT

O vereador da Mobilidade, Segurança, Economia e Inovação da Câmara Municipal de Lisboa, Miguel Gaspar, recebeu a Federação Portuguesa do Táxi numa reunião de trabalho, no seu Gabinete, em Lisboa, no dia 7 de Janeiro. Representaram a Federação o presidente Carlos Ramos, os dirigentes António Marques e Américo Azevedo, e a coordenadora da Formação FPT Carla Silva. O assessor Bernardo Alves também participou na reunião.

A Federação apresentou as suas propostas para a modernização do Táxi e entregou ao vereador um dossiê com esses documentos, salientando as questões que dizem respeito à atividade do Táxi em Lisboa.

Foram também, entre outras, abordadas questões sobre as licenças ilegais, os certificados de matrícula, o aeroporto de Lisboa e a possibilidade da atribuição de

um apoio da edilidade à FPT e aos seus associados para a aquisição de veículos elétricos para substituição de veículos de combustível fóssil, contribuindo para a renovação da frota Táxi da capital.

A Federação disponibilizou-se para colaborar no fornecimento de informação que contribua para o trabalho de melhoria das condições do serviço de Táxi em Lisboa, no âmbito da implementação da rede de postos de carregamento de viaturas elétricas que a autarquia está a desenvolver.

Entre outros assuntos, foi ainda equacionada uma outra proposta da FPT, para realização de uma futura atividade formativa para os profissionais do Sector do Táxi, com especialização em atendimento turístico na região de Lisboa, numa colaboração com a edilidade, para a qual o vereador mostrou a disponibilidade da CM Lisboa.

Quanto às dúvidas que o acesso condicionado dos táxis ao Bairro Alto tem suscitado, o vereador explicou que os táxis podem, de facto, realizar ali os seus serviços de transporte, desde que se apresentem devidamente sinalizados pela luz da lanterna "ocupado" ou informando que respondem a um serviço por chamada, permanecendo na zona de acesso condicionado no mais curto tempo possível. Segundo o vereador, as zonas de acesso condicionado, controladas pela EMEL, como é o caso do Bairro Alto, são zonas tranquilas que não devem estar congestionadas, pelo que sublinhou um apelo à boa conduta dos profissionais para cumprir rigorosamente as regras de acesso. Tratados os diversos temas que constavam de uma agenda volumosa, ficou acordado que em breve será agendada outra reunião com o vereador Miguel Gaspar, para dar continuidade a estes assuntos.

USUFRUA DOS SEUS DIREITOS CUMPRINDO OS SEUS DEVERES



MANTENHA A SUA QUOTA FPT ATUALIZADA



Dacia **LOGAN**

Oferta Comercial para Táxis

DACIA Logan Comfort Blue dCi95

Por **169€/MÊS** | 48 MESES*

Sem Entrada Inicial | 9.605€ Financiamento

6,81% TAE | 2.835€ Última Prestação

Inclui:

Pintura Metalizada



*IVA não incluído nos valores apresentados. DACIA Logan Comfort Blue dCi95 com ISV ajustado à atividade Táxi | 9.605€ PVP com ALD Automóvel RCI Banque sujeito a aprovação. Válido para matrículas até 29/02/2020 para atividade Táxi, entrega em Portugal Continental. TAN 4,85%, Montante Total Imputado 11.252€ - Comissão de abertura 285€ e de processamento de prestação 3,25€/mês, incluídas na TAE. Preço promocional reservado a concessionários aderentes e também enquanto intermediários de crédito a título acessório da RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual. Preço contemplado inclui apoio à retoma, apoio ECO Abate - para retomas com idade superior a 12 anos - e apoio ao financiamento. Consumos em ciclo misto WLTP (l/100km): 4,3 a 5,6. Emissões em ciclo misto (g/km): 116 a 135.

ISV - ESCLARECIMENTO SOBRE BENEFÍCIO FISCAL



Mediante informação confirmada pela Direção de Serviços dos Impostos Especiais de Consumo e do Imposto sobre Veículos, é possível a substituição da viatura táxi ao fim de quatro anos sem perda de benefício fiscal (ISV).

De acordo com a mesma Direção de Serviços, esta medida abrange viaturas matriculadas a partir de 2JAN2018, conforme informação-esclarecimento que a Táxi reproduz na íntegra.

Desta forma, e a pedido da FPT, está colocado um ponto final nas diferentes interpretações para aplicação da lei, que vários transtornos provocaram.

Para mais informações, os interessados podem contactar a Sede da FPT.

A Direção de Serviços dos Impostos Especiais de Consumo e do Imposto Sobre Veículos (DSIECISV) informou que “a redação do n.º 1 do artigo 53.º do CISV, no que se refere aos veículos introduzidos no consumo que apresentem até quatro anos de uso, contados a partir da primeira matrícula, já se encontra em vigor há alguns anos, não tendo este artigo sido alterado pela Lei do OE/2019”. Aquela entidade informou ainda que “o que efetivamente foi alterado pelo artigo 284.º da Lei n.º 71/2018, Lei do OE/2019, foi o n.º 3

do artigo 50.º do CISV, referente ao ónus de tributação residual”. Aquele diploma passou a ter a seguinte redação: “O prazo previsto nos números anteriores é de quatro anos, no caso dos veículos a que se referem os n.os 1 a 3 do artigo 53.º.

Segundo aquele esclarecimento, “o que esta alteração vem fazer relativamente aos táxis, é passar o anterior ónus de tributação residual de cinco anos a que estavam sujeitos, para apenas quatro anos, sendo que depois do cumprimento do ónus podem ser alienados”.

Sobre como contabilizar este prazo, foi informado que, “através da Instrução de Serviços n.º 35.081, série II, de

31/01/2019, que versa sobre o ónus de tributação residual previsto no art.º 50.º do CISV, foi difundido o entendimento de que relativamente à alteração de prazo constante do art.º 50.º, n.º 3 do CISV (redação dada pelo art.º 284.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro), o qual, passou a consagrar um ónus de tributação residual de quatro anos para os veículos afetos à atividade de táxi, previstos nos números 1 a 3 do art.º 53.º, em detrimento do ónus de cinco anos previsto no art.º 50.º n.º 1 do CISV (redação anterior à Lei do OE/2019), é aplicável o disposto no art.º 297.º, n.º 1 do Código Civil que estatui que «A lei que estabele-

cer, para qualquer efeito, um prazo mais curto do que o fixado na lei anterior é também aplicável aos prazos que já estiverem em curso, mas o prazo só se conta a partir da entrada em vigor da nova lei, a não ser que, segundo a lei antiga, falte menos tempo para o prazo se completar». Verifica-se, assim, que a aplicação do art.º 297.º, n.º 1 do Código Civil à contagem do ónus de tributação residual dos táxis, implica que todos os veículos matriculados naquele regime a partir de 02JAN2018 beneficiem do novo prazo de quatro anos por ser mais favorável do que o anterior ónus de cinco anos”.



ESCLARECIMENTO DO IMT SOBRE A IDADE DA FROTA TÁXI

Portaria 294/2018 em análise

A Federação Portuguesa do Táxi solicitou esclarecimento ao IMT sobre a Portaria 294/2018, nomeadamente no que respeita ao n.º 3 do artigo 1.º e ao n.º 4 do artigo 6º, para divulgar aos associados com maior clareza, uma vez que a FPT foi informada que veículos com idades superiores a dez anos ainda se encontram a ser aceites no pedido de licenciamento junto do IMT.

O entendimento que foi transmitido às

Direções Regionais e Delegações, a pedido do presidente do Conselho Diretivo do IMT, define que “os veículos já licenciados ou a licenciar, devem, em 31 de dezembro de 2023, satisfazer o requisito previsto no n.º 3 do ponto 1.º, que impõe uma idade inferior a dez anos a contar da data da matrícula para serem afetos à atividade de transporte em táxi”.

TÁXI RECUPERA APÓS A ENTRADA DO TVDE



O presidente da Federação Portuguesa do Táxi, Carlos Ramos, num balanço feito no dia 1 de novembro último, um ano após a entrada em vigor da lei TVDE, reconheceu que após o cansaço de cerca de quatro anos de luta contra a ilegalidade, com a nova lei TVDE o Táxi “perdeu clientes”, o que manteve uma “certa crispação” entre os dois serviços de transporte. No entanto, ouvido pela comunicação social um ano após a entrada em vigor da lei do TVDE, o presidente afirma que “o Táxi está a recuperar”, pois “houve muita gente nova que testou as plataformas e que diz que não há assim tantas diferenças”.

“Estamos a recuperar muitos clientes que contam experiências interessantes que tiveram com os TVDE”, referiu Carlos Ramos à Lusa, acrescentando que “crispação entre os dois sectores mantém-se, mas está mais contida”.

O presidente Carlos Ramos assegurou que a luta dos taxistas “não parou nem será esquecida” e que “o Governo tem de cumprir aquilo com que se comprometeu connosco”.



LIVRO DE RECLAMAÇÕES ELETRÓNICO

Na sequência das informações anteriormente prestadas pela FPT e face à procura manifestada pelos nossos associados sobre a obrigação de possuírem Livro de Reclamações em formato físico ou Livro de Reclamações em formato eletrónico, a Federação esclarece que:

1) Os industriais e empresas que prestem serviços de transporte em táxi do tipo tradicional, a clientes que o tenham solicitado, por chamada telefónica, ainda que por intermédio de central-rádio, na praça de táxis ou na via pública, não estão abrangidos pela obrigação de possuir Livro de

Reclamações nem em formato físico nem em formato eletrónico, conforme informação prestada em 2006 pelo diretor-geral da DGTTF (atualmente IMT, IP).

2) Os industriais e empresas que, além do serviço tradicional, também prestem, ou prestem exclusivamente, serviços de transporte em táxi a clientes que o tenham solicitado através de meios digitais, ainda que por intermédio de central-rádio, são obrigados a possuir Livro de Reclamações em formato eletrónico.

Para informações complementares os interessados podem contactar os serviços da FPT.

O DESCANSO QUE PRECISA ESTÁ NO CONFORTO DA SUA VIAGEM.

OFERTA DE
MANUTENÇÃO
PREVENTIVA

48 MESES / 80.000KM

ŠKODA Scala por apenas
€17.250* + IVA.

Apresentamos o TÁXI que combina segurança, conforto,

*Valor indicado para a versão SCALA 1.6 TDI 116cv Ambition, com Ar Condicionado, Jantes de Liga Leve 16", SmartLink e Sensores de Estacionamento. Valor válido até 31/12/2019.

www.skoda.pt

CISA
TO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



, tecnologia e espaço... muito espaço, num só automóvel.

lido salvo alteração de impostos. Inclui desconto promocional, despesas de legalização, ISV, pintura metalizada preta, pintura de tejadilho e pneu sobressalente.

Consumos combinados de 4,9l/100Km e emissões de CO₂ combinadas de 128g/Km (informação disponível à data de impressão).





ÁUDIO-TÁXI PROMOVE AUTONOMIA E CIDADANIA

Apresentação pública na Sede Nacional da ADFA, em 10 de Dezembro, Dia Internacional dos Direitos Humanos - "Áudio-Táxi é para quem não vê mas viaja"



A marca Cooptáxis, da Cooperativa Autocoope CRL, apresentou em cerimónia pública o serviço "Áudio-Táxi", no Auditório Jorge Maurício, na Sede Nacional da ADFA, em Lisboa, no dia 10 de Dezembro, Dia Internacional dos Direitos Humanos. Na mesa de honra da sessão de apresentação estiveram Humberto Santos, presidente do Conselho Diretivo do Instituto Nacional para a Reabilitação (INR), em representação da secretária de Estado da Inclusão das Pessoas com Deficiência, o vereador da Mobilidade, Segurança, Economia e Inovação da Câmara Municipal de Lisboa, Miguel Gaspar, o presidente da Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO), Tomé Coelho, o secretário da Direção Nacional da ADFA, Carlos Fanado, em representação do presidente da Associação, e o presidente da Direção da Autocoope CRL/Cooptáxis, Carlos Ramos.

O novo serviço da Cooptáxis é pioneiro na acessibilidade de pessoas com deficiência visual aos táxis, pois permite acompanhamento áudio nas viagens às pessoas cegas.

O projeto foi desenvolvido pela Cooptá-

xis junto da Secretaria de Estado da Inclusão das Pessoas com Deficiência, do Instituto Nacional de Reabilitação e da Câmara Municipal de Lisboa, com a colaboração da ACAPO e da ADFA.

As novas tecnologias, ao nível do *software* desenvolvido pela cooperativa de táxis portuguesa em parceria com uma empresa de Barcelona, estão ao serviço do cidadão e o Áudio-Táxi estará disponível em todos os taxímetros da frota Cooptáxis: 700 táxis em Lisboa, num total de 1200 viaturas em todo o País.

A apresentação pública deste novo serviço teve lugar simbolicamente no Dia Internacional dos Direitos Humanos, visto que se trata de uma inovação tecnológica na área dos transportes que promove a autonomia e o pleno exercício da cidadania e dos direitos humanos.

"Viaje através do som" é o mote do Áudio-Táxi, a pensar na mobilidade dos cegos e amblíopes de todo o País. O sistema saúda o passageiro, identifica o número do táxi, identifica a tarifa a aplicar e a eventual necessidade de suplementos (bagagem, transporte de animais ou outro), explica o valor a pagar com discrí-

minação dos valores e despede-se com cortesia.

Humberto Santos, presidente do INR que também representou a secretária de Estado da Inclusão das Pessoas com Deficiência, realçou o "pioneirismo" desta iniciativa, lembrando que "a sociedade e a cidade devem ser cada vez mais inclusivas".

O vereador Miguel Gaspar salientou a inovação do Projeto "Áudio-Táxi", reconhecendo a missão do Táxi na cidade. O vereador lembrou que o novo serviço inclusivo da Cooptáxis "é único e colabora para o esforço de modernização do Setor de Táxi e dos centros urbanos".

Carlos Ramos, presidente da Autocoope/Cooptáxis, salientou a ideia, "tão simples como eficaz do Áudio-Táxi, para permitir o acompanhamento áudio de uma viagem de táxi, ampliando a autonomia dos cidadãos", gerando inclusão social. Informou que até à primavera deste ano a totalidade da frota de 1.200 táxis da Cooptáxis estará apetrechada com o novo *software*.

"Queremos estreitar as relações entre o serviço público de transporte em táxi

com as comunidades, para que nenhum cidadão seja esquecido nem fique para trás”, sublinhou Carlos Ramos.

Tomé Coelho, presidente da ACAPO, valorizou o Projeto e saudou a iniciativa. Como entidade parceira, a ACAPO apoiou a Cooptáxis no desenvolvimento de material informativo em Braille, tanto nos conteúdos como na execução gráfica.

A nova ferramenta tecnológica que promove a inclusão social também recebeu a saudação da ADFA, na voz do secretário da DN, Carlos Fanado. “A ADFA como entidade já distinguida pela Assembleia

da República com o Prémio Direitos Humanos 2015, salienta a importância desta iniciativa pioneira no Dia Internacional dos Direitos Humanos, uma vez que se trata de um serviço que promove a inclusão e a autonomia dos cidadãos”, referiu. Destacou ainda que “o Áudio-Táxi contribui também para a cidadania e para a dignidade dos cidadãos, especialmente aqueles que têm necessidades especiais”.

Foi divulgado pela Cooptáxis que, numa primeira fase, o acompanhamento áudio da viagem de táxi é feito em Português. A médio ou longo prazo, este novo servi-

ço estará disponível também em Francês e Inglês e com áudio de georreferenciação.

Foi exibido um filme institucional, estando também disponíveis um folheto e cartão-de-visita para cegos e amblíopes, impresso a negro e em Braille, um folheto para a restante comunidade, um autocolante identificativo “Áudio-Táxi” da Cooptáxis e, para comunicação interna junto dos motoristas, um folheto explicativo do procedimento Áudio-Táxi.

No exterior da Sede Nacional da ADFA estavam parqueados táxis com o novo serviço instalado, para as demonstrações que os participantes quisessem realizar.

ZONA DE EMISSÕES REDUZIDAS EM LISBOA

A FPT concorda mas destaca questões relevantes que exigem afinação

Em nota divulgada à comunicação social em 31 de janeiro, a FPT divulgou a sua posição sobre as novidades que a Câmara Municipal de Lisboa apresentou para a Zona de Emissões Reduzidas na capital e “concorda na generalidade mas há questões relevantes que exigem afinação”.

“A FPT é um parceiro no combate ao aquecimento global e nunca estará refém de comportamentos corporativos que ponham em causa a qualidade do ar que todos respiramos”, referiu Carlos Ramos, presidente da Federação, na mensagem enviada.

Menos carros na capital, mais transportes públicos, uma cidade para as pessoas, são valores atuais que visam a defesa do mais importante: a vida da comunidade. É pela defesa deste objetivo que a quase totalidade da frota dos profissionais da FPT está dentro da baliza de tempo definida hoje para possível circulação.

Citando o presidente da CM Lisboa, Fernando Medina, na afirmação “Lisboa é feita de escolhas”, a FPT “não pode aceitar que a atividade do TVDE continue sem contingência”. É que, apesar de na zona referenciada a circulação estar limitada a veículos elétricos, “os milhares de viaturas registadas nas 6.972 empresas licenciadas TVDE a operar no País, poderiam exercer desigual concorrência com o contingente de 3.000 táxis de Lisboa”.



“Neste anúncio de boas intenções importa focar a mudança de realidade que se apresenta e defender o serviço público de transporte em táxi”, explicou a Federação, que quer acreditar que, mais uma vez lembrando as palavras do autarca lisboeta, “o projeto final não é este” e que “esta é apenas uma ideia”.

A FPT concorda com a política do município, que pretende a redução do transporte individual de passageiros e que, por isso, exige a limitação dos TVDE, contribuindo para a despoluição da cidade de Lisboa.

A CM Lisboa pretende que, a partir de junho, a nova Zona de Emissões Reduzidas Avenida-Baixa-Chiado (ZER ABC) seja fechada ao trânsito, sendo autoriza-

dos a circular os veículos de moradores e cuidadores, lojistas, transportes públicos (entre os quais os táxis), motos e carros elétricos, portadores de um dístico obrigatório, que garante que o automóvel cumpre a norma Euro 3 (posterior a 2000). No período diurno, entre as 6h30 e as 24h, haverá controlos de acesso e sanções para os incumpridores. Serão instalados pórticos com reconhecimento de matrículas nos acessos à Baixa, nos Restauradores e no Martim Moniz.

“Desta intervenção resultarão menos 40 mil carros nesta zona, ou seja, menos 40% dos carros, mas também uma melhoria dos transportes públicos, mais vias cicláveis e benefícios na qualidade do ar”, explicou o autarca.

FORMANDOS FPT 100% APROVADOS EM EXAME CMT

No último exame para a obtenção de Certificado de Motorista de Táxi – CMT, realizado no IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, no dia 7 de janeiro, os candidatos formados na FPT foram todos aprovados, reforçando, assim, a taxa de aprovação global de 2019 que foi de 98,5%.

“Os resultados atingidos são fruto da disponibilidade, do empenho, do profissionalismo e da cooperação permanentes de formandos, formadores, dirigentes e equipa nacional da Federação”, realça Carla Silva, Coordenadora Nacional da Formação da FPT, que felicitou todos os formandos, “como acontece em cada novo sucesso, que é também o desta nossa equipa nacional, dinâmica e motivada”.

Estes resultados confirmam ainda a evolução, francamente positiva, registada nos últimos três anos: 2017 – 91,9%; 2018 – 93,9%; 2019 – 98,5%.



Em 2019, cerca de 93% da formação realizada pela FPT foi dirigida a motoristas de táxi: formação inicial para obtenção de CMT e formação contínua para renovação do CMT.

Com intervenção de âmbito nacional, a repartição geográfica da totalidade dos formandos da FPT em 2019, foi a seguinte:

Região	Formandos (%)
Norte	14,5%
Centro	16,0%
Lisboa	50,8%
Algarve	18,7%
Total	100,0%



Além dos resultados obtidos nos exames, Carla Silva salienta que “igualmente importante é o facto dos nossos formandos manifestarem um grau de satisfação muito elevado, mantendo o contacto com as equipas e, sobretudo, “passando palavra” a outros candidatos”. Acrescenta que, “com efeito, é cada vez mais frequente, quando nos contactam ou vêm inscrever-se, dizerem que souberam da FPT através da pessoa “tal” que fez formação connosco e recomendou a nossa entidade”.

Para a Federação trata-se de “resultados ótimos”, como referiu Carlos Ramos, presidente da FPT, que salientou que, “com este balanço de 2019 tão positivo, as nossas metas ampliam-se e elevam-se, a

par com a qualidade da equipa pedagógica de Formação da Federação”. Para o presidente, são “resultados muito importantes, que nos dizem que estamos no bom caminho e que definem desafios aliantes para 2020”.

Atenção

De acordo com a legislação em vigor, o Certificado de Motorista de Táxi (CMT) é válido por cinco anos, para motoristas com idade inferior a 65 anos. A partir daí, tem de renovar o seu CMT de dois em dois anos.

Para renovar o seu CMT tem de fazer formação contínua de cinco em cinco anos, independentemente da idade, pois a formação tem sempre a validade de cinco anos.

ASSEMBLEIA-GERAL DA FPT

Associados aprovam Relatório e Contas



A Federação Portuguesa do Táxi realizou a sua Assembleia-Geral no dia 25 de janeiro último, no Auditório Jorge Maurício, da Sede Nacional da ADFA, em Lisboa.

Os associados aprovaram, por unanimidade e aclamação, o Plano de Atividades e Orçamento de 2020 e ficaram a conhecer os projetos da Federação para este ano.

Durante o segundo ponto da ordem dos trabalhos, dedicado a informações de interesse geral, a vice-presidente Ana Rita Silva anunciou que a Federação pretende contratar um secretário-geral e renovar o seus quadros, “com sangue novo e mantendo a experiência a que já habituámos os nossos associados e interlocutores”. Institucionalizar a filial em Portimão, e depois os núcleos de Guimarães e de Vinhais, são outras metas para este ano. Também foi referido que

durante o segundo trimestre de 2020 vai ser disponibilizado o pagamento de quotas por multibanco. Outro objetivo é a aproximação dos associados em relação à revista Táxi e ao site institucional da FPT, com o desenvolvimento de mais conteúdos informativos e clara aposta nas redes sociais como meio de divulgação.

A Federação pretende também apoiar a conversão da frota e criar novas áreas de Formação, como referiu Carla Silva, a responsável daquele departamento, que informou que o Plano para 2020 prevê 54 ações formativas em todo o País.

A Direção exemplificou o “grande empenho para a melhoria da imagem do Táxi junto da opinião pública” com o filme publicitário “Chama um Táxi”, cuja campanha nacional foi criada para assinalar o 25º aniversário da Federação, com in-

vestimento que a levará aos canais por cabo e suporte áudio para difusão radiofónica.

Outra aposta será nas reuniões temáticas regulares com os associados, para partilha de experiências e discussão das propostas da FPT sobre o Táxi.

Sobre a sustentabilidade da FPT, a Direção assume o desafio de aumentar o número de associados em 2020, apelando à regularização de quotas. Pretende ainda desenvolver novas parcerias “para que a Federação possa crescer”, podendo mesmo concretizá-lo em novas instalações.

Para o presidente Carlos Ramos, “o ano de 2020 é um tempo de viragem e de mudança para melhor” e “passa por nós conquistar o espaço para expandir a Federação, com transparência e exigindo aquilo a que temos direito”.

FORMAÇÃO SEGURANÇA RODOVIÁRIA
**Sistema da Carta de
 Condução por Pontos**



SINTRA



MUNICÍPIO DE SINTRA OUVI O TÁXI



O vice-presidente da Câmara Municipal de Sintra, vereador Rui Pereira, recebeu a Federação Portuguesa do Táxi em reunião realizada no dia 14 de novembro, nos Paços do Concelho de Sintra.

No encontro de trabalho estiveram, em representação da FPT, Jorge Fernandes, presidente da Mesa da Assembleia-Geral (também presidente da Taxintra), e em representação da cooperativa de táxis local, o dirigente Emídio Silva e os profissionais António Nascimento, Luís Loureiro e Nuno Sebastião. A engenheira Sandra Viegas também representou a edilidade nesta reunião.

Em cima da mesa estiveram assuntos como a mobilidade no concelho sintrense, nomeadamente quanto ao acesso aos monumentos e circuitos turísticos e culturais. Falou-se também sobre as possibilidades de estacionamento de táxis junto aos principais pontos da vila e sobre os lugares reservados aos táxis nos parques periféricos.

As praças de táxi do concelho também foram analisadas na reunião, quanto ao conforto dos passageiros e motoristas face às condições climáticas e de segurança diurna e noturna, com grande atenção e recetividade por parte da autarquia.

As práticas irregulares dos TVDE foram também alvo das queixas dos munícipes e profissionais dos táxis.

Sobre as normas de acesso condicionado à Vila de Sintra e às zonas de maior afluência turística, a Federação foi informada que os táxis podem ir buscar ou deixar pessoas dentro do perímetro condicionado, passando por pilaretes automáticos que são abertos mediante a credenciação das matrículas das viaturas na aplicação da CM Sintra. A abertura dos pilaretes é feita numa janela temporal de 15 minutos. A intenção é tornar o trânsito mais fluido naquelas zonas, diminuindo também os níveis de poluição ambiental. Apontando como exemplo as deslocações à Pena, em plena Serra de Sintra, o vereador destacou que só os transportes públicos estão autorizados a entrar, bem como os veículos de serviços camarários e outros, devidamente identificados.

Foram ainda prestadas informações sobre as futuras inovações acerca do transporte de passageiros das aldeias do concelho, no sentido de criar mais mobilidade e inclusão para as populações mais idosas e residentes fora do centro urbano da vila. Também foi informado que está a ser preparada a ampliação da rede de postos de carregamento de viaturas elétricas do concelho, entre outros assuntos de interesse local e da Federação.



Dacia **LOGAN MCV**

Oferta Comercial para Táxis

DACIA Logan MCV Comfort Blue dCi95

Por **199€/MÊS** | 48 MESES*

Sem Entrada Inicial | 11.269€ Financiamento

6,53% TAE | 3.262€ Última Prestação

Inclui:

Pintura Metalizada



*IVA não incluído nos valores apresentados. DACIA Logan MCV Comfort Blue dCi95 com ISV ajustado à atividade Táxi | 11.269€ PVP com ALD Automóvel RCI Banque sujeito a aprovação. Válido para matrículas até 29/02/2020 para Empresas e ENI's, entrega em Portugal Continental. TAN 4,85%, Montante Total Imputado 13.119€ - Comissão de abertura 285€ e de processamento de prestação 3,25€/mês, incluídas na TAE. Preço promocional reservado a concessionários aderentes e também enquanto intermediários de crédito a título acessório da RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual. Preço contemplado inclui apoio à retoma, apoio ECO Abate - para retomas com idade superior a 12 anos - e apoio ao financiamento. Consumos em ciclo misto WLTP (l/100km): 4,7 a 6,2. Emissões em ciclo misto (g/km): 120 a 145



TÁXI: AS TRANSFORMAÇÕES QUE SE APROXIMAM E AS ESCOLHAS A FAZER - ALTERAÇÕES E OPÇÕES

No artigo “A ocupação do território e a mobilidade” (publicado no n.º 80 da Táxi), concluímos que o atual enquadramento da prestação do serviço de táxi, em áreas geográficas confinadas aos limites dos territórios municipais, não correspondia já nem à distribuição da população no território, nem à polarização das atividades económicas e dos serviços, e portanto, às necessidades de mobilidade das populações.

Constatamos, também, que a tendência de evolução do regime de enquadramento do transporte em táxi caminha no sentido da integração da gestão do sistema no nível das Áreas Metropolitanas (AM) e Comunidades Inter Municipais (CIM).

Alguns pensam que o alargamento das áreas de prestação de serviço por forma a que coincidam com o território das AM e das CIM constitui a solução milagrosa para os problemas que afetam o Táxi.

Outros consideram que a transferência das competências de gestão do transporte em viaturas ligeiras para o nível das AM e CIM permitirá, por via da contingentação, limitar a concorrência por parte das viaturas

TVDE e respetivas plataformas.

Ora se é verdade que o atual sistema não serve ninguém, muito menos a mobilidade da população que constitui a razão de ser última do Táxi, se soluções encontradas noutros países europeus (incluindo as “Áreas de Prestação Comum” da vizinha Espanha) podem responder melhor aos problemas de mobilidade, não é menos verdade que não constituem solução milagrosa, que por processo mágico venha a resolver todos os problemas.

O facto é que a realidade do Táxi se estruturou em torno do quadro atual, de regimes de estacionamento e áreas de prestação de serviço estáveis, dum sistema tarifário que permaneceu praticamente inalterado em 70 anos, de contingentes e licenças municipais.

A evolução deste quadro para outra realidade não é simples e implicará transformações significativas.

Abordamos agora os problemas que se colocam, apenas em três dos domínios em que poderá haver alterações: zonas de prestação de serviço, tarifas, contingentes

e licenças.

Porque se trata de uma realidade mais bem estudada (e mais comparável com situações de outros países) concentramos, para já, a análise na Área Metropolitana de Lisboa (AML), alargando a análise a outras regiões características, em próximos artigos (na medida em que venham a estar disponíveis informações relevantes).

ZONAS, CONTINGENTES E ESTACIONAMENTO

Por zonamento entende-se o regime de estacionamento e prestação de serviços a que estão sujeitos os táxis.

Na AML o território de zonamento é, em geral, municipal, ou seja, o táxi só pode iniciar serviço dentro da área do seu município de sedimento (aquele em cujo contingente está integrado).

Dentro deste caso geral, o regime pode depois variar em casos particulares (por ex. em Lisboa o táxi pode tomar cliente em qualquer local do concelho, em VªFªXira vigoram dois regimes distintos, conforme as freguesias).

Provavelmente, em alguns concelhos será essencial o estabelecimento de contingentes específicos para diferentes parcelas do território para uma boa gestão da mobilidade. Outras situações existem em que o território concelhio é insuficiente para estruturar com eficácia uma política de mobilidade, englobando a determinação do binómio contingentes/tarifas.

Não faz aliás sentido que os municípios se tenham agrupado em autoridades de transporte (o que ocorre no caso da Autoridade Metropolitana de Transportes, em Lisboa) e que a gestão dos contingentes continue limitada ao nível municipal, mesmo quando as interações intermunicipais são visíveis.

Em geral, na Europa estas competências situam-se a um nível superior, cobrindo as necessidades de mobilidade interna de espaços com elevada coerência.

Na Europa, nas grandes concentrações urbanas com sistemas de transportes unificados, a área, população, dimensões, é muito variada, conforme se verifica no quadro “Dimensões e População de Áreas de Serviço Táxi”.

POSSÍVEIS MODELOS DE AGRUPAMENTO DE SERVIÇO TÁXI, NA REGIÃO DE LISBOA

Quando comparamos estas dimensões com as diferentes realidades em que se poderá eventualmente, articular o serviço de táxi na região de Lisboa, encontramos realidades diversas.

Para melhor compreensão apresentamos 5 agrupamentos distintos, correspondendo os 3 primeiros à divisão administrativa atual, e os dois últimos, ao agrupamento das sub-regiões de maior densidade e mais polarizadas pela cidade de Lisboa, sem respeito pelas divisões administrativas superiores ao nível de freguesia.

ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

Um primeiro agrupamento corresponde à Área Metropolitana de Lisboa, com os seus 18 concelhos:

Área Metropolitana de Lisboa



Superfície Total: 3.015 Km²
População: 2.822.000 hab.
Densidade populacional: 936 hab. / Km²
Dimensões Máximas: 81,5 Km x 67,9 Km
Dist. Média ao Centro (por estrada): 31,1 Km

Inclue os concelhos:

Lisboa	Oeiras	Amadora
Odivelas	Loures	Vª Fª Xira
Cascais	Sintra	Mafra
Almada	Seixal	Barreiro
Moita	Montijo	Alcochete
Sesimbra	Setúbal	Palmela

Numa análise comparada com as regiões europeias seleccionadas estamos perante a maior superfície, com as maiores dimensões máximas, apenas comparáveis com a Área de Prestação Comum de Madrid (que no entanto tem o dobro da população). Por outro lado, embora a população seja comparável à população de Roma ou Barcelona (e muito superior à de Milão) e densidade da população é muito reduzida, na medida em que a maioria da área considerada tem, ainda hoje, características rurais.

A integração do conjunto destes concelhos numa área de prestação de serviços, com um único contingente e uma única tarifa não deixaria de provocar dificuldades no serviço às populações das zonas menos densificadas, na medida em que se poderia verificar uma redução substancial da oferta nessas zonas, por deslocação da maioria dos táxis aí sediados para zonas de maior procura.

Por outro lado, a distância média ao centro está medida em relação às sedes de concelho e o centro de Lisboa, sendo a distância máxima muito superior, podendo alcançar distâncias da ordem dos 70 a 80 quilómetros, o que gera problemas de difícil resolução para a definição equilibrada do sistema tarifário, que embora tais serviços sejam provavelmente raros, não poderá deixar de os ter em conta (em Londres, por exemplo, numa área aproximadamente 50% desta, a tarifa é válida para serviços até 50 quilómetros). A favor desta solução milita o facto de a Área Metropolitana gerir em comum o transporte coletivo rodoviário. No entanto, tal facto não significa que venham a ser criados serviços (carreiras) que liguem diretamente todos os destinos. Nada obsta a que a gestão seja comum, respeitando-se, no desenho concreto do serviço, as características das diferentes zonas e seu povoamento.

GRANDE LISBOA

Uma segunda possibilidade de estabelecimento de contingentes, zonas de prestação comum e tarifários consiste em estabelecer duas zonas, coincidentes com as duas sub-regiões da Área Metropolitana de Lisboa: Grande Lisboa (os 9 municípios a norte do Tejo) e Península de Setúbal (os 9 municípios a sul do mesmo rio).

É esta hipótese que passamos a caracterizar e avaliar.

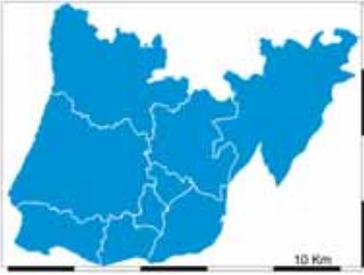
A região da Grande Lisboa é onde se concentra a maioria da população e onde se atingem, de forma geral, maiores densidades populacionais.

Na comparação com as regiões europeias já referidas a área e as distâncias a percorrer aproximam-se da situação de Londres, embora em termos de população apenas se aproxime da escala de Roma e Barcelona.

Daqui resulta que a densidade popula-

Quadro 1 - Dimensões e População de Áreas de Serviço Táxi

	Área Km ²	População (hab.)	Densidade Populacional (hab. / km ²)	Dimensões Máximas (Km)	Distâncias máximas ao Centro (Km)
Paris	762	6.741.000	8.846	35,7 x 32,1	32,0 km
Madrid	2.711	5.580.000	2.058	66,0 x 66,0	41,5 km
Barcelona	636	3.240.000	5.094	34,7 x 29,7	31,3 km
Roma	660	2.875.000	4.356	29,8 x 31,8	26,5 km
Milão	182	1.310.000	7.198	18,0 x 18,0	14,3 km
Londres	1.572	8.174.000	5.200	44,9 x 57,0	36,9 km
Lisboa Cidade	100	548.000	5.480	8,5 x 6,0	10,1 km

Grande Lisboa**Superfície Total:** 1.390 Km²**População:** 2.042.000 hab.**Densidade populacional:** 1.469 hab./Km²**Dimensões Máximas:** 54,6 Km x 40,0 Km**Dist. Média ao Centro (por estrada):** 26,5 Km**Inclue os concelhos:**

Lisboa	Oeiras	Amadora
Odivelas	Loures	Vª Fª Xira
Cascais	Sintra	Mafra

cional se mantem inferior à de todas as regiões comparáveis, apenas se aproximando da densidade verificada em Madrid (1.469 hab./Km², contra 2.058 hab./Km²).

Do ponto de vista da densidade urbana e das relações estabelecidas esta situação resulta de coexistirem, nesta sub-região, áreas predominantemente urbanas, como Moscavide/Portela (15.743 hab./Km²), Odivelas (11.807 hab./Km²) ou Massamá/Monte Abraão (15.854 hab./Km²), com áreas predominantemente rurais, como São João das Lampas/Terrugem (197 hab./Km²) ou Lousa (192 hab./Km²).

Acresce que todas as zonas de elevada e muito elevada densidade populacional

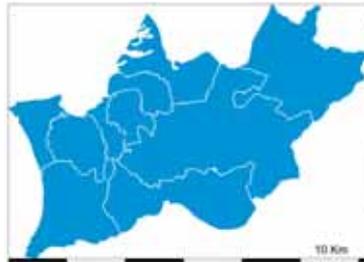


se concentram na proximidade de Lisboa, polarizadas por esta.

Assim, embora a densidade populacional seja mais elevada do que na Área Metropolitana, subsistem o mesmo tipo de problemas no que respeita à integração de áreas de características rurais, implicando distâncias de percurso muito significativas. Apenas a vantagem da coerência administrativa pode justificar a integração numa única área de prestação de serviço táxi.

PENÍNSULA DE SETÚBAL

Já a Península de Setúbal coloca problemas de natureza diferente, como veremos em seguida.

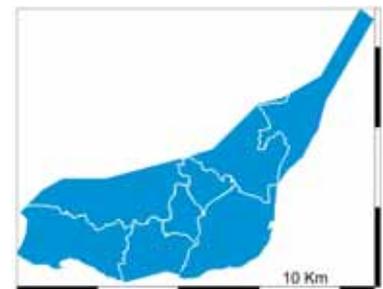
Península de Setúbal**Superfície Total:** 1.624 Km²**População:** 779.000 hab.**Densidade populacional:** 480 hab./Km²**Dimensões Máximas:** 61,8 Km x 44,2 Km**Dist. Média ao Centro (por estrada):** 35,3 Km**Inclue os concelhos:**

Almada	Seixal	Barreiro
Moita	Montijo	Alcochete
Sesimbra	Setúbal	Palmela

Estamos perante uma sub-região que apresenta globalmente uma reduzida densidade populacional (480 hab./Km²).

No entanto, se tomarmos apenas os 4 concelhos que estabelecem uma maior densidade de relações pendulares com Lisboa (Almada, Seixal, Barreiro e Moita) verificamos que estes concentram cerca de 60% da população da sub-região, com uma densidade populacional média de 1.791 hab./Km².

Por outro lado, enquanto estes 4 concelhos estabelecem relações pendulares com Lisboa (característica que tende a desenvolver-se no Montijo e em Alcochete), os concelhos mais a sul têm uma dinâmica mais autónoma, estabelecendo mais relações entre si. A instituição de uma área de prestação de serviço única implicaria juntar áreas com polarização distinta, isolando (no que ao serviço táxi respeita) os concelhos ribeirinhos do Tejo da cidade de Lisboa, sem qualquer benefício da integração regional. A única vantagem, resultante da coerência com a organização administrativa, é assim significativamente contrariada pela realidade das diferentes dinâmicas presentes na sub-região. Quando deixamos de restringir a análise aos limites impostos pela organização administrativa, abrem-se possibilidades de constituição de áreas de prestação de serviços e de contingentes consolidados, que passamos em seguida a caracterizar.

SUB-REGIÃO DE ALTA DENSIDADE NA GRANDE LISBOA**Grande Lisboa
Sub-Região de Alta Densidade****Superfície Total:** 450 Km²**População:** 1.898.000 hab.**Densidade populacional:** 4.218 hab./Km²**Dimensões Máximas:** 44,3 Km x 34,9 Km**Dist. Média ao Centro (por estrada):** 21,9 Km**Inclue os concelhos:**

Lisboa	Oeiras	Amadora
Odivelas	Loures (parte)	Vª Fª Xira (parte)
Cascais	Sintra (parte)	



Esta sub-região foi desenhada a partir dos grandes eixos de transporte e rodoviários da região da Grande Lisboa, que correspondem às zonas de maior densidade populacional e de maior integração do ponto de vista dos movimentos populacionais e polarização económica - penetrações ferroviárias do Norte, Sintra e Cascais, autoestradas A1, A9 (CREL) e A16.

Constitui, assim, uma sub-região de características predominantemente urbanas, nomeadamente na interligação entre Lisboa e os concelhos limítrofes, reunindo, assim, condições típicas para instituição de uma área de prestação comum, sendo comparável em termos de densidade populacional a todas as regiões europeias analisadas (com excepção de Paris e Milão), apresentando um posicionamento razoável em termos de dimensão e distâncias a percorrer.

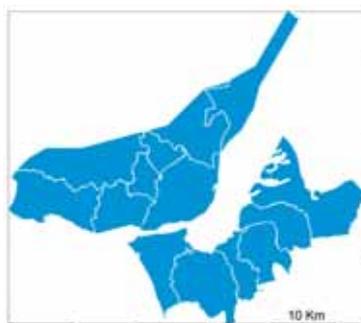
A criação de um contingente integrado, numa área de prestação comum e tarifa única envolve, no entanto, a necessidade de criar situações específicas não só para o concelho de Mafra mas também para as freguesias mais rurais dos concelhos de Loures e Sintra (a norte da CREL e da A16) e mesmo das zonas norte e a sul do Tejo do concelho de Vila Franca de Xira.

Temos assim que do ponto de vista da organização do espaço e da dinâmicas de mobilidade esta situação é a melhor encontrada, desde que seja possível ultrapassar os problemas administrativos e de serviço às zonas de menor densidade que coloca.

SUB-REGIÃO DE ALTA DENSIDADE NA GRANDE LISBOA E ARCO RIBEIRINHO SUL

Tendo em conta as ligações atuais e potenciais (Aeroporto do Montijo) entre as duas sub-regiões, adianta-se, também, a caracterização da sua possível integração.

Grande Lisboa e Arco Ribeirinho Sul



Superfície Total: 866 Km²
População: 2.437.000 hab.
Densidade populacional: 2.814 hab. / Km²
Dimensões Máximas: 54,3 Km x 48,2 Km
Dist.Média ao Centro (por estrada): 25,2 Km

Inclui os concelhos:

Lisboa	Oeiras	Amadora
Odivelas	Loures (parte)	Vª Fª Xira (parte)
Cascais	Sintra (parte)	Almada
Seixal	Barreiro	Moita
Montijo (parte)	Alcochete	

Embora as condições actuais da travessia rodoviária do Tejo penalizem o serviço táxi entre as duas margens a interconexão parece evidente, desde logo nos concelhos

com maior interligação (Almada, Seixal, Barreiro e Moita), mas também, tendencialmente, Montijo e Alcochete, fundamentalmente em função da provável expansão das deslocações de/para Lisboa necessariamente resultantes da construção do aeroporto no Montijo. A região assim criada apresentaria uma densidade populacional mais reduzida mas ainda assim razoavelmente comparável a realidades como Madrid ou Roma, mas manteria uma dimensão e distâncias médias a percorrer razoáveis. É provável que a sua implantação venha ainda a beneficiar e a contribuir para o desenvolvimento das dinâmicas internas ao conjunto do arco ribeirinho sul.

Também a sul nos deparamos com freguesias a excluir desta zona de prestação comum. É o caso de Pegões e Canha, do concelho do Montijo, com um total de 5.900 habitantes em 208 Km² de área. No entanto, tendo em conta a descontinuidade geográfica deverá simplificar a solução desta questão.

Enquadramento Institucional

Do ponto de vista institucional, a Área Metropolitana de Lisboa, apresenta menos complexidade que a maioria das áreas metropolitanas, quer em número de entidades, quer, até, na sua caracterização.

Provavelmente o mesmo ocorrerá na Região do Grande Porto, onde é inclusivamente possível tirar partido do facto de o Rio Douro não constituir, na zona de maior concentração populacional, uma barreira tão significativa ao serviço táxi.

Quadro 2 - Enquadramento Institucional das Áreas de Serviço Táxi

GRANDE LONDRES (SIMULTANEAMENTE ÁREA ADMINISTRATIVA E REGIÃO)	2 Entidades supramunicipais, City de Londres e Grande Londres, esta sub-dividida em 32 municípios
PARIS	4 Departamentos franceses, englobando o Município de Paris e 123 municípios nos outros 3 departamentos (destes 38 não aderiram ao sistema integrado e utilizam as tarifas e regras de departamento)
MILÃO	1 município
ROMA CAPITAL	15 municípios
ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA	36 municípios
ÁREA PRESTAÇÃO COMUM MADRID	46 municípios (Agrupamento exclusivamente para gestão do serviço táxi)
AREA METROPOLITANA DE LISBOA	18 municípios
GRANDE LISBOA	9 municípios
PENINSULA SETÚBAL	9 municípios
LISBOA ALARGADA	8 municípios
LISBOA ALARGADA + ARCO SUL	13 municípios

Independentemente das soluções concretas a adotar, o enquadramento global genérico deveria prever a possibilidade de se constituírem agrupamentos de municípios (coincidentes ou não com as Autoridades Metropolitanas e as Comunidades Intermunicipais) para exercício de competências na gestão dos contingentes táxi.

Assim, seria possível explorar diferentes soluções, quer a nível municipal, quer a nível supramunicipal, procurando ganhos como:

- o Definir contingentes coerentes, não exclusivamente conformes com a divisão administrativa, mas antes ajustados aos fluxos pendulares potenciais utilizadores do táxi como componente de mobilidade (tendo em atenção a distribuição espacial da população e a polarização exercida por centros de atividade).
- o Possibilitar, em conjunto com outros instrumentos a adotar, ao nível de licenças e tarifas, uma gestão flexível do contingente, por forma a não permitir o desajustamento entre a oferta e a procura, ao longo de vários anos, como hoje ocorre.
- o Encontrar soluções integradas, de concentração de movimentos em interfaces de origem e destino, colocando o táxi ao serviço da minimização dos efeitos perversos da dispersão das populações e polos de atividade (so-

luições de mobilidade do interface ao ponto de origem/destino).

- o Desenvolver soluções diferentes para novos problemas, de que é exemplo a interconexão entre os dois futuros aeroportos da AML e a ligação de um e outro às zonas de residência e atividade na área metropolitana.
- o Satisfazer necessidades específicas através de contingentes de dimensão reduzida, integrados por viaturas de maior grau de especialização, que possam ser deslocadas para pontos da área metropolitana em que a necessidade dos seus serviços se faça sentir (sem que tenham de estar diariamente a concorrer com o contingente genérico – ex. viaturas adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida, táxis coletivos, etc.).

O alargamento das áreas de exploração do serviço táxi e a gestão integrada do contingente não deixa, no entanto, de colocar dificuldades, que terão de ser enfrentadas:

- o Em primeiro lugar um certo efeito de chamada, conduzindo à concentração de viaturas em determinadas áreas, tidas por mais rentáveis, descobrindo outras, que importa continuar a servir.
- o Nos municípios que vierem a integrar-se na Área de Prestação Comum, todas as licenças passam a ser intermunicipais? Ou, pelo contrário,



o contingente intermunicipal é um contingente específico, que coexiste com contingentes próprios de cada município?

- o Tendo em conta a necessidade de assegurar a disponibilidade de serviço táxi em zonas menos apelativas, deverão continuar a existir licenças de estacionamento fixo (município ou freguesia) a par de licenças genéricas? Ou em alternativa poderão as centrais de despacho ser obrigadas a assegurar oferta de serviço de táxi descentralizado, em condições a definir?
- o Tipologias de serviço específicas poderão dar origem a contingentes especiais, afetos exclusivamente a determinado tipo de serviços (por exemplo serviços a partir de aeroportos ou certos interfaces de transporte, mobilidade reduzida, serviços partilhados)?
- o Às viaturas afetas a estes contingentes poderão ser exigidos requisitos especiais? (no caso da mobilidade reduzida isso é evidente).
- o Será permitido às viaturas de contingentes especiais realizar serviços de tipo genérico? Em que condições? E as viaturas do contingente geral? Em que condições poderão intervir nos serviços específicos?
- o A serem criados contingentes especiais estes serão um componente do contingente geral ou uma realidade



distinta? As licenças podem (respeitando os quantitativos contingentados) migrar de um para outro contingente?

- o No quadro do atual sistema tarifário, (não confundir com o valor das tarifas) os serviços para maior distância, na nova zona alargada, podem terminar em locais com pouca possibilidade de angariar um serviço de retorno, obrigando ao regresso em vazio, sem compensação pelos km assim percorridos, problema que é mais agudo para viaturas sem ligação a central e que obriga a que qualquer solução de alargamento implique uma alteração do sistema tarifário.

Em qualquer quadro, o alargamento do zonamento e a consequente consolidação dos contingentes deverão ser empreendidos passo a passo, iniciando-se pelos territórios com maior peso de movimentos pendulares entre si, indo-se alargando progressivamente na medida em que se avalie o resultado como positivo.

SISTEMA TARIFÁRIO

Na avaliação do sistema tarifário e das possíveis alterações a introduzir não houve a preocupação de avaliar os atuais valores da tarifa, com vista à sua potencial revisão.

Os dados disponíveis permitem considerar que a atividade de um táxi com produção média, é compatível com um valor acrescentado (deduzido da depreciação da viatura) flutuando entre os € 20.000/ano e os € 35.000/ano (consoante tenha um modelo de exploração com um ou com dois motoristas)¹.

Trata-se de médias, que podem comportar desvios significativos, que quando se verificam para baixo podem representar situações difíceis para o industrial.

A situação é, portanto difícil, mas não é ainda dramática e permite algum tempo de ponderação.

Este tempo de ponderação é tanto mais importante porquanto é previsível o reforço da entrada no sector dos novos concorrentes (agora já com cobertura legal) e é de esperar uma ofensiva comercial significativa da parte dos mesmos.

Neste quadro, qualquer alteração tarifária que seja percebida como indo no sentido do agravamento é de evitar.

Acresce que um recente questionário distribuído junto dos sócios da FPT (e que permitiu recolher um número de respostas significativo) não é conclusivo em matéria de revisão tarifária. Não transparece um sentimento comum ao sector.

Assim, a análise a que se vai proceder incide sobre o quadro tarifário geral e não sobre os valores concretos.

Chamam-se também à análise os indicadores respeitantes a outros países europeus, de que foi possível recolher e tratar informação, não com o objetivo de avaliar os preços envolvidos, mas antes de identificar as soluções institucionais de determinação dos tarifários e sistematizar possíveis soluções a integrar no sistema tarifário.

NÍVEL INSTITUCIONAL

Em Portugal vigora uma tarifa única, aplicável a todo o território nacional, determinada pela administração central (Ministério da Economia – Dir. Geral Atividades Económicas), após audição das associações do sector e outros atores interessados (municípios, gestores aeroportuários, associações de consumidores, etc.).

Pelo contrário, em termos europeus, a solução generalizada é a da fixação descentralizada, quer de sistemas de tarifas, quer de nível das mesmas (preços).

Dos cinco países analisados apenas um, a França, tem um sistema de tarifas uniforme em todo o território nacional, excepto na Região de Paris, onde vigora um regime especial.

De qualquer forma, o nível da tarifa (bandeirada e/ou preços hora e km) não são definidos a nível central mas sim a nível dos departamentos (num total de 94 distintas tabelas de preços a que acresce o sistema de Paris).

Em todos os outros países a definição dos modelos tarifários é descentralizada, sendo municipal em Itália e Reino Unido, e dual na Alemanha e em Espanha. Nestes dois últimos países é fixada uma tarifa válida no Estado Federado ou na Região Autónoma, que no caso espanhol funciona como tarifa supletiva e provavelmente na Alemanha também.

Nestes dois casos, o nível municipal (ou infraregional) tem competência para definir sistemas tarifários e aplicar tarifas, que vigoram no respetivo território, podendo ser muito diferentes da tarifa de nível superior (que neste caso se aplica nos serviços terminados fora do território – como ocorre com a nossa tarifa 3).

Na Alemanha este modelo resulta na existência de cerca de 800 tarifas distintas. Já em Espanha, cidades como Sevilha têm uma tarifa própria, que funciona no limite

¹ Indicadores válidos para Lisboa e parte da zona suburbana

da cidade, muito diferente da tarifa válida na Andaluzia. Na Região de Madrid, um total de 46 municípios associou-se para criar uma Área de Prestação Comum, com um contingente único e uma tarifa única, continuando a vigorar uma tarifa regional no exterior desta área, enquanto em Barcelona a situação encontrada foi mais institucional, coincidindo com a Área Metropolitana de Barcelona (36 municípios). Na Catalunha estão constituídos mais 19 agrupamentos municipais de serviço de táxi.

Parece claro que a descentralização da definição de sistemas de tarifa e do seu nível constitui uma situação mais vantajosa do que a definição de uma tarifa centralmente.

Esta vantagem decorre de tornar possível:

- o Um melhor ajustamento entre o modelo tarifário e os valores a cobrar às realidades locais e regionais. Por exemplo, no caso de Southampton, cidade portuária média (pelos padrões ingleses), o sistema tarifário é regressivo (quanto maior a distância menor o custo por km) ao contrário do sistema londrino, que é progressivo (o custo por km aumenta com a distância), o que permite assegurar, no primeiro caso, num território relativamente reduzido, um determinado valor mínimo para o serviço, sem agravar o custo total, enquanto em Londres importa, pelo contrário, assegurar valores compensadores para uma viatura que se desloque de um extremo ao outro da cidade (70 km). Também a definição descentralizada permite a Southampton cobrar um suplemento nos serviços a partir do terminal de cruzeiros, enquanto em Londres o suplemento de aeroporto aparece como essencial.
- o A definição da tarifa a um nível inferior da administração, que em Portugal poderia ser coincidente com o nível supra-concelhio (áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais) ou mesmo municipal, com possibilidade de delegação no nível superior, traria a vantagem de aproximar a decisão deste elemento integrante das políticas de mobilidade das instâncias que passam a ter as competências para essas decisões e que melhor conhecem o território e, também, que o condicionam ao nível das políticas de urbanismo.



- o Poderá sempre existir uma tarifa residual, definida a nível central, com um carácter supletivo, aplicável sempre (e enquanto) não houver definição a nível local. Esta tarifa poderá ser, também, a aplicada nas deslocações para fora de zona.
- o Esta alteração, que se enquadra no espírito do DL 251/98, que previa para a administração central um papel justamente supletivo e complementar, dedicado à coordenação inter-territorial, vai decerto gerar perplexidades e resistências, quer na administração central quer, também, a nível do próprio sector e das suas organizações representativas, que serão, naturalmente, obrigadas a um esforço acrescido de negociação.
- o Por outro lado, a descentralização da decisão torna o processo de negociação mais fácil e mais ágil, na medida em que todos os participantes sabem do que estão a falar e conhecem o problema que querem resolver.
- o Aponta-se como exemplo pela negativa a negociação dos suplementos especiais de aeroportos e terminais, em que os obstáculos se sucederam, primeiro se a tarifa especial era ou não necessária, depois a ter de ser igual em todos os aeroportos, finalmente à ne-



cessidade de acordar um valor, para no final ficar tudo na mesma. Há alguma dúvida de que na negociação com o(s) município(s) interessado(s) a teria melhor possibilidade de chegar a acordo?

SOLUÇÕES POSSÍVEIS – AS EXPERIÊNCIAS NA EUROPA

O conjunto das soluções implementadas nos diferentes quadros regulamentares analisados na Europa fornecem alternativas para os diferentes problemas que se colocam.

O VALOR MÍNIMO DO SERVIÇO

Este é um dos problemas mais complexos da formação de preços no sector. Parece claro que deverá haver um valor mínimo a cobrar por serviço, não só porque há custos de arranque, mas também, porque ao iniciar o serviço, o táxi perde a oportunidade de aceitar outro e, por vezes, tem de esperar algum tempo, até nova oportunidade (fila na praça, ordem de chamada na central, etc.).

Os preçários definem diferentes estratégias de abordagem deste problema:

- o No Reino Unido, ele é abordado pela cobrança de um valor muito elevado na bandeirada (entre £11 e £16 por km, nos primeiros 160-230 m, em Londres e £25, em Southampton, nos primeiros 110 m), caindo depois para valores razoáveis por km. Note-se que esta solução não impede a cobrança de um valor reduzido na bandeirada, que neste caso está fixada em £2,6 em Londres e £2,8 em Southampton, mas estabelece um patamar, abaixo do qual o valor do serviço não pode baixar.
- o Outra solução, também muito comum, consiste na cobrança de um valor mínimo por serviço. Nestes casos, o táxi-metro pode funcionar normalmente, mas no momento de encerrar o serviço exhibe o valor mínimo. Esta solução está implantada em França (€7,10 quer em Paris quer nas tarifas regionais), em Madrid e Barcelona (para certas categorias de serviços, por ex. a partir de aeroportos, com chamada telefónica, com conclusão fora da zona, etc). Ainda em Espanha, a cidade de Sevilha, definiu valores mínimos para cada nível de preços, variando entre €3,6 e €5,92, para valores de bandeirada flutuando entre €1,32 e €2,00. Também em Milão está fixado um valor mínimo de serviço (nos casos em que se inicia nos aeroportos).
- o Outra solução comum para este problema (e também para permitir uma

informação consistente ao potencial utilizador é a da determinação de preços fixos (ou máximos) para serviços iniciados/concluídos em determinados locais, correntemente aeroportos (Madrid, Barcelona, Milão, Roma, Paris), mas também terminais marítimos (Barcelona, Southampton), interfaces de transportes (Madrid, Barcelona, Roma), recintos de exposições (Madrid, Milão), etc.

O FATOR DISTÂNCIA/TEMPO

Em todos os sistemas analisados, o fator determinante do custo do serviço táxi é o binómio distância percorrida / tempo decorrido.

Em todos os casos é definido um valor base por km e um valor base por hora, que é depois contado em frações. Trata-se de um sistema de cálculo idêntico em todas as situações analisadas e, também, comum ao sistema português.

Nestes sistemas ocorrem, por norma, dois problemas, a enfrentar:

- o A relação distância/tempo, na medida em que por definição o transporte em táxi é predominantemente realizado em meio urbano e os tempos de paragem (ou velocidade reduzida) são comuns.
- o O retorno, quer quando o táxi termina o serviço fora da zona em que pode iniciar novo serviço, seja quando (nas zonas de grande dimensão) o serviço termina fora da sua área normal de atuação e, embora não esteja regulamentarmente impedido, não é provável que consiga angariar novo serviço.

O primeiro problema é resolvido definindo uma velocidade abaixo da qual se suspende a contagem de km (e se conta só tempo) e acima da qual se suspende a contagem do tempo (e se acumulam só frações referentes a distância).

Esta velocidade é variável, podendo ser dados como exemplos Paris (entre 22,7 km/h e 30,3 km/h), Madrid (19,6 km/h), Barcelo-

na (16 km/h a 19,6 km/h), Roma (20 km/h). A título de comparação esta velocidade na tarifa portuguesa varia entre 13,1 km/h e 31,5 km/h. Quando o valor desta velocidade de limite varia, o valor maior corresponde sempre à tarifa diurna em ambiente urbano e o valor menor a tarifas noturnas ou de dias festivos, em ambientes suburbanos, com o objetivo de compensar tarifas de valor normalmente mais reduzido, pelas condições de tráfego difícil em que são normalmente utilizadas.

Um caso extremo desta situação ocorre em Milão, em que as características da região determinam a realização de serviços que envolvem longos trajetos em autoestrada, por definição sem envolvimento do fator tempo. Nestas situações, uma tarifa quilométrica especial (mais elevada em cerca de 12%), intervem quando a velocidade da viatura excede 50 km/h, por períodos superiores a 60 segundos).

A resolução do problema do retorno em vazio (quer determinado por fatores regulamentares, quer por fatores de mercado) é, normalmente, resolvido por recurso a duas soluções, uma presente em Portugal e França, pela determinação de um custo km para serviços fora de zona que é aproximadamente duplo do custo por km dentro de zona.

O outro tipo de solução, dominante em Itália e Reino Unido consiste na definição de um preço km e/ou hora aplicado conforme a duração do serviço. Esta duração pode ser medida em distância ou combinada distância/tempo.

O mesmo sistema de relação entre distância e custo km é dominante na Alemanha. Nesse caso, porém, o preço km é regressivo, ou seja, reduz-se com a distância percorrida. Embora pareça estranho, o sistema tem alguma racionalidade e produz um efeito similar ao da cobrança de bandeirada em dois escalões. O quadro abaixo exemplifica estes diferentes métodos:

Quadro 3 - Soluções tarifárias com tarifas variáveis (progressivas e regressivas)

	1º Limite	Custo km 1º Limite	2º Limite	Custo km 2º Limite	3º Limite	Custo km 3º Limite
Roma	Até €11 + bandeirada	€ 1,10	De €11 a €24 + bandeirada	€ 1,30	A partir de €24 + bandeirada	€ 1,60
Londres	Até 9890 m	€ 1,70	Mais de 9890 m	€ 2,30		
Augsburg (RFA)	Até 2km	€ 2,50	De 2 a 5 km	€ 1,60	Mais de 5 km	€ 1,50
Bona (RFA)	Até 2 km	€ 2,85	Mais de 2 km	€ 1,68		
Dresden (RFA)	Até 4 km	€ 2,20	Mais de 4 km	€ 2,00		



Note-se, que no caso alemão, o tratamento do tempo é inverso. A partir de um momento inicial (em que por vezes há até uma tarifa 0 nos primeiros minutos) o preço por hora aumenta com o tempo, na maioria dos casos.

Parece claro que a definição dos sistemas tarifários é extremamente plástica, podendo obter-se diferentes combinações preço/distância/tempo, por forma a ajustar o preço dos serviços às condições da procura local e, inclusivamente, a estimular ou restringir a oferta e a procura em determinados segmentos de mercado, em função das diferentes políticas públicas.

Entre estes dois sistemas básicos, tarifas por zonas ou tarifas por distância/valor, podem ser ponderadas vantagens e inconvenientes:

- o Em zona de dimensão reduzida, as tarifas por zona permitem uma melhor precisão, na medida em que respondem ao facto essencial que é a mudança de zona. Por outro lado, têm o inconveniente de exigirem (pelo menos por agora) intervenção humana, na mudança de tarifa, possibilitando o erro, a fraude e o relacionamento dificultado com o cliente que não conhece (nem tem de conhecer) as particularidades do tarifário.
- o Pelo contrário, as tarifas variáveis, seja em função da distância percorrida, seja do valor do serviço, apresentam a vantagem de serem programáveis no taxímetro, que assim procede à mudança de preço base automaticamente, sem necessidade de intervenção. No entanto, inviabilizam a possibilidade de introduzir variações que não as decorrentes dos parâmetros pré-definidos.

SEGMENTAÇÃO DA OFERTA - SUPLEMENTOS

Onde a variação nos diferentes sistemas tarifários é imensa é na utilização e no valor dos suplementos.

Em todos os sistemas consultados há suplementos, pela simples razão de que estes permitem segmentar o preço do serviço oferecido em função de situações que não são simples de traduzir em valor km ou valor hora.

Em todos os casos analisados pratica-se um suplemento de chamada, nalguns casos associado a um valor mínimo por serviço, ou a um valor mínimo ou máximo no taxímetro no ponto de embarque do cliente.

É geralmente praticado o suplemento de bagagem, nalguns casos fixo, noutros por volume transportado. Em alguns tarifários alemães é cobrado um suplemento por volume, e/ou um suplemento por serviço de bagageira (indiciando que a intervenção do motorista na carga/descarga do volume pode ser objeto de pagamento autónomo).

É frequente, mas não universal, a cobrança de suplementos por serviços iniciados ou concluídos em determinadas localizações (aeroportos, terminais e interfaces de transporte, recintos de exposições e congressos).

Estes dois últimos grupos de suplementos não são, obviamente, cobrados quando o serviço a partir dessas localizações está integrado num preço fixo pré-definido.

Em geral, a diferença no número de passageiros transportados (além de 4) é resolvida por via de suplemento, seja por passageiro, seja fixo, logo que sejam ultrapassados os 4.

No entanto, em Londres não há cobrança adicional, o que se justifica pela normalização das viaturas (são todas "iguais"). Já na Alemanha coexistem 3 sistemas: o Suplementos, sejam por passageiro, sejam por viatura grande o Diferenciação na bandeirada o Diferenciação na bandeirada e no km

É também frequente, em quase todos os países, a cobrança de suplemento por pagamento por cartão de crédito ou de débito e, no caso de alguns modelos tarifários alemães, o que se pode traduzir por pagamento sem dinheiro (eventualmente incidindo também sobre "vouchers" reembolsáveis e outras modalidades).

Em algumas situações, os sistemas de tarifa resolvem o problema do serviço fora de zona, através da cobrança de suplementos.

Os suplementos representam, assim, um importante papel no sistema de tarifário táxi. No entanto a sua cobrança não deixa de colocar alguns problemas, normalmente relativos à transparência na relação com o cliente, seja na determinação da aplicabilidade do suplemento, seja por erro na sua marcação (é o caso do sistema em Portugal, em que os suplementos não são diferenciados no taxímetro).

O primeiro tipo de problemas só é resolúvel com informação ao cliente, quer através da divulgação pública das tarifas por todos os meios (não esquecer que o cliente não é especialista e raros têm a noção dos preços – só os chamados passageiros frequentes).

O segundo tipo de problemas é resolúvel no plano tecnológico, nomeadamente a partir do momento em que os taxímetros não são mais do que computadores, para mais com ecrã táctil.

De qualquer forma, a utilização dos suplementos, ao permitir oferecer ao cliente uma tarifa "seca", à qual ele adiciona os serviços que efetivamente usa, está de acordo com a política do tempo e encontra paralelo, por exemplo, no transporte aéreo, através das "low cost".

CONCLUSÕES

Do que acima se compilou, decorrem algumas conclusões, que importa ponderar no conjunto do sector:

- o O transporte em táxi é, essencialmente, um elemento chave da mobilidade local, quer como complemento do transporte público coletivo (nomeadamente pesado), ao permitir a mobilidade na aproximação ao destino, quer como substituto da utilização de viatura própria, seja em deslocações profissionais, seja em deslocações pessoais.
- o O carácter local do serviço táxi não é, no entanto, nos dias de hoje (e nas condições do urbanismo português) enquadrável nos limites dos territórios concelhios, porque os "locais" não respeitam essas delimitações.
- o Paralelamente à concentração de competências de gestão do transporte público coletivo nas Áreas Metropolitanas (AM) e Comunidades Inter-Municipais (CIM), também a governação do transporte táxi deveria migrar para o mesmo nível de gestão.
- o Uma comparação entre as diferentes realidades de AM e CIM permite concluir que as soluções para o serviço de táxi não poderão ser iguais para todo o território nacional, porque não é possível

definir um modelo que sirva a todos com níveis de eficiência razoável.

- o Na própria Área Metropolitana de Lisboa (que se analisou com maior detalhe) a solução não poderá ser idêntica para todos os concelhos e, inclusivamente, poderá haver vantagem em diferenciar o serviço, dentro do território municipal (permitindo que a parte mais urbana se integre no serviço regional, sem penalizar a oferta de serviço nas zonas de menor densidade populacional).
- o Qualquer alteração deverá ser progressiva, avançando em primeiro lugar pela integração de territórios contíguos e de maior intensidade de relações entre si.
- o A integração de diferentes municípios em zonas únicas de serviço de táxi obrigará a uma alteração substancial da gestão dos contingentes e das licenças, na medida em que a gestão do contingente (acesso, regras, dimensão) que presta serviços em mais do que um concelho não pode manter o nível de gestão municipal.
- o O aumento da superfície a cobrir pelo contingente e o consequente aumen-

to das distâncias a cobrir vem pôr em causa o atual modelo tarifário porque o número de serviços com retorno pago (atualmente tarifa 3) se reduz substancialmente, aumentando o número de serviços de percursos de maior dimensão, para destinos que passam a estar integrados como serviço local (atual tarifa 1).

- o Não sendo possível, nas atuais condições concorrenciais, aumentar o valor da tarifa 1, até níveis compensadores das maiores distâncias percorridas, a solução poderá passar por uma tarifa variável com a distância percorrida.
- o Numa integração de municípios com densidades populacionais muito diferenciadas, haverá que ponderar mecanismos de garantia de oferta nos territórios de menor densidade, seja por manter, nessas situações, regimes de estacionamento fixo, seja por sistemas de escala, seja, ainda, por diferenciação tarifária.

*Armando Casanova - Economista
Gabinete de estudos FPT*



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

**STAND
E VENDA
DE PEÇAS
MERCÉDES**

SINAIS DE TRÂNSITO

SINAIS DE TRÂNSITO: AS NOVIDADES “DE NOVO . . . O PARE, ESCUTE E OLHE”



Após as alterações ao Código da Estrada, e sobre o qual já escrevemos, foi agora alterado o regulamento de sinalização de trânsito, sofrendo a sua quinta alteração, através do decreto regulamentar 6/2019 (de 22/10). Considerando o número de alterações e novidades deixamos aqui as notas que nos parecem ser aquelas com maior grau de importância para os profissionais do táxi: os motoristas.

Devem todos os leitores e assim os nossos associados, seus trabalhadores e colaboradores, ou seja, todos aqueles que conduzem viaturas automóveis, ter em atenção que o novo diploma se insere em toda a política de segurança rodoviária e diminuição da sinistralidade. Mesmo nas discussões aquando das contraordenações estas duas vertentes devem – têm de – estar sempre presentes. É assim que todos os condutores devem ter em atenção os novos sinais que estarão em pleno vigor a partir de 01 de abril de 2020. CUIDADO pois, em especial, a partir desta data. Uma das principais alterações prende-se

com a criação do sinal de trânsito referente às chamadas *Zonas de Coexistência* (ou *Zona Residencial*): zonas de utilização partilhada para peões e veículos. O Código da Estrada prevê regras especiais para a circulação nessas zonas, destacando-se o limite máximo de velocidade específico de 20km/h [ou até inferior caso o fluxo de pessoas o exigir] e a obrigação de cedência de prioridade a todos os restantes veículos por parte de quem, ao circular, sai de tais zonas. De notar ainda que em tais zonas o peão tem sempre prioridade pelo que, no limite, poderá atravessar a rua/estrada onde lhe apetecer – até porque poderão não existir passadeiras - com a inerente necessidade de um muito especial cuidado por parte dos condutores de automóveis. O Código da Estrada refere que, nestas zonas, as pessoas “podem utilizar toda a largura da via pública” levando a que a via pública possa ser utilizada para a prática de um qualquer desporto. Isto é, nessas zonas de coexistência todo o cuidado será pouco. Será caso para dizer que o motorista deverá

lembrar-se: PARE, ESCUTE e OLHE.

A merecer, também, toda a atenção por parte do automóvel são as, chamadas, *passagens para velocípedes* (algo semelhante a passadeiras mas para bicicletas) onde também aqui os automóveis perdem prioridade, devendo, inclusive, moderar a velocidade independentemente dos limites máximos fixados.

As novidades de sinais levaram ao surgimento de sinais (já existirão nas nossas estradas alguns exemplares) de cariz proibitivo/informativo, seja no caso de sinalização de zonas cujo limite máximo de velocidade é de 30km/h – as denominadas *Zonas 30* - a implementar em zonas residenciais, de atividade comercial relevante e em áreas de estabelecimentos de ensino (em Lisboa já existirão duas áreas residenciais), bem como sinais avisadores da existência de *zonas de emissões reduzidas* (as *Zonas ZER*) onde somente podem circular os veículos menos poluentes. A sinalização referente às zonas de emissões reduzidas será acompanhada por painéis adicionais com a indi-

cação de quais os veículos concretamente proibidos de circular em determinadas zonas, tendo em conta o ano de fabrico dos mesmos, bem como o horário da proibição, entre outras informações.

No que se refere às contraordenações praticadas nas referidas zonas de coexistência, a acrescer ao pagamento da coima, existe um agravamento na perda de pontos, relativamente à prática do mesmo tipo de contraordenação em outros locais. Exemplificando: a prática de uma contraordenação de excesso de velocidade grave numa zona de coexistência acarreta a perda de três pontos, em vez dos dois pontos em termos gerais, o mesmo sucedendo no que se refere à prática de contraordenações de excesso de velocidade muito grave, as quais levam à subtração de cinco pontos, quando na generalidade apenas se verifica a perda de quatro pontos. Relativamente às contraordenações por ultrapassagem nas passagens assinaladas para a travessia de velocípedes, apenas estando em causa a prática de contraordenações graves, as mesmas são punidas, para além da coima, com a subtração de três pontos, em lugar da (mais habitual) perda de dois pontos.

São ainda introduzidos novos sinais de trânsito de perigo e de obrigação, destacando-se a sinalização referente a *veículos com alta taxa de ocupação*, quando no



mesmo circulem duas ou mais pessoas, incluindo o condutor.

Das novidades sinaléticas é ainda de referir um conjunto de sinais informativos de cariz turístico, geográfico, ecológico ou cultural.

Não pode deixar de se fazer a referência ao facto de mesmo após Abril de 2020 os sinais de trânsito que não estejam em conformidade com as alterações de sinais agora publicados mantêm-se válidos até à

sua substituição e que deverá ocorrer até 2030.

Terminamos como habitualmente: estas são apenas algumas (das muitas) alterações introduzidas no regulamento de sinalização do trânsito pelo que em caso de dúvidas, e em especial de contraordenações, deverão os associados contactar o gabinete jurídico da FPT. Certamente as dúvidas e incertezas serão esclarecidas e a ajuda necessária será prestada.

CONTRATOS DE TRABALHO

O QUE MUDOU NOS CONTRATOS A TERMO (A PRAZO)?

No dia 01 de outubro de 2019 entrou em vigor uma nova lei (Lei nº 93/2019 de 04/09) que introduziu várias alterações ao Código do Trabalho. Destacamos (apenas) as mais importantes para o nosso sector de atividade e assim o que deve merecer atenção por parte dos associados no caso de pretenderem contratar trabalhadores (ou renovar os seus contratos), leia-se motoristas, ou, porventura, outros profissionais.

Falamos aqui nos contratos de trabalho a termo resolutivo (conhecidos como contratos a prazo) que continuam [ainda] a ser a primeira opção por parte dos em-

presários. A questão que se coloca é se, legalmente, essa é a melhor opção.

Para que o contrato a termo seja tido como válido é preciso que o limite temporal do mesmo (por exemplo, seis meses) seja justificado, ou seja, exista uma razão/fundamento para que o trabalhador seja contratado apenas por aquele período de tempo e não por tempo indeterminado (como efectivo). Exemplificando: entender-se-à a razão de ser do porquê de, numa zona de praia, ser contratado um motorista, ou um empregado de mesa, para os meses de julho, agosto e setembro, mas dificilmente se

compreenderá a necessidade de contratar para os meses de fevereiro, março e abril. A razão de ser de tal limite temporal explica-se pelo aumento de serviço atendendo a um potencial aumento, naquele período de três meses, de clientela. Este é um dos casos, para além de outros, que a lei indica como sendo possível a contratação a termo. Por outro lado. Também o lançamento de uma nova atividade de duração incerta, ou início do funcionamento de empresa ou de estabelecimento pertencente à empresa, permite contratar trabalhadores a termo (a prazo) sendo que tal contrato só poderá



ser celebrado nos dois anos seguintes a qualquer um destes factos. Nesta matéria, entendemos que caso a empresa adquira uma nova viatura, para uma nova licença obtida, tal poderá considerar-se como que um estabelecimento novo e, assim, este ser o fundamento para a contratação de um motorista com contrato de trabalho a termo. No entanto, importa lembrar que, a substituição de um trabalhador com incapacidade temporária, bem como o acréscimo excepcional da atividade da empresa continuam a ser outros dos exemplos em que é admissível a contratação de trabalhadores a termo.

Por outro lado, passa apenas a ser considerado motivo justificativo de contratação a termo, os casos de desempregados de muito longa duração (com idade superior a 45 anos e inscritos no IEFP há mais de 25 meses), mas já não o caso de trabalhadores à procura do primeiro emprego ou desempregados de longa duração (inscritos no IEFP há mais de doze meses), salvo se outro motivo justificativo existir.

Chamamos em especial a atenção dos senhores empresários que para a validade dos contratos não basta a mera referência aos artigos da lei, sendo, isso sim, necessário que deles constem os factos que justificam a celebração do contrato

por aquele período limitado de tempo que está em causa.

A referida lei veio fixar o [novo] limite máximo de dois anos para os contratos a termo certo, e quatro para os contratos a termo incerto (aqueles contratos a prazo que fazem depender o seu fim de um acontecimento incerto, que não se sabe em que momento ocorrerá). O número máximo de renovações mantém-se em três, não podendo aquelas ultrapassar a duração inicial do contrato: o contrato inicial celebrado pelo prazo de 1 ano, só poderá ser renovado uma vez pelo prazo de 1 ano OU renovado duas vezes pelo prazo de 6 meses cada OU renovado três vezes pelo prazo de 4 meses cada.

De notar que o período experimental no caso dos contratos de trabalho por tempo indeterminado (efectivos) poderá ser, como regra geral, de 90 dias e de 180 dias, por exemplo, para os trabalhadores que estejam à procura do primeiro emprego. No caso dos contratados a termo, o período experimental continua a ser, como regra, 30 dias ou 15 dias, consoante a duração do contrato seja de duração igual/superior a seis meses ou inferior a seis meses. No entanto, casos existem em que o período experimental poderá ser excluído. No caso do nosso sector haverá ainda a considerar o que a contratação coletiva prevê e apresenta regras que po-

derão ter uma leitura diferente do aqui referido.

Também o número de horas de formação contínua que a empresa tem de proporcionar ao trabalhador aumentou de trinta e cinco horas para quarenta horas/ano. Em caso de caducidade (fim) do contrato de trabalho a termo certo por verificação do seu termo (da razão justificativa do tal limite temporal), isto é, chegado ao final do prazo acordado pelas partes, o trabalhador terá direito, caso não tenha sido ele a comunicar o fim do contrato, a uma compensação correspondente a 18 dias de retribuição base e diuturnidades por cada ano completo de antiguidade.

É, ainda, eliminado o banco de horas individual, devendo cessar até 1 de outubro de 2020 todos aqueles que ainda estejam em vigor.

Relembramos que estas são apenas algumas (das muitas) alterações introduzidas pela nova lei aos contratos de trabalho e, em especial, a termo, pelo que, em caso de contratação de trabalhadores, e até da renovação de contratos de trabalho, deverão os associados contactar o gabinete jurídico da FPT. Certamente as dúvidas e incertezas serão esclarecidas.

*João Cordeiro/ Cláudia Guerra
Gabinete Jurídico da FPT (Delegação Centro)*

FICHA TÉCNICA

DIRETOR Carlos Ramos; **PROPRIEDADE** Federação Portuguesa do Táxi - FPT **NIF** 503404730 **REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO** Estr. Paço do Lumiar R2, 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** Av. 25 de Abril, Lote 120 Edifício Cedipraia - Loja 33 | 8500-511 Portimão **TELF** 961 939 083 **E-MAIL** dnuc.portimao@fptaxi.pt - **EDITOR** Rafael Vicente - Estr. Paço do Lumiar R2, 1600-543 Lisboa **E-MAIL** gabinete.imprensa@fptaxi.pt - **FOTOGRAFIA** Rafael Vicente - **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Ivo Mendes **REVISÃO** Carlos Silva - **COLABORADORES** Ana Rita Silva, Isabel Patrício, António Pedro, Carlos Lima, Patrícia Jacobetty, João Cordeiro, Armando Casa Nova, José Romão, Francisco Costa Lopes, Carla Silva, Alzira Lopes, Andreia Bárrios - **PUBLICIDADE** Rute Oliveira - **IMPRESSÃO** SIG - Sociedade Industrial Gráfica - Rua Pedro Escobar, 21 - Bairro de S. Francisco 2685-574 CAMARATE **TIRAGEM** 4.000 exemplares - **EMPRESA JORNALÍSTICA** 219182 - **Nº REGISTO ERC** 119183 - **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 caráter 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

