

TÁXI

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

90

Quando Portugal precisa, o Táxi avança.

REPORTAGEM

Perto de 200 mil portugueses já foram transportados de táxi até aos Centros de Vacinação Covid 19. O encaixe financeiro ronda 1 milhão de euros. A iniciativa recebe o elogio do Diretor da Organização Mundial da Saúde para a Europa.

Demorou, mas acabou
Fim do LIC

Descarbonização da Frota de Táxi
Contributos FPT

Homenagem a Rogério Cação
Figura do Ano 2021 CASES



Na dificuldade agarra a **oportunidade** AUTOCOOPE

Junta-te à maior frota nacional de táxis

Condições especiais de adesão

Exerce a profissão com todos os direitos

- Segurança Social,
- Seguro de acidente de trabalho,
- Prémio de permanência,
- Prémio de produtividade,
- Prémio de assiduidade,
- Medicina do trabalho e assistência médica gratuita para ti e para a tua família.

Decide o teu caminho. Sê sócio Autocoope.

Mais info: 217 996 466 (Emília Sereno)



AUTOCOOPE
Cooperativa de Táxis de Lisboa



Carlos Ramos

JUNTA A TUA FORÇA À MINHA

Logo nas primeiras semanas de 2022 começou a campanha nacional da FPT para angariação de novos sócios. A campanha apela aos motoristas de táxi que ainda não são sócios da FPT para que juntem a sua força às ideias e valores que dignificam e credibilizam os profissionais do táxi.

Quem junta a sua força à FPT sabe que está numa luta séria, limpa e consistente em defesa de uma vida melhor.

É nessa luta que 2022 já tem para contar: no combate aos efeitos da pandemia, assinámos a Carta Reclamativa da CPPME para que o novo Governo mantenha e reforce os apoios à retoma da atividade e os municípios prossigam o desenvolvimento da economia local tendo os táxis como parceiros.

E porque os tempos continuam a ser de exceção, vai propor a FPT medidas de exceção para resolver a falta de mão-de-obra que atinge a atividade. Nunca pondo em causa os pilares da dignificação profissional, a proposta, a ser apresentada ao novo Governo, visa permitir temporariamente um acesso mais rápido ao exercício de funções para os candidatos a motorista de táxi.

Também nesta edição, pode ler o contributo FPT para a criação de políticas públicas que permitam a descarbonização da frota. Um objetivo sem fronteiras que nos levou em reportagem a Oliveira do Hospital.

2022 tem de ser o ano para avançar na modernização do modelo de negócio através da digitalização de procedimentos e de respostas às comunidades, da criação de contingentes intermunicipais resultantes da transferência de competências no âmbito da descentralização e, com igual grau de importância, através de uma profunda revisão do sistema tarifário. No fundo, reformas estruturais na forma de servir o público que – de acordo com o Instituto dos Transportes e da Mobilidade – em breve serão reveladas, no relatório final do Grupo de Trabalho para a Modernização do Táxi.

Esperança renovada traz a esta edição Lluís Berbel, dirigente da CET – Confederação Europeia do Táxi. Ele apela à união dos profissionais de toda a Europa para o combate organizado às políticas que pretendem liberalizar os transportes ligeiros de passageiros.

Deixo para o fim um orgulho que todos temos o direito de sentir, o reconhecido papel do serviço público de táxi no êxito do processo de vacinação Covid 19. O país precisou de ajuda, o táxi estava lá e continua presente.

ÍNDICE

04 Fim do LIC

Novas formas de registar e publicitar o horário de trabalho

06 Descarbonização do Táxi Contributos FPT

13 Reportagem

O Táxi na vacinação Covid 19

28 Carta Reclamativa CPPME Mandato 2022 -2026

29 Homenagem a Rogério Cação Figura do ano 2021 CASES

FICHA TÉCNICA

DIRETOR: Carlos Ramos;
DIRETOR ADJUNTO: António Marques;
PROPRIEDADE: Federação Portuguesa do Táxi – FPT;
NIF: 503404730;
REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO: Estr. Paço do Lumiar R2,
Loja A, 1600-543 Lisboa;
TELF: 217 112 870; FAX: 217 112 879; E-MAIL sede@fptaxi.pt;
EDITOR: Carlos Ramos
E-MAIL: revista@fptaxi.pt;
FOTOGRAFIA: Carlos Ramos;
PAGINAÇÃO E GRAFISMO: Ivo Mendes;
REVISÃO: Ana Carina Rolo;
PUBLICIDADE: Rute Oliveira;
IMPRESSÃO STICKERBRAND: LDA, Rua do Sol ao Rato,
n.º 100 2.º Dt.º, 1250-263 Lisboa;
TIRAGEM: 4.000 exemplares;
EMPRESA JORNALÍSTICA: 219182;
N.º REGISTO ERC: 119183;
DEPÓSITO LEGAL: 92177/95;
ESTATUTO EDITORIAL: fptaxi.pt

FIM DO LIC - LIVRETE INDIVIDUAL DE CONTROLO: NOVAS FORMAS DE REGISTAR E PUBLICITAR O HORÁRIO DE TRABALHO



Foi publicada no dia 4 de janeiro de 2022 para entrar em vigor no dia 1 de janeiro de 2022 a Portaria nº 7/2022 que revoga a referida Portaria nº 983/2007 e regulamenta as condições de publicidade dos horários de trabalho e a forma de registo dos tempos de trabalho dos trabalhadores afetos à exploração de veículo automóvel, incluindo do condutor independente, e que põe termo à existência e utilização do Livrete Individual de Controlo (LIC).

Assim, para o táxi, resulta da nova portaria o seguinte:

I - PUBLICIDADE DOS HORÁRIOS DE TRABALHO

A) Motoristas trabalhadores por conta de outrem:

a. Horário de trabalho Fixo a publicidade é efetuada através de mapa de horário de trabalho que deve estar disponível na sede/residência do empregador e na viatura ou

através de tacógrafo ou outro sistema informático homologado e que cumpra os requisitos previstos no anexo à Portaria nº 7/2022;

b. Isenção Horário de Trabalho a publicidade é efetuada através do acordo de isenção de horário de trabalho que deve estar disponível na sede/residência do empregador e na viatura;

c. Horário de trabalho móvel a publicidade é efetuada através de tacógrafo ou de sistema informá-

tico homologado e que cumpra os requisitos previstos no anexo à Portaria nº 7/2022;

B) Motoristas condutores independentes/empresários em nome individual:

A publicitação dos tempos de trabalho destes motoristas pode ser feitas por via de tacógrafo ou por via de sistema informático homologado e que cumpra os requisitos previstos no anexo à Portaria nº 7/2022;

II - REGISTO DOS TEMPOS DE TRABALHO - RECOLHIDOS DOS SUPORTES USADOS PARA PUBLICITAÇÃO DOS HORÁRIOS DE TRABALHO

C) Motoristas trabalhadores por conta de outrem:

Seja para motoristas com horário de trabalho fixo, com isenção de horário de trabalho ou com horário móvel – o registo dos tempos de trabalho é efetuado pelo empregador, em suporte de papel ou em sistema informático,

e deve registar as horas de início e de termo do tempo de trabalho, os tempos de condução, os intervalos de descanso e os descansos diários e semanais, devendo, no caso de sistema informático, ser visado pelos motoristas com uma periodicidade quinzenal;

D) Motoristas condutores independentes:

Aplicam-se as mesmas regras que aos motoristas trabalhadores por conta própria, ou seja, ou em suporte de papel ou em suporte informático;

Os dados e registos decorrentes seja da publicitação dos horários de trabalho seja do registo dos tempos de trabalho devem ser mantidos e conservados durante cinco anos, e serem disponibilizados a entidades fiscalizadoras sempre que estas o solicitem.

Até 31 de Agosto de 2022 o empregador pode efetuar a publicitação dos horários de trabalho nas novas modalidades aprovadas pela Portaria: mapa de horário de trabalho, acordo da isenção do horário de trabalho, tacógrafo sistema informático ou manter a utilização do Livrete Individual de Controlo (LIC), dispensando-se a sua autenticação.

SISTEMA TARIFÁRIO 2022: FPT RECLAMA URGÊNCIA NA REVISÃO E EXECUÇÃO

No passado dia 7 de fevereiro, a Federação Portuguesa do Táxi solicitou ao Secretário de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor “urgência na revisão do sistema tarifário 2022”. Alegou a FPT que se “aproxima a mudança da hora (27 março), o que implica a alteração de mais de 9 mil taxímetros (onde o custo por unidade é de 150 euros), a que se junta,

nos meses seguintes, os feriados nacionais que ainda não se sabe como serão retratados no sistema tarifário a definir para o corrente ano, mas que, obrigatoriamente, implicarão nova alteração dos taxímetros referidos, com o mesmo custo de 150 euros por unidade”.

Nesta comunicação com o Secretário de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor, a FPT alertou que “os custos que se perspeti-

vam, se a ação necessária e a tempo não acontecer, só por si, podem anular qualquer solução de mitigação da crise económica e social que atinge o Táxi”.

A 24 de novembro de 2021, a FPT partilhou com o Secretário de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor uma proposta de revisão do sistema tarifário para 2022, mas até à data não há notícia de qualquer tipo de acolhimento.



TRANSPORTE FLEXÍVEL PREMIADO PELA COMISSÃO DA UE

Desenvolvido pela Comunidade Intermunicipal (CIM) do Médio Tejo, o “Transporte Flexível a Pedido” venceu o Prémio Regiostars 2021, “Escolha do Público” na categoria “Valorização da mobilidade verde”, anunciou em Bruxelas a Comissão Europeia, no passado mês de dezembro. O concurso premiou projetos financiados pelos fundos europeus,

demonstradores de excelência e de novas abordagens no âmbito do desenvolvimento regional.

O “Transporte Flexível a Pedido no Médio Tejo” conta com 70 circuitos e 1200 passageiros por mês. Tem provado a sua sustentabilidade ambiental e económica, e contribuído para a inclusão social. Resultados que já promoveram a sua réplica em outras zonas do País.

DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA TÁXI: CONTRIBUTOS FPT PARA FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS



A Táxi publica parte de um documento, elaborado pela FPT, para a necessidade de mudar o paradigma energético no abastecimento da frota. O trabalho de avaliação e de recomendação foi entregue ao anterior Executivo e será relembrado ao novo Governo.

ENQUADRAMENTO

A recente aprovação pela Assembleia da República, da Lei de Bases do Clima, numa decisão praticamente unânime, ocorrendo em simultâneo com a conferência COP26 das Nações Unidas, sobre as alterações climáticas, veio colocar novas exigências ao setor de transportes (nele se incluindo o táxi), abrindo, em simultâneo, perspectivas de evolução.

Não há dúvida que os esforços necessários aos objetivos de contenção do aquecimento provocado pelo efeito de estufa, só alcançáveis (no mínimo) num quadro de neutralidade carbónica, implicarão uma alteração radical nos sistemas de mobilidade das pessoas, na parte que ao táxi importa.

Essa alteração radical implicará (para além de alterações na orga-

nização espacial do território) uma transferência massiva da deslocação em transporte automóvel individual, para os sistemas de transporte público, nomeadamente coletivo.

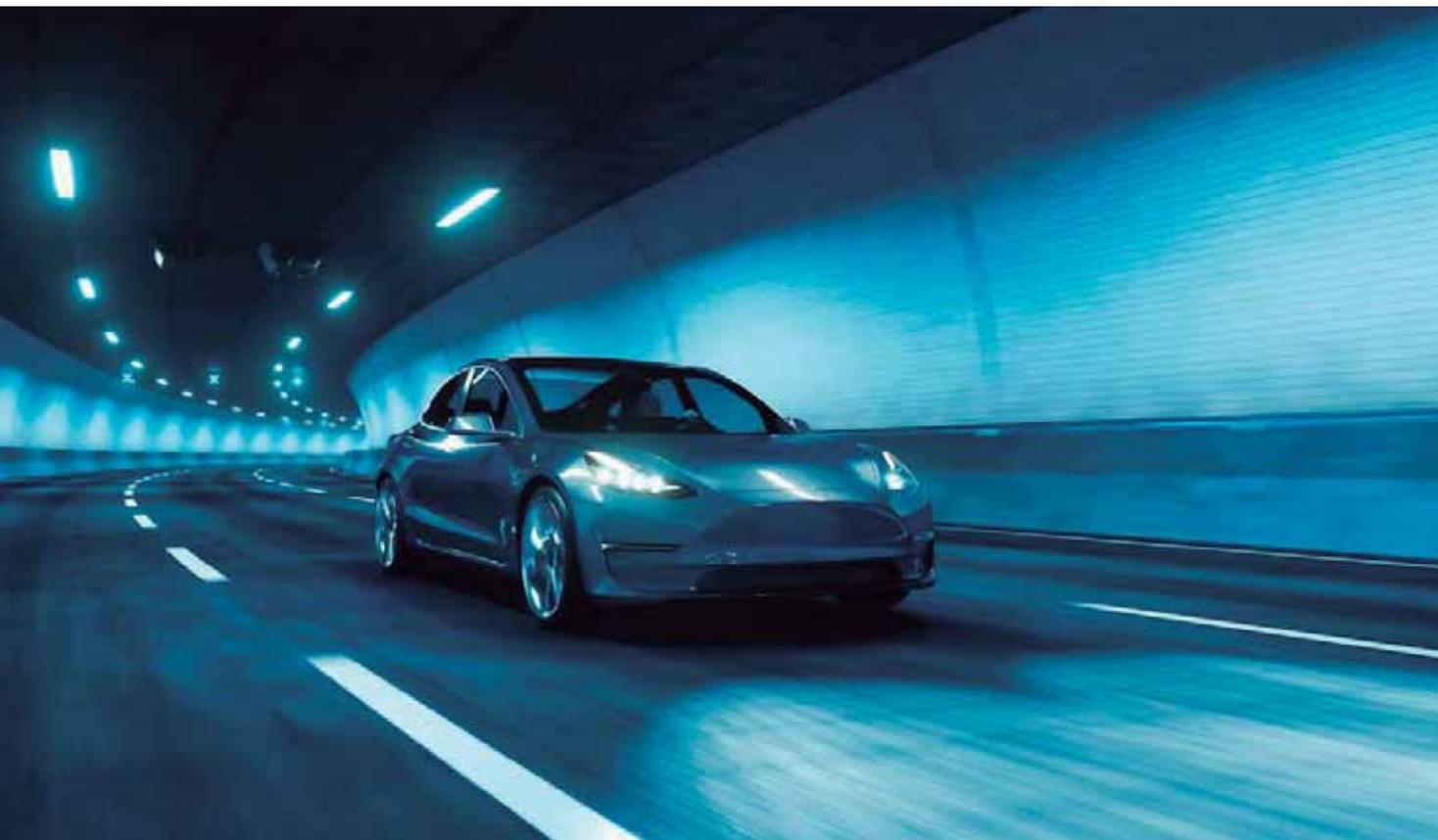
Esta transferência obrigará à disponibilidade de modos de transporte complementar, quer para assegurar a capilaridade da oferta, quer para garantir as necessidades de mobilidade específicas, a pedido, a que os meios de transporte coletivo não conseguem dar resposta.

O desenvolvimento do transporte em táxi, numa ótica de integração no sistema de mobilidade, tendo em vista a substituição do transporte individual é, assim, essencial. Embora os ganhos do ponto de vista da neutralidade carbónica sejam efetivos, pela simples transferência de modos de transporte, é um facto

que estes benefícios só serão máximos se as “novas” ofertas de transporte forem, também elas, neutras do ponto de vista das emissões de carbono.

Assim, entendemos que o cumprimento dos objetivos gerais implica:

- Um reforço da utilização do transporte em táxi, como elemento essencial da malha de oferta de transporte público, suscetível de assegurar a transferência do transporte em viatura própria, para o transporte público.
- A descarbonização da frota de táxi através da adoção de sistemas de motorização elétrica, desde logo suportados em baterias, e desde que viável e quando se justifique, suportados em hidrogénio (“fuel cell”).



CONDICIONANTES, OPORTUNIDADES E OBSTÁCULOS A ULTRAPASSAR

- A descarbonização da frota de táxi enfrenta um conjunto de obstáculos, mas também de oportunidades, que se identificam:
- A crescente instituição de zonas de emissões reduzidas, nas zonas centrais das cidades de maior dimensão, desde que não venham a ter impacto limitado pelo tradicional cortejo de exceções, constituirão oportunidades para aumento do peso das soluções de motorização elétrica no setor.
- Também a tendência para aumento de preço dos combustíveis fósseis, quer por via da crescente irregularidade do mercado, quer, fundamentalmente, pelo aumento da fiscalidade incidente sobre o carbono, tenderão a penalizar os resultados da exploração do táxi suportada em motorização de combustão, na comparação com a motorização elétrica.

- A generalização da oferta de viaturas elétricas, a par da massificação da sua produção, resultará numa redução do preço relativo dessas soluções, facilitando a sua introdução no mercado, nomeadamente se beneficiarem de soluções comerciais adaptadas às características do setor do táxi.
- Finalmente, o ambiente geral favorável aos veículos elétricos, impactará também sobre as escolhas dos consumidores, resultando na opção crescente pela utilização dos táxis com motorização elétrica, em prejuízo dos que passarão a ser encarados como “antiquados”, “poluidores”, etc.

Subsistem, no entanto, um conjunto de obstáculos que dificultam a transferência acelerada do setor do táxi para modos de motorização elétrica, designadamente:

- A perceção generalizada no setor de que a autonomia das viaturas

é incompatível com o serviço de táxi.

- Também a insegurança no que respeita à fiabilidade e durabilidade das baterias, quando sujeitas aos regimes de exploração do táxi (intensidades de utilização elevadas, ultrapassando por norma os 50.000 km anuais), com utilização de múltiplos carregamentos incompletos, gera compreensíveis dúvidas sobre os custos de utilização totais, na comparação com as viaturas térmicas, cuja conta de exploração é bem conhecida.
- Por outro lado, a disponibilidade de postos de carregamento é, ainda, insuficiente, sendo inexistentes (ou muito pouco significativas) as disponibilidades de carregamento dedicadas ao serviço de táxi, quer em modo de carregamento rápido, por forma a evitar a suspensão do ciclo de exploração, quer em modo de carregamento normal, possibili-

tando a recarga das baterias no período de imobilização diário.

- A atomização do setor táxi, em que predominam os operadores detentores de uma única viatura, dificulta o investimento em viaturas de custo mais elevado, por obrigar a valores de investimento proporcionalmente mais significativos, num momento único, a que acresce a migração total da oferta, reforçando os receios de indisponibilidades já expressos.
- Os sistemas de incentivo à introdução de viaturas elétricas, por outro lado, premiaram a permuta de viaturas mais antigas, foram estabelecidos em base anual, não facilitando, dessa forma, a iniciativa dos industriais mais dinâmicos (provavelmente com parques mais modernos).
- Embora de natureza conjuntural, os impactos económicos e sociais da crise pandémica, estabelecendo limitações à mobilidade e propiciando (ainda que de forma limitada no tempo) um regresso à deslocação em viatura própria, resultaram na descapitalização dos operadores de táxi, com perspetivas de recuperação lenta, o que dificulta a realização de novos investimentos na frota.

(...)

MEDIDAS GERAIS

Política de incentivos à introdução de viaturas elétricas

Tendo em conta a necessidade de renovação integral do parque automóvel táxi, até ao final da década, algumas medidas de carácter geral poderão contribuir para incentivar a troca por viaturas elétricas:

- Programa de incentivos financeiros, plurianual, para a introdução de viaturas elétricas, por via de subvenção, que se propõe que seja independente da idade dos veículos, ao contrário do que vem sendo praticado (não faz sentido incentivar diferenciadamente a troca de viaturas mais antigas, quando já existe uma obrigação legal de proceder a essa troca).
- O valor das subvenções deverá ser substancialmente superior ao atualmente praticado e, beneficiando do carácter plurianual do programa, ser regressivo, ou seja, mais generoso nos primeiros anos, podendo o seu valor ir sendo reduzido, assim acompanhando, por um lado, a previsível redução do custo dos veículos, mas premiando os precursores, compensando, de alguma forma, o risco que percecionam.
- Tendo em consideração a probabilidade de os sistemas de “ren-

ting” terem uma utilização reforçada na introdução de viaturas elétricas, deveria ser prevista a elegibilidade deste modelo de aquisição, quer no exercício da atividade do táxi, quer no sistema de incentivos, desde que o contrato de aluguer acautelasse a exclusividade de utilização do táxi por período a determinar (a exemplo do que ocorre já com o ISV, em que o benefício é ajustado em função do número de anos de utilização como táxi).

- Desconsideração fiscal (em sede de IRC/IRS) das mais valias resultantes de operações de abate de viaturas táxi, quando resultem na introdução de viaturas elétricas.
- Desconsideração fiscal da penalização em sede de ISV incidente sobre a viatura térmica substituída por viatura elétrica, quando a primeira não tenha ainda cumprido os anos de matrícula necessários à isenção plena (benefício só válido para viaturas térmicas adquiridas antes da publicação da norma que o institua).
- Manter majoração dos custos com eletricidade automóvel na atividade táxi, para efeito de dedução à matéria coletável em sede de imposto sobre o rendimento, em níveis sempre supe-



riores às majorações vigentes no consumo de combustíveis.

- Enquadrar o IVA a liquidar na aquisição de viaturas elétricas para utilização no serviço de táxi no regime de inversão de IVA, como incentivo relevante aos operadores de pequena dimensão, que assim evitam um esforço de tesouraria que, dependendo do custo da viatura se pode alargar para além de um ano (poderá ser considerado, como opção, o enquadramento em IVA, à taxa 0 – IVA Ecológico).
- No quadro da plurianualidade proposta para o programa de incentivos deve ser autorizada a possibilidade de aprovar planos plurianuais de frota, respondendo à necessidade de previsibilidade dos planos de investimento dos detentores de frotas (só na cidade de Lisboa serão provavelmente mais de 50 os industriais com frotas superiores a 5 viaturas – ainda que tituladas por diferentes NIF).

Política de incentivos às infraestruturas das viaturas elétricas

Um dos bloqueios à introdução de viaturas elétricas no setor do táxi resulta da dificuldade de assegurar o carregamento elétrico das viaturas, em condições de disponibilidade e

custo compatíveis com a continuidade de exploração do serviço.

É certo que a rede pública de carregamento se vai expandindo, mas também é verdade que a densidade e disponibilidade destes postos não está sempre assegurada (nomeadamente no que respeita ao carregamento rápido, necessário à segurança da atividade).

Deveria, assim, assegurar-se um plano de incentivos específico, vocacionado para o reforço da disponibilidade da infraestrutura de carregamento, designadamente:

- Incentivos diretos a sistemas combinados de produção para autoconsumo e postos de carregamento, a instalar em locais de propriedade de industriais do táxi ou disponíveis a longo prazo.
- Priorizar os reforços de potência da rede de abastecimento elétrico para sistema de carregamento de viaturas elétricas (não só para o setor táxi, mas para todos os sistemas de abastecimento de frota).
- Estabelecer programas de incentivos à densificação da malha de postos de carregamento em territórios de baixa densidade, incluindo postos de carregamento rápido e ultrarrápido.
- Estudar o enquadramento fiscal do carregamento de viaturas elé-

tricas na rede doméstica e definir um enquadramento que possibilite a consideração para efeitos fiscais (nomeadamente em IVA) desses custos, explorando nomeadamente o modelo DPC (Detentor de Posto de Carregamento de acesso privativo) previsto no enquadramento da mobilidade elétrica.

- Estudar com os distribuidores de energia elétrica os modelos de faturação separada (uso doméstico/uso profissional) dos consumos de energia, mais adequados ao setor, assim como processos ágeis para a sua implementação e adesão pelos profissionais.
- Estudar com a MOBI.E, os CEME (Detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica) e OPC (Operadores de ponto de carregamento) soluções de tarifário, taxas e adicionais, adequadas ao setor, nomeadamente no que respeita aos adicionais inerentes aos carregamentos rápidos e ultrarrápidos.

Políticas de inovação, demonstração e promoção

Propõe-se que:

- Sejam lançados programas de teste e demonstração, com um número de viaturas representati-





vo da realidade do setor táxi, devidamente monitorizado, incluindo através da publicitação pública dos resultados, naturalmente em associação com os distribuidores das marcas, e com apoio de financiamento público no que respeita aos custos de organização, publicitação, instalação e funcionamento dos sistemas específicos de recolha da informação.

- o Estes programas deverão ser estruturados em situação real, incluindo também viaturas afetadas a regiões de baixa densidade, através da substituição temporária de viaturas térmicas, por forma a garantir que a exploração decorre em condições comparáveis, sem prejuízo do industrial, concluído o período de utilização temporária, optar pela aquisição da viatura em substituição definitiva da viatura térmica.
- o Os programas deverão permitir sistematizar e divulgar informação sobre o número de serviços realizados e número de serviços perdidos por autonomia insuficiente;

quilómetros percorridos e carregamentos necessários: consumo de energia; manutenção das baterias, e em geral toda a informação de exploração relevante à divulgação pública dos impactos da introdução de viaturas elétricas.

- o Para assegurar o acompanhamento e integração no setor das inovações tecnológicas, que forem sendo disponibilizadas, estes programas devem incidir não apenas sobre soluções já amadurecidas, mas também sobre soluções tecnológicas novas, como por exemplo, os sistemas de carregamento por indução e as viaturas a hidrogénio.

MEDIDAS LOCAIS

Na medida em que o serviço de táxi é um serviço de carácter local, na maioria dos casos operado por residentes locais, o ambiente favorável à migração rápida das viaturas de serviço de táxi para modos de motorização elétrica vai depender, em grande parte, de iniciativas locais (pelos municípios ou pelas autorida-

des de transporte em que estejam associados).

Estas medidas serão variáveis, adaptadas sempre aos contextos locais, mas indicam-se desde já algumas possíveis:

- Possibilitar a afetação (nas condições dos regulamentos municipais) de lugares de estacionamento equipados com carregadores lentos, em locais na vizinhança da residência de operadores licenciados no município, eventualmente com limitação horária (por exemplo só durante a noite e fim de semana) possibilitando o carregamento das viaturas no período de descanso.
- Criar áreas reservadas em parques de estacionamento periféricos, com carregadores, possibilitando a sua utilização para os procedimentos de renição de viaturas com regimes de exploração em dois turnos.
- A partir do momento em que o peso das viaturas elétricas no total da frota o possibilite, sem prejuízo da oferta de transporte em táxi, assegurar prioridade no acesso às áreas de emissões reduzidas a táxis com motorização exclusivamente elétrica.
- Desenvolver as redes de carregamento de veículos elétricos, nos territórios de baixa densidade, assegurando disponibilização de postos de carregamento rápido e ultrarrápido acessíveis aos operadores de táxi (e em geral aos usos profissionais).

(...)” Lisboa, 27 de novembro 2021

#eusoutaxi

Envie a sua opinião, notícia,
história ou comentário para revista@fptaxi.pt

TÁXIS ELÉTRICOS: FERNANDO MOTA FOI DOS PRIMEIROS



Da direita para a esquerda: Fernando Mota e seus empregados, Rita Mota (filha) e Jorge Quaresma



Os dois Zoe da frota de Fernando Mota

Em Oliveira do Hospital, Fernando Mota, sócio 2712 da FPT, apostou na eletrificação da frota há quase 3 anos. Aproveitou os incentivos do Estado, o apoio ao abate de viaturas velhas e a eletricidade que, na altura, era totalmente gratuita nos postos de carregamento.

Contas feitas por Fernando Mota, *"a boa aposta"* foi um *"investimento de 6 a 7 mil euros"*. Hoje tem 2 Renault ZOE (elétricos) que *"para trabalhar em Oliveira do Hospital são perfeitos. Em carregamento rápido, meia hora é suficiente para ficarem operacionais e*

darem as suas voltas durante o dia", revela satisfeito.

Fernando Mota tem uma frota de 5 táxis, 3 são movidos a gasóleo e servem para as viagens mais longas: *"assim não ficamos atrapalhados"*, conclui.

Este sócio FPT mostra alguma preocupação com o aumento do preço da eletricidade. Num posto de carregamento de Oliveira do Hospital, ele lamenta: *"ainda a semana passada - e tenho ali a etiqueta antiga - a tarifa variável estava a 0,010 € e agora está a 0,020€.* *A continuar assim, não compensa"*.

A reportagem Táxi viajou durante 3 dias, no norte do país, ao volante de um Renault Zoe cedido pela Renault Portugal



Notas Táxi da experiência:

Autonomia

A viagem Carcavelos – Porto (332 Km) com 2 passageiros adultos e meia bagageira preenchida foi possível com 1 só carregamento (bateria a 100%) em modo ECO.

Universalidade de carregamento

O Renault ZOE pode ser carregado em casa, nos postos públicos e nas estações de serviço, aceitando todas as soluções de carregamento dos veículos elétricos.

Durabilidade dos materiais

O habitáculo, principalmente o tablier, os apoios das portas e os bancos foram construídos através da reciclagem de garrafas de água e cintos de segurança, garantindo um material de elevada resistência e sustentabilidade.

Serviço pós-venda/baterias

A Renault assume ser a única marca que tem uma rede nacional de assistência aos veículos elétricos e, em caso de avaria da bateria, a única que resolve o problema em Portugal, na sua oficina de Loures.

Cautelas e cuidados

A autonomia da bateria sofre uma redução significativa quando se desliga o modo ECO de condução para atingir velocidades mais robustas. Ao longo da A1, todas as estações de serviço têm já postos de carregamento elétrico, mas nem todos estão em funcionamento (Ex: POMBAL). Ao longo do IP3 não existem postos de carregamento. O posto de carregamento no parque do Mercado Municipal de Coimbra não cumpre a função: em 3 horas carregou apenas 20% da bateria.

ZOE: O ELÉTRICO MAIS VENDIDO NA EUROPA



Joana Cardoso | Diretora de Comunicação e Transformação da Renault Portugal

Táxi - Que novidades traz a Renault em 2022 para o fortalecimento da mobilidade elétrica?

JC - 2022 fica marcado para a Renault pelo lançamento do novo Mégane E-TECH 100% Elétrico, o primeiro automóvel fruto da Renaultion, o novo plano estratégico da marca. O novo Mégane E-TECH 100% Elétrico incorpora e reflete toda a experiência do Grupo Renault na mobilidade elétrica. São mais de 10 anos de experiência, 10 mil milhões de “e-quilómetros” e mais de 440 mil automóveis elétricos vendidos, que nos permitem maximizar e otimizar o desempenho dinâmico, a eficiência energética, a autonomia, o prazer de condução e a habitabilidade. Também a bordo as novidades do Renault Mégane E-TECH 100% Elétrico serão muitas. Desde logo destacamos o novo sistema multimédia OpenR com cerca de 24 polegadas de superfície vidrada e que incorpora um novo sistema operativo desenvolvido com a Google, que proporciona uma experiência de condução personalizada e perfeitamente integrada que não tem paralelo em qualquer outro automóvel deste segmento.

Táxi - Essas novidades contemplam o mercado do táxi? Se sim, de que maneira?

JC - O Mégane E-TECH 100% Elétrico tem todos os argumentos para ser uma boa opção para Táxi, desde logo pelos baixos custos de utilização típicos de um automóvel elétrico, mas também pelos seus 470 km de autonomia e tempos de carregamento entre os mais rápidos do mercado, que permitem repor até 300 km de autonomia em cerca de 30 minutos numa estação de carga rápida de 130 kW. Paralelamente, através da unidade de negócio do Grupo Renault, Mobilize Power Solutions, disponibilizaremos especialistas que acompanham os profissionais na transição para a mobilidade elétrica, propondo a solução mais adequada em termos de rentabilidade a curto e médio prazo; da infraestrutura de carregamento em função das suas necessidades e da otimização da sua instalação, através das energias renováveis e dos serviços de gestão.

A experiência da Renault no mercado de pós venda traduz-se também nos serviços para profissionais do Renault Pro+ que nos permite dar uma resposta rápida, flexível e eficaz

a todos os profissionais do sector, minimizando os tempos de paragem para manutenções ou reparações, maximizando assim a sua rentabilidade. De resto a Renault é a única marca a ter um centro de reparação de baterias de veículos elétricos em território nacional.

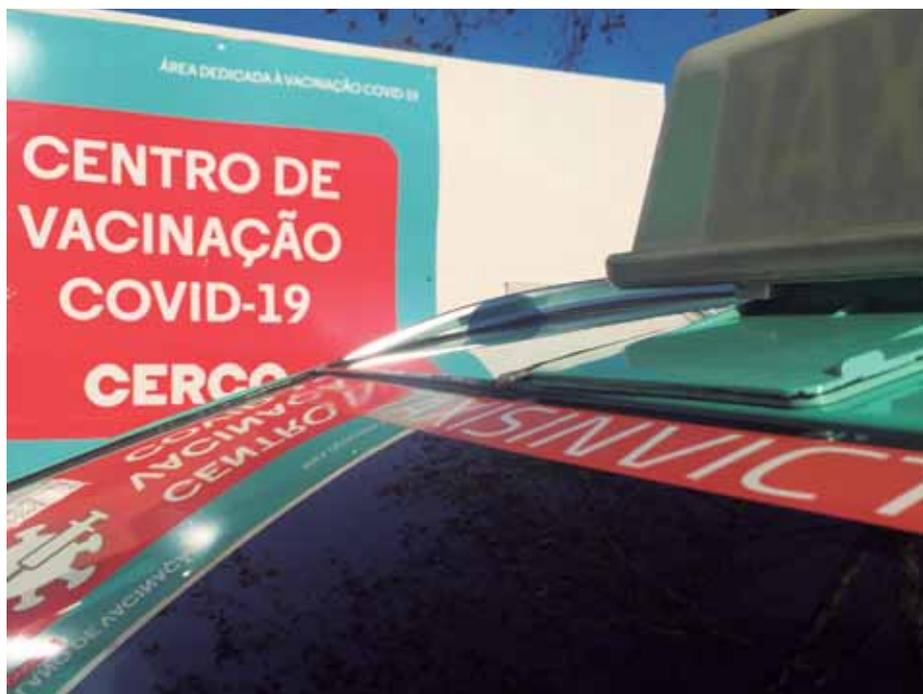
Táxi - Esta edição Táxi tem o apoio comercial da Renault através de uma viatura Zoe. Este modelo já é icónico para a marca?

JC - O Renault ZOE é o automóvel elétrico mais vendido de sempre na Europa com mais de 355 mil unidades vendidas, o que faz dele um ícone e um sucesso comercial em toda a linha. Lançado há uma década no mercado, tem sofrido sucessivas evoluções que lhe permitem ainda hoje estar entre os mais competitivos, interessantes e vendidos automóveis elétricos do mercado, sendo que, os seus baixos custos de utilização são um enorme trunfo para os profissionais do sector.

Táxi - Considera a Renault que a eletrificação é a real alternativa aos motores térmicos ou o hidrogénio também será futuro?

JC - Para a Renault, enquanto houver procura no mercado pelas diferentes soluções vamos continuar a desenvolvê-las e a disponibilizá-las aos nossos clientes. Na nossa gama disponibilizamos à data, motores a gasóleo, a GPL, a gasolina, Híbridos e Elétricos e temos vindo a desenvolver o hidrogénio essencialmente em veículos comerciais ligeiros. A inovação sempre esteve no ADN da Renault, daí termos por exemplo apostado na mobilidade elétrica há 10 anos. Desta forma estaremos preparados para dar a melhor resposta aos nossos clientes em qualquer altura e com qualquer tecnologia.

VACINAÇÃO COVID-19

QUANDO PORTUGAL PRECISA,
O TÁXI AVANÇA

Porto, Lisboa, Faro e Portimão. Perto de 200 mil portugueses já foram transportados de táxi até aos Centros de Vacinação Covid 19. Através de protocolos entre municípios e operadores, dois objetivos têm sido conquistados: defesa da saúde pública e trabalho com retorno financeiro a rondar 1 milhão de euros. A iniciativa já mereceu o elogio do Diretor da OMS para a Europa – Organização Mundial da Saúde.

No Porto, a Vereadora dos Transportes Cristina Pimentel retrata como “notável” o que tem sido feito.



Cristina Pimentel | Vereadora dos Transportes da CM Porto

Táxi - Como avalia a prestação dos motoristas de táxi e suas centrais na missão de transporte dos municípios aos centros de vacinação?

Cristina Pimentel - No âmbito do acordo celebrado pelo Município do Porto com as duas centrais de táxi da cidade - Raditáxis e Táxis Invicta – é de realçar que a disponibilidade de colaboração de ambas as centrais neste processo foi notável, tanto na fase inicial para se disponibilizar este serviço, em março de 2021, como para o manter, agilizar e fazer cumprir até hoje.

Táxi - Quantas pessoas já recorreram ao transporte táxi com esse propósito? E qual o custo para o município?

Cristina Pimentel - A 31 de dezembro de 2021 já tinham sido realizadas 45.566 viagens desde o início deste programa, em março

de 2021. O valor suportado pelo Município ascende a valores superiores a 246 mil euros.

Táxi - Que sentimento nutrem os municípios transportados?

Cristina Pimentel - O facto de termos tido a necessidade de reforçar a verba inicialmente prevista para o serviço por duas vezes, bem como prorrogar o acordo ao longo deste tempo revela a procura existente e de forma indireta a satisfação com a disponibilização deste serviço.

Táxi - Esta iniciativa conjunta com a CM do Porto vai continuar até quando?

Cristina Pimentel - Neste momento, a data que podemos ter como referência é a do atual acordo com as centrais de táxi e que corresponde a 30 de junho de 2022, sem prejuízo de poder ser prorrogada em caso de necessidade.

COMPETE AO TÁXI ENTRELAÇAR CAMINHOS!



O Presidente da RadiTáxis, Agostinho Seixas, revela igualmente enorme satisfação com o trabalho desenvolvido no processo de Vacinação Covid 19. Por escrito, Agostinho Seixas responde que é o momento para o Táxi integrar e potenciar um Sistema de Transporte Urbano Multimodal.



Agostinho Seixas | Presidente da RadiTáxis

Táxi - Que comentário merecem os valores alcançados?

Agostinho Seixas - As minhas primeiras palavras serão, naturalmente, de agradecimento à Câmara Municipal do Porto, na pessoa da Ex.ª Sr.ª Dr.ª Cristina Pimentel, Vereadora do Pelouro dos Transportes, Acção Social e Protecção Civil, a quem agradecemos a confiança e o envolvimento efetivo neste projeto. A idealização e concretização de um projeto com esta natureza não se deve apenas aos seus autores, mas antes, a todos aqueles que de forma direta ou indireta se tornaram os seus obreiros. Quando no final do mês de março do ano de 2020 nos dirigimos à Ex.ª Sr.ª Vereadora dando conta dos tempos

de enorme complexidade e grande incerteza que o Sector do Táxi vivia, estávamos longe de imaginar a dimensão e a projeção que este projeto viria a adquirir, seja para o Sector do Táxi, seja para os Municípios da Cidade do Porto, principalmente para os grupos mais vulneráveis e desfavorecidos económica e socialmente. O clima económico deteriorou-se rapidamente após o decreto de pandemia por parte da Organização Mundial da Saúde (OMS). Os governos foram forçados a agir rapidamente desenvolvendo medidas urgentes, e o posterior confinamento provocou consequências várias em todos os sectores socioeconómicos, destacando-se a severidade com que atingiu o sector da mobilidade urbana e

dos transportes públicos, nomeadamente o sector do Táxi, que já enfrentava grandes desafios mesmo antes da pandemia.

Neste contexto, o programa de deslocações em Táxi para os centros de vacinação, representou(a) um balão de oxigénio no apoio à tesouraria das empresas, que perante o drástico declínio na procura de serviços de mobilidade urbana, via comprometida a sua capacidade em cumprir os compromissos legais (solvabilidade). São ainda inúmeras as dificuldades e os constrangimentos, mas a continuidade deste apoio por parte da Câmara Municipal do Porto contempla paralelamente a promoção dos interesses da sociedade e auxilia a via da retoma sustentável e inclusiva.

É para nós um prazer e uma honra ter plena consciência do “notável” reconhecimento que o Município atribuiu ao trabalho desenvolvido em conjunto no processo de vacinação.

Táxi - A imagem do táxi como serviço público fica reforçada junto da comunidade?

Agostinho Seixas - Sobre a questão colocada, não resta a menor dúvida. Este programa de deslocações em Táxi para os centros de vacinação, veio clarificar e enfatizar a importância do Táxi no sistema modal da cidade do Porto.

Paralelamente gerou-se na população local uma consciencialização ativa da importância do Táxi, assim como o Táxi demonstrou uma responsabilidade social propicia a su-

periores níveis de confiança e aceitação social.

O Táxi foi reconhecido pela capacidade e vontade em operacionalizar uma rede de Estruturas de Apoio de Retaguarda. E este é um papel estratégico que o Táxi deve assumir, como forma de cooperação Municipal, permitindo minimizar problemas sociais e garantindo uma resposta pronta aos mais frágeis, aos mais vulneráveis e aos mais afetados. A imagem do táxi como serviço público reforçar-se-á na medida em que apostamos na sustentabilidade e na cooperação, tendo como charneiras a excelência no serviço prestado, a competitividade e a responsabilidade social.

Táxi - Este trabalho conjunto pode ser replicado noutras iniciativas em prol da mobilidade e da rentabilidade? Se sim, de que maneira?

Agostinho Seixas - A RadiTáxis do Porto já propôs à Câmara Municipal do Porto outras iniciativas em prol da mobilidade, as quais asseguraram uma rentabilidade satisfatória aos seus Cooperantes, numa lógica de integração do Táxi no Plano Estratégico de Mobilidade Urbana Sustentável. Urge que o Táxi integre e potencie um Sistema de Transporte Urbano Multimodal.

São já várias as Autarquias que estão a desenvolver, conjuntamente com o Táxi, iniciativas que visam uma resposta social de excelência. Um bom exemplo disso é o transporte de Táxi a pedido. Ou mesmo o transporte de crianças ou de doentes não urgentes em situação vulnerável (consultas, fisioterapia, hemodiálise, entre outras).

No Porto gostaríamos de poder replicar todas as boas iniciativas que já

se afirmaram noutros pontos do País e concomitantemente explorar soluções mais disruptivas. A participação do Táxi no desenho e implementação de um Sistema Inteligente de Mobilidade Multimodal, que utilize a telemática e a dispersão espaço-temporal de cada veículo, para garantir a sua gestão sustentável, apresenta-se como um desafio tentador.

A mobilidade sustentável é hoje em dia um conceito que vai muito além do tráfego rodoviário. A própria Câmara Municipal do Porto está empenhada em caminhar no sentido da descarbonização da cidade, na (re) qualificação dos espaços públicos, à transferência modal para os modos suaves, passando pelas acessibilidades universais.

A mobilidade urbana sustentável e a qualidade de vida urbana, estão intrinsecamente interligadas.



O REENCONTRO COM O TÁXI

O Presidente da TaxisInvicta, Aníbal Dias, diz que esta participação no processo de vacinação Covid 19 *“tem sido uma boa experiência. Tem tido uma grande adesão, principalmente das pessoas de meia-idade para cima”*, frisa.

Aliás, *“muitas dessas pessoas já tinham deixado de andar de táxi e talvez agora regressem”*, admite Aníbal Dias.

Para o Presidente da TaxisInvicta há total disponibilidade *“para outras iniciativas conjuntas com o município do Porto”*. Até porque, sublinha, *“ao nível de pagamentos, a CM do Porto tem sido impecável. Chega ao fim do mês e cai direitinho”*.

Aníbal Dias diz que *“na dificuldade, o Táxi mostrou que está cá para ajudar”* e avança com a ideia, *“porque não um passe para levar os idosos aos*



Aníbal Dias | Presidente da TaxisInvicta



André Queiroz | Vice-presidente da TaxisInvicta

centros de saúde em moldes de pagamento semelhantes aos do processo de vacinação Covid 19?”. (ler pág. 26)

André Queiroz, Vice-presidente da TaxisInvicta, acompanha o seu Presidente na avaliação ao que se tem passado, mas comenta *“alguma falta de divulgação da iniciativa. Algumas pessoas chamaram o Táxi, por sua conta, e não sabiam deste acordo entre o município e as centrais do Porto”*.

ESCOLHA O SEU NOVO TÁXI

OCTAVIA

2.0 TDI 116cv Active



desde
€19.990^{a)} + IVA

OC

2.0 T

SUPERB

2.0 TDI 150cv Ambition



desde
€24.990^{c)} + IVA

SUPERB BREAK

2.0 TDI 150cv Ambition



desde
€25.990^{d)} + IVA

Campanha válida até 31-03-2022. Inclui desconto promocional, despesas de legalização, ISV, pintura metalizada preta, pintura de tejadilho e p

a) Valor recomendado para a versão OCTAVIA 2.0 TDI 116cv ACTIVE. Consumos combinados de 4,1 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 111g/km. c) Valor recomendado para a versão SUPERB 2.0 TDI 150cv Ambition. Consumos combinados de 4,7 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 128g/km. e) Valor recomendado para a versão KODIAQ 2.0 TDI 150cv DSG An



OCTAVIA BREAK

DI 116cv Active



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

desde
20.320^{b)} + IVA

KODIAQ

2.0 TDI 150cv DSG Ambition



desde
€28.450^{e)} + IVA

caixa
DSG

Classe 1
Via Verde



Imagens meramente ilustrativas.

a) Consumo combinado de 4,2 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 108g/km. b) Valor recomendado para a versão OCTAVIA BREAK 2.0 TDI 116cv ACTIVE. Consumos combinados de 4,2 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 124g/km. d) Valor recomendado para a versão SUPERB BREAK 2.0 TDI 150cv Ambition. Consumos combinados de 5,5 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 144g/km.

A SEMENTE ESTÁ LANÇADA

Carlos Lima, Diretor da delegação Norte FPT, diz que esta *“experiência tem sido grandiosa, muito boa.*

Há uma abertura muito grande, uma adesão muito grande das pessoas. Muitas já não andavam de táxi e começaram a ver o conforto, o bom tratamento e agradecem por isso. A própria Câmara Municipal do Porto reconhece que a negativa imagem dos táxis não corresponde ao que está a acontecer”.

Para futuro, Carlos Lima, diz que se deve *“aproveitar a oportunidade para fazer no Porto o que já se está a fazer em Coimbra e noutros municípios: o táxi como substituição da carreira.*



Carlos Lima | Diretor delegação Norte FPT

Com hora marcada e pré-reserva, o táxi pode fazer por 2 euros aquilo que custa 4 nas carreiras – indo estas com apenas meia dúzia de pessoas - e a diferença pode ser suportada pelo município, contribuindo igualmente para uma mobilidade promotora de neutralidade carbónica.”

Vendo o bom desempenho desta ideia noutros locais, Carlos Lima acredita que *“este é um caminho com futuro, porque é bom para todas as partes envolvidas: comunidade, Câmara Municipal do Porto e táxis”.* No entanto, Carlos Lima alerta para a *“necessidade de boa articulação para uma concretização de sucesso”.*

ELOGIOS EM LISBOA



Hans Kluge | Diretor OMS - Europa

Durante uma visita oficial à capital portuguesa, em janeiro, o Diretor da OMS para a Europa – Organização Mundial de Saúde, Hans Kluge, elogiou a participação dos táxis no processo de vacinação Covid 19.

Destacou Hans Kluge que o serviço de táxi gratuito para transporte de

utentes para os centros de vacinação, disponibilizado pela Câmara de Lisboa *“é uma boa prática, exemplo que pode ser seguido por outros”.*

“Feedback muito positivo”, diz CM de Lisboa.

A CM de Lisboa avalia como *“bastante importante, em particular, no transporte dos idosos e de pessoas*

com mobilidade reduzida, o serviço de transporte gratuito para os Centros de Vacinação de Lisboa”.

De acordo a CM de Lisboa, *“até ao momento recorreram ao transporte de táxi gratuito 79.375 munícipes. Esse volume corresponde a 643, 221 euros custeados pelo município”.*

A CM de Lisboa ainda não sabe até quando vai durar esta iniciativa conjunta.



Os municípios de Faro e de Portimão foram igualmente contactados pela Táxi para avaliação do trabalho conjunto no processo de vacinação Covid 19, mas infelizmente não deram resposta.

DACIA
ALL YOU NEED

DACIA LODGY STEPWAY

BLUE DCI 115



POR

17.099€¹

INCLUI PINTURA DE TEJADILHO

COMPINTURA METALIZADA, PNEU SOBRESSALENTE,
TAPA-BAGAGENS, CÂMARA DE MARCHA-ATRÁS
E VIDROS ELÉTRICOS TRASEIROS

¹ Oferta válida para encomendas até 31 de maio 2022. ISV calculado com base no OGE 2021. Acresce IVA à taxa legal. Imagem não contratual. Consumos em ciclo combinado WLTP (l/100km): 5,0 Emissões em ciclo combinado (g/km): 131.

Dacia recomenda 

   [DACIA.PT](https://www.dacia.pt)

GUIMARÃES: ANO NOVO, VELHOS PROBLEMAS



José Pereira | Presidente da ATUG – Associação de Táxistas Unidos de Guimarães;
Domingos Garcia | Vice-presidente da ATUG; Manuel Cunha | Tesoureiro da ATUG

A falta de coberturas e de casas de banho nas praças de táxi continua a ser a necessidade mais urgente para a ATUG – Associação de Taxistas Unidos de Guimarães.

De acordo com o Presidente José Pereira, essa urgência nem sequer foi falada nas recentes eleições

autárquicas. Soma-se na lista das reclamações, a invasão de particulares nas praças de táxi. Diz Manuel Cunha, Tesoureiro da ATUG, “os particulares ocupam o nosso espaço, quando dizemos alguma coisa, somos insultados e a polícia nada faz”. Ou seja, lamenta Manuel Cunha, “passamos na praça, memorizamos, temos de seguir porque o lugar na

praça está ocupado e perdemos posição na central. É sempre a perder”. Noutra perspetiva, Domingos Garcia, Vice-presidente da ATUG, retrata a perda de mercado para os TVDE. “Eles não só levaram passageiros dos táxis, mas principalmente criaram novos passageiros: eu conheço miúdos da escola que andam de TVDE porque lhes fica mais barato do que se fossem de autocarro.” No entanto, sublinha Domingos Garcia, a vantagem competitiva dos táxis continua a ser a fiabilidade, “quando se reserva um táxi, o táxi aparece. Já com um TVDE, as queixas dos clientes não param de crescer”.

Numa visão nacional, Domingos Garcia defende a “união dos táxis ao nível da organização e da exploração de negócio”. E dá um exemplo: “se a aposta passar por passes sociais a serem usados nos táxis, o investimento no leitor, na tecnologia que o permite nunca será possível localmente. Não há escala nem dinheiro para isso”. O Presidente José Pereira concorda, mas deixa a pergunta “e como é que se muda a cabeça das pessoas?”



Faça agora, porque depois dói mais!

Evite coimas, infrações e perda de tempo. Os serviços administrativos e formativos da FPT estão ao seu dispor para o melhor acompanhamento na resposta às suas necessidades.

Tome atenção às datas de revalidação de:

Carta de Condução | Alvará | CMT – Certificado de Motorista de Táxi

Quer ser motorista de táxi?

Inscreva-se já em fptaxi.pt ou através de 217 112 870

ESCLARECIMENTOS DO DEPARTAMENTO JURÍDICO DA FPT

O EXTINTOR É OBRIGATÓRIO. O DÍSTICO, NÃO.

O nº 1 do artigo 30º do Regulamento do Código da Estrada determina que os veículos ligeiros e pesados utilizados em transportes públicos devem possuir: Extintores de incêndio em condições de imediato funcionamento, colocados em locais bem visíveis e de fácil alcance. O Despacho nº 15 680/2002 veio regulamentar esta obrigação assim como as características dos extintores a colocar seja nas viaturas pesadas seja nas viaturas ligeiras. Assim para as viaturas ligeiras utilizadas em transportes públicos, estabelecido no referido Despacho as características são:

- 11** - Os automóveis ligeiros de passageiros afectos ao transporte público de passageiros devem possuir um aparelho extintor adequado para fogos das classes A, B e C com capacidade não inferior a 2 kg.
- 12** - Nos veículos referidos no número anterior, os extintores

devem estar colocados no habitáculo em posição facilmente acessível, ou na bagageira, nos casos em que devido às dimensões do habitáculo a colocação daquele aparelho no interior do veículo possa constituir risco para o exercício da condução ou para a segurança dos passageiros.

- 13** - Os extintores não podem apresentar qualquer dano físico, devendo encontrar-se completamente carregados e em condições de imediata utilização.
- 14** - Todas as instruções de utilização dos extintores, bem como as marcas e inscrições relativas às suas características, devem apresentar-se perfeitamente legíveis e em bom estado de conservação.
- 15** - As instruções ou indicações de utilização dos extintores devem estar redigidas em língua portuguesa.
- 16** - Não são admitidos extintores

que contenham hidrocarbonetos halogenados.

- 17** - Os extintores devem apresentar indicação da data da respetiva validade, estabelecida pelo seu fabricante ou pela entidade responsável pela sua manutenção.
- 18** - Só podem ser utilizados nos automóveis afectos ao transporte público de passageiros extintores que se encontrem dentro do prazo de validade.

Conclui-se assim e não resulta do citado Despacho, ou de qualquer outro diploma legal, qualquer obrigação legal ou regulamentar para as viaturas ligeiras de passageiros que determine ou obrigue a que a localização do extintor ali colocado seja assinalada através de pictograma, ou por qualquer outra forma, porquanto essa obrigação é exclusiva para os extintores colocados em viaturas pesadas de passageiros e utilizados no transporte público de passageiros, não se aplicando assim às viaturas táxi.

COMPRAR TÁXI A LEASING: É POSSÍVEL, MAS STANDS, CONTABILISTAS E BANCOS NEM SEMPRE SABEM.



O novo Certificado de Matrícula, anteriormente conhecido como DUA, veio substituir os anteriores documentos livrete e título de registo de propriedade, e funciona como cartão de identificação do veículo perante as autoridades e contém informações como a marca, o modelo, a matrícula e outras características do automó-

vel, assim como o nome e morada do proprietário e, se for o caso, encargos associados ao veículo.

Na sequência da alteração efetuada no Registo Automóvel, promovidas pelo DL n.º 111/2019 de 16 de agosto, passou a ser obrigatório inscrever no CM (DUA), entre outras, a locação financeira e a transmissão dos direitos dela emergentes, assim como o aluguer por prazo superior

a um ano, quando do respectivo contrato resulte a existência de uma expectativa de transmissão da propriedade, ou seja o que vulgarmente se designa de “leasing” e “ALD”.

Desta forma além de passar a constar do CM (DUA) a locação financeira e o aluguer por prazo superior a um ano, também passou a constar a identificação, nessas circunstâncias, quer da identificada do locador (entidade financiadora), como proprietário do veículo, quer do locatário (titular da licença), enquanto possuidor e utilizador da viatura.

Esta circunstância veio permitir que as viaturas destinadas à utilização de táxi possam ser adquiridas também por via da locação financeira e/ou do aluguer por prazo superior a um ano, devendo os adquirentes, titulares da licença, certificar-se, no momento da aquisição e da preparação da documentação, que esses registos são efetivamente inscritos no CM (DUA), para garantir que, na fiscalização posterior da afetação de tal viatura à respetiva licença de táxi, as autoridades respectivas podem fazer a conferência de que o utilizador legalmente inscrito da viatura corresponde ao titular da licença.

Defenda o seu posto de trabalho.

Sempre que encontre uma situação ilegal, denuncie: ilegais@fptaxi.pt
A sua denúncia será encaminhada para as autoridades e reguladores

RENAULT MEGANE SPORT TOURER

limited blue dCi 115



20.476€ /por*
pintura metalizada | pneu sobressalente
inclui pintura de tejadilho

* oferta válida para encomendas até 31 de maio 2022. ISV calculado com base no OGE 2021. acresce IVA à taxa legal. imagem não contratual. consumos em ciclo combinado WLTP (l/100km): 4,7 emissões em ciclo combinado (g/km): 122.

Renault recomenda 



renault.pt

CARTA RECLAMATIVA CPPME: MANDATO 2022-2026



A CPPME - Confederação Portuguesa das Pequenas e Médias Empresas – realizou um Webinar (seminário online) no passado dia 28 de janeiro para apresentação da Carta Reclamativa que será entregue ao novo Governo. A FPT, membro da CPPME, contribuiu com a sua experiência para elaboração do documento que se apresenta nesta edição Táxi.

A CPPME - Confederação Portuguesa das Pequenas e Médias Empresas - reclama medidas urgentes que defendam o tecido empresarial português, em especial as Micro e Pequenas Empresas, que representam mais de 99% do mesmo e dinamizam a Economia Nacional. Segundo os dados oficiais do INE, referentes a 2019, o número de micro, pequenas e médias empresas era de 1 317 039, representando cerca de 99,9% de todas as empresas não financeiras portuguesas, sendo 887 735 empresas individuais e 429 304 sociedades. Todas juntas empregavam 3 307 068 trabalhadores, equivalente a mais de 77% do total de empregados das empresas não financeiras e geravam um volume de negócios de 244 947 milhões de euros, ou seja, cerca de 60% do total.

A CPPME apresenta para a legislatura 2022-2026 um conjunto de 10 áreas de atuação, 1 medida imediata + 26 medidas, como contributo para a implementação e desenvolvimento de uma Economia Sustentável e Dinâmica.



COVID MEDIDA IMEDIATA

Pagamento urgente das dívidas às

MPME, no âmbito das ajudas e apoios Covid19, criando mecanismos adequados para a resolução pronta de diferendos entre o Estado e as MPME;



ESTRATÉGIA E POSICIONAMENTO

- 1 Criação por parte do Governo de um Plano Estratégico de Desenvolvimento do Interior do País, que garanta meios técnicos, financeiros e humanos;
- 2 Criação de um Programa de valorização das Micro e Pequenas Empresas, a começar pela sua priorização nos processos de contratação pública;
- 3 Criação de um Gabinete de Acompanhamento à recuperação empresarial das Micro e Pequenas Empresas, que permita a informação e o acesso célere a programas públicos para as mesmas;



INVESTIMENTO

- 4 Investimento Público – Os Orçamentos de Estado para 2022 e anos seguintes terão de romper com o ciclo de baixo investimento público que se tem verificado na última década, prevendo a construção de equipamentos e

infraestruturas necessárias ao crescimento económico e ao desenvolvimento do país e a criação de condições favoráveis para o investimento privado;

- 5 Apoios dos Programas Comunitários ao Investimento:
 - a) Criação de programas específicos no âmbito da reprogramação do Portugal 2020, com plafonds próprios e exclusivos para as micro e pequenas empresas;
 - b) PRR – Garantia de acesso aos fundos do Plano de Recuperação e Resiliência para as MPME;
 - c) Garantia de acesso prioritário e simplificado aos Fundos do Portugal 2030, fixando para as MPME um mínimo de 50% do valor destinado a todas as empresas
- 6 Garantir que as estruturas representativas das MPME tenham assento nos órgãos de definição dos critérios de programação e aplicação dos Fundos Comunitários 2030 ao sector empresarial, como acontece nos restantes países da União Europeia.



FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

- 7 Redução dos custos fixos e de

contexto, nomeadamente da energia, comunicações, telecomunicações, seguros, água, resíduos urbanos, portagens e outros, aproximando-os à média europeia. Eliminação do adicional do Imposto sobre Produtos Petrolíferos (ISP) e da dupla tributação nos combustíveis;

8 Criação de uma política de crédito com instrumentos financeiros e condições (*garantias, spreads, comissões*) para capitalização, investimento, tesouraria e financiamento da componente própria das candidaturas aos fundos comunitários das MPME;

9 Garantia de pagamento das dívidas do Estado às Empresas nos prazos estabelecidos na lei;

10 Concretização do regime de conta-corrente entre as MPME e o Estado, já inscrito em Lei;

11 Alterações ao IVA:

a) Redução do IVA de 23 para 21%, permitindo o crescimento e o desenvolvimento da economia nacional;

b) Entrega do IVA de Caixa;

c) Redução do IVA da Restauração de 13 para 6%, abrindo caminho para a sua aproximação ao IVA que vigora em Espanha para o sector;

a) Reversão do IVA do GN, GPL, Gás Butano, Gás Propano e Eletricidade para 6%, tal como vigorava até 2011, como forma inequívoca de apoiar as empresas e o aumento do conforto energético;

b) Redução do IVA de 23 para 6% dos produtos vegetais alternativos ao queijo e manteiga, produzidos a partir de frutos secos, tal com já acontece para as bebidas alternativas produzidas a partir das mesmas matérias-primas.

12 Tributações Autónomas:

a) Isenção de Tributação Autónoma para a 1ª viatura das micro e pequenas empresas;

b) Análise e revisão das taxas aplicadas, extinguindo algumas e diminuindo as percentagens aplicáveis noutras;

c) Extinção do agravamento das Tributações Autónomas nos casos ainda previstos por Lei: resultados fiscais negativos nos últimos três anos consecutivos e apresentação de contas fora de prazo;

13 Direito à dedução do IVA na aquisição de carrinhas com caixa aberta de 6 ou 7 lugares, a exemplo do existente nos veículos comerciais e de mercadorias;

14 Concretização do que já foi aprovado em Orçamento de Estado na normalização contabilística (*auditorias obrigatórias*), por forma a que o Revisor Oficial de Contas (ROC) só intervenha obrigatoriamente nas médias e grandes empresas;



LEGISLAÇÃO E REGULACÃO

15 Compilação da legislação dispersa sobre a mesma temática, facilitando a interpretação das obrigações fiscais e outras, evitando que as MPME sejam penalizadas com coimas e moras normalmente de dimensão avultada e desproporcionada.

16 Promoção da estabilidade e certeza jurídica da legislação aplicável às MPME, maior celeridade nos processos e redução dos custos judiciais para as MPME;

17 Intervenção eficaz e atempada das autoridades contra práticas violadoras da concorrência e abuso dos grupos económicos;



PATRIMÓNIO

18 Clarificação do regime de arrendamento urbano para as atividades económicas, garantindo estabilidade contratual e contribuindo para crescimento da economia;

19 Revisão dos coeficientes de apuramento do Valor Patrimonial Tributário (VPT), no imobiliário para o pequeno comércio e indústria, de forma a anular situações em que o VPT é superior ao valor de mercado, com as consequências nefastas que daí advêm no pagamento de IMI e de IMT;



FORMACÃO

20 Apoio à formação do exercício de atividades tradicionais nas micro e pequenas empresas, criando programas específicos;

21 Aproveitar as estruturas da responsabilidade do IEF, para formar jovens em áreas que respondam às necessidades das MPME e do mercado em geral;



TRANSPORTES

22 Apolar as reivindicações apresentadas pelo sector do Táxi:

a) Revisão do Sistema Tarifário;

b) Desburocratização da isenção em sede de IUC;

c) Criação de contingentes intermunicipais e contingentes sazonais, regionais e locais, e tarifas progressivas;

d) Transferência para as autarquias da sua criação e regulamentação e a gestão do Transporte de Passageiros em Viaturas Descaracterizadas – TVDE;

e) Regulamentação específica para praças de Táxis de acesso a aeroportos e terminais portuários e apoio à descarbonização e digitalização do setor;

f) Flexibilização da taxa de CO² em função da lotação e potência da viatura



COMÉRCIO

- 23** Encerramento do Comércio aos domingos e feriados, com os mecanismos de flexibilidade necessários;
- 24** Alteração do Regime de Saldos de acordo com os vários ramos do Comércio e fiscalização rigorosa do seu cumprimento por parte das autoridades;

25 Revisão da legislação para o ordenamento comercial e a regulação do retalho, travando a expansão desenfreada, anárquica e desordenada da Grande Distribuição;



SEGURANÇA SOCIAL

26 Medidas da área social:

- a) Reforço do apoio social aos gerentes e sócios-gerentes das MPME;
- b) Reforma dos gerentes e sócios-gerentes das MPME, com carreira contributiva mínima de 40 anos, sem penalizações e sem a obrigatoriedade de suspender a função de sócio-gerente.

ÚLTIMA HORA

PORTO. MUNÍCIPES COM 65 OU MAIS ANOS VÃO TER VIAGENS DE TÁXI POR MOTIVOS DE SAÚDE A DOIS EUROS



Esta medida, nota a Vereadora dos pelouros dos Transportes, Ação Social e Proteção Civil, Cristina Pimentel, permite “garantir o acesso dos munícipes aos cuidados de saúde de forma simples, especialmente para todos os que têm 65 ou mais anos, minimizando as deslocações em veículo particular.” Para mais, acrescenta Cristina Pimentel, “o longo período de pandemia causada pelo vírus SARS-CoV-2 teve efeitos diretos na diminuição da procura de cuidados de saúde

de por parte da população, sendo essencial garantir rapidamente a retoma dos níveis de cuidados de saúde a nível de prevenção e diagnóstico”, especialmente na faixa etária em questão.

“O serviço de transporte público em táxi permite uma deslocação confortável para os munícipes com mais de 65 anos, que em muitos casos apresentam limitações ao nível da mobilidade, podendo este serviço ser previamente solicitado por telefone num modelo de transporte a pedido”, aponta a vereadora.

O programa Táxi Saúde + 65 permitirá que estes munícipes façam a deslocação entre a residência e os hospitais ou unidades de saúde do Serviço Nacional de Saúde e hospitais privados no Porto em táxi pelo preço correspondente ao bilhete ocasional adquirido a bordo de um autocarro, dois euros. O valor único de dois euros por viagem será aplicável aos munícipes com 65 anos ou mais, portadores de cartão Porto. e até um limite de 12 viagens por ano.

O acordo a celebrar com as centrais Raditáxis e Táxis Invicta será válido pelo período de um ano e implicará um apoio por parte do Município do Porto na ordem dos 265 mil euros.

O serviço estará acessível aos munícipes titulares do cartão Porto., sendo a adesão gratuita. Mais informações em www.cartao.porto.pt.

Importa referir que os 2 euros por prestação de serviço são suportados pelo munícipe e o restante, até 8 euros, é custeado pela CM do Porto.

O TÁXI EXIGE QUE A EUROPA DECLARE O NOSSO SERVIÇO PÚBLICO DE INTERESSE GERAL



Lluís Berbel | Presidente do STAC – Sindicato dos Táxis da Catalunha, membro da CET - Confederação Europeia do Táxi

O Táxi, a nível europeu, encontra-se numa encruzilhada de vital importância para a manutenção de um serviço público como o nosso. O surgimento de plataformas em todos os países tentando dominar o mercado é o objetivo comum dessas aplicações, a grande maioria praticando concorrência desleal e infringindo as leis dos países onde estão instaladas.

Tal como na grande maioria dos países, até há poucos anos existiam táxis com serviço regulamentado, viaturas devidamente homologadas e com tarifas homologadas por entidades locais ou estatais consoante as diferentes regulamentações. E, por outro lado, veículos de outra categoria, destinados mais a outros serviços...de luxo, para

executivos... todos coexistiam sem problemas.

Quando esse tipos de plataformas como UBER e Cabify surgiram, usaram os TVDE para competir de forma completamente desleal com os táxis.

Noutros países, a FreeNow também utiliza exclusivamente veículos de aluguer com motorista, embora em Espanha ainda não seja o caso, pois os serviços desta plataforma são prestados por táxis.

Nos diferentes estados, foram iniciados processos judiciais em defesa do setor do táxi principalmente por violação de regulamentos e também por concorrência desleal. Especificamente em Espanha, o Supremo Tribunal declarou o nosso setor como um serviço de interesse geral e reconheceu a proporção existente até então de 1 TVDE por cada 30 táxis.

Processos judiciais que chegaram à Europa como o que ocorreu no mês de dezembro de 2017, como resultado das reclamações apresentadas pelas associações de táxi da Espanha. O Tribunal da UE decidiu que a UBER era um serviço de transporte e não uma plataforma digital, resolução pela qual as autoridades nacionais deviam exigir licenças e autorizações como as exigidas aos taxistas.

A Uber inicialmente queria entrar, pelo menos em Espanha, com motoristas particulares e carros sem nenhum tipo de autorização administrativa, escondidos na famosa economia colaborativa (UBERPOP). Deve ser lembrado antes da decisão europeia, que a UBER entrou em Barcelona em 2014 com a intenção de que seus serviços fossem realizados por particulares



com seus veículos e sem qualquer tipo de autorização. Nessa altura, o STAC – Sindicato dos Táxis da Catalunha, juntamente com as restantes organizações, denunciou que se tratava de uma armadilha que se jogava contra os próprios cidadãos. A partir daí, a UBER e outras plataformas encontram no TVDE uma forma de desenvolver os seus negócios e tentar comer o mercado do táxis. Em Espanha, também foram favorecidos por lacunas regulatórias ocorridas em 2009 e que liberalizaram as autorizações de TVDE ao cancelar a relação 1/30 que existia até então.

A sua expansão ocorreu em Espanha, especialmente a partir de 2015, quando os tribunais lhes deram razão e os governos regionais foram obrigados a conceder as autorizações, anteriormente negadas. Mais de 20.000 em Espanha. Desde então, as associações de motoristas de táxi, em Espanha e em toda a Europa, exigem um marco regulatório mais severo, já que os TVDE não realizam o seu serviço natural, mas invadem o do táxi. Levando em conta também que essas empresas violam os regulamentos constantemente. Basta ter em mente que em 2020, em Espanha,

foram abertos mais de 3.500 processos contra essas empresas por infringirem as leis.

Atualmente, o Tribunal Europeu está a estudar algumas questões que o Superior Tribunal de Justiça da Catalunha submeteu a esse órgão, a propósito de uma ação judicial contra o Regulamento da Área Metropolitana de Barcelona.

O Supremo Tribunal de Justiça da Catalunha pediu ao Supremo Tribunal Europeu que se pronuncie sobre duas questões: Uma, na dupla autorização que é necessária para os TVDE na Área Metropolitana de Barcelona e outra, a proporcionalidade existente de 1/30 que já foi resolvida pelo Supremo Tribunal em junho de 2018.

Tanto o STAC como o resto das organizações em Espanha compareceram à audiência desse julgamento e estamos à espera que se pronuncie.

Do nosso ponto de vista, a CET – Confederação Europeia do Táxi é mais necessária que nunca, visto que há muitas questões urgentes, como o futuro dessas plataformas (os lobbies que pressionam a nível europeu) e também a fiscalização exigida sobre os diferentes regulamentos.

É de vital importância que a nossa voz seja ouvida e as nossas reivindicações também sejam escutadas, especialmente quando solicitamos a nível europeu que o TÁXI SEJA DECLARADO SERVIÇO PÚBLICO DE INTERESSE GERAL.

As políticas conservadoras e neoliberais buscam liberalizar o setor dos TVDE, o que significaria a morte do táxi. Tal como aconteceu em Madrid, o governo do Partido Popular, que vai permitir a livre circulação deste tipo de veículos (8.000 no total) em clara concorrência com os 16.000 táxis.

Saudações a todos os colegas de Portugal.

Texto traduzido do castelhano

HOMENAGEM A ROGÉRIO CAÇÃO: FIGURA DO ANO 2021 PARA A CASES COOPERATIVA ANTÓNIO SÉRGIO PARA A ECONOMIA SOCIAL



Joaquim Pequicho | Diretor Executivo da Confecoop

"(...) Podemos afirmar que há "amigos de Peniche" que marcam as nossas vidas pessoais e coletivas. O Rogério Cação nasceu em Peniche, no dia 14 de fevereiro de 1956. Para além de ter frequentado o Curso de Estudos Superiores Especializados em Supervisão Pedagógica e Gestão de Formação, na Escola Superior de Educação de Lisboa, fez a parte curricular do Mestrado em Antropologia. Como docente e em regime de destacamento, em 1988 iniciou a função de Professor de Educação Especial na CERCIPENICHE, com

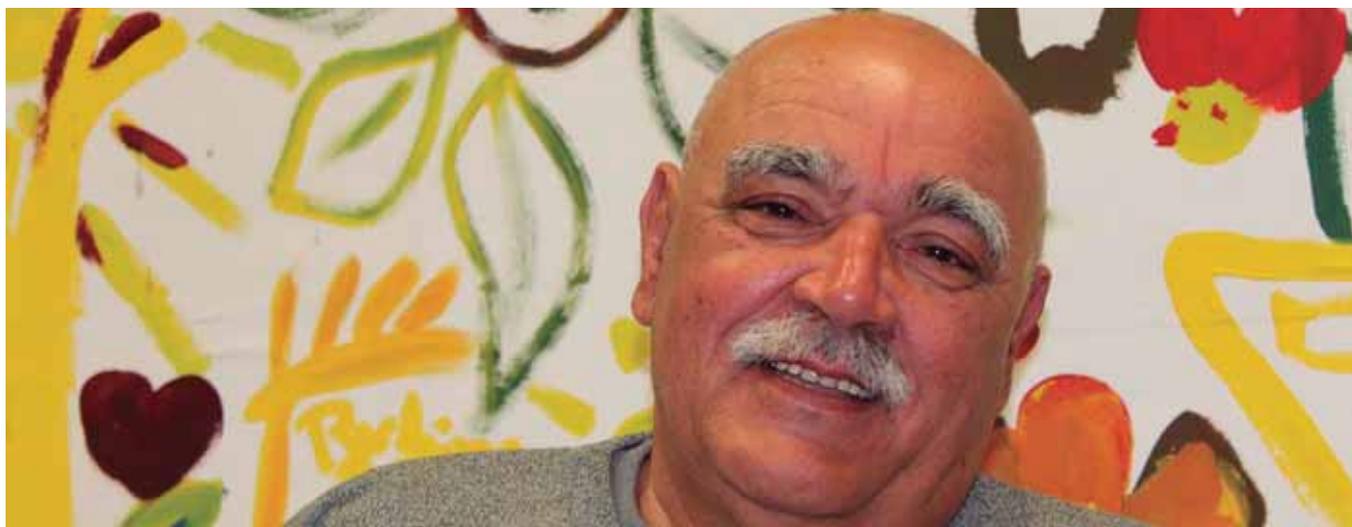
No passado dia 4 de fevereiro, no Teatro Thalia, em Lisboa, realizou-se a homenagem Honra à Carreira (a título Póstumo) para Rogério Cação. A iniciativa aconteceu durante a Cerimónia Prémio Cooperação e Solidariedade António Sérgio 2021. A homenagem foi justificada por Joaquim Pequicho, Diretor Executivo da Confecoop.

sede em Peniche, tendo-se mantido nesta função até 2013. Até ao seu último ato público desempenhou o cargo de Vice-presidente da Direção e Diretor-executivo da FENACERCI, Presidente da Direção da CERCIPENICHE e Presidente da Direção da CONFECOOP, Presidente da Direção da ADEPE. Na qualidade de perito, tanto a nível nacional como internacional, participou em múltiplas iniciativas, grupos de trabalho e entrevistas nos domínios da Ética e Deontologia, Educação Especial, Escola Inclusiva e Transição para a Vida Adulta, Formação e Emprego das Pessoas com Deficiência, bem como na área da Economia Social, tendo sido agraciado com a Comenda da Ordem de Mérito em 2010.

Foi uma vida dedicada às causas públicas e um amigo que assumiu sempre

um papel transformador da sociedade, colocando os direitos humanos como fator denominador de toda a sua vida. Nada mais justo que este prémio de Honra à Carreira, que nos deixa num turbilhão de emoções, de tristeza pela partida e de satisfação pelo justo reconhecimento do nosso amigo."

Rogério Cação faleceu aos 65 anos, em julho passado: Deixa um "papel notável" no movimento cooperativo, foi um "parceiro fundamental para uma sociedade mais solidária".



Rogério Cação | Figura do ano 2021 para a CASES

Rogério Cação era presidente da Confcoop - Confederação Cooperativa Portuguesa e seu representante na Comissão Nacional de Acompanhamento do Plano de Recuperação e Resiliência.

Era igualmente vice-presidente da Fenacerci - Federação Nacional de Cooperativas de Solidariedade Social, membro do Conselho Económico e Social e vice-presidente da Confederação Portuguesa de Economia Social.

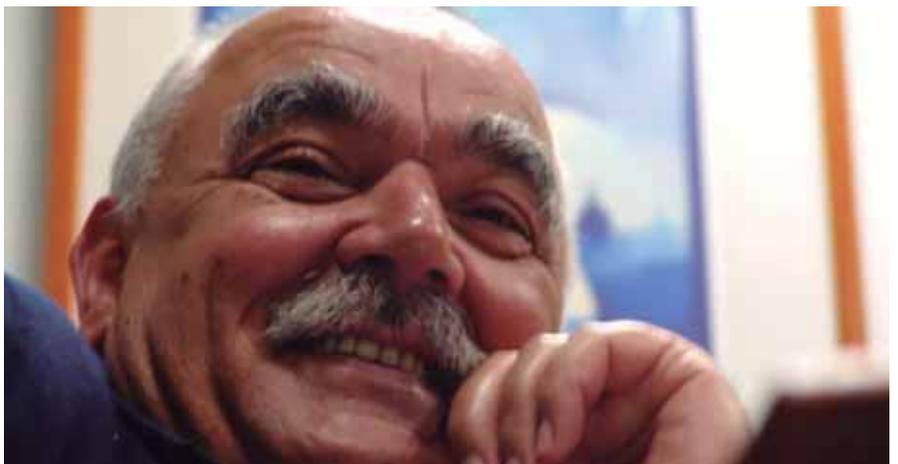
O trabalho desenvolvido nas organizações de solidariedade social valeu-lhe a atribuição do grau de Comendador da Ordem de Mérito, em 2010.

Em Peniche, era vereador da CDU na Câmara Municipal, responsável pelo grupo de teatro da Universidade Sénior, presidente da direção da Cercipeniche - Cooperativa de Educação, Reabilitação, Capacitação e Inclusão, presidente da Adepe - Associação para o Desenvolvimento de Peniche e presidente da mesa da assembleia da Acompanha - Cooperativa de Solidariedade Social.

Foi ainda presidente da Assembleia Municipal de Peniche e membro do Conselho Nacional de Educação.

No dia da notícia da morte de Rogério Cação, o primeiro-ministro António Costa enviou “as mais sentidas condolências” à família, amigos e à Confederação Cooperativa Portuguesa e destacou o “papel notável” de Rogério Cação no movimento cooperativo.

“Foi sempre um parceiro fundamental para o desenvolvimento de mais e melhores respostas sociais, para uma sociedade mais solidária”, acrescentou o primeiro-ministro.



USFRUA DOS SEUS DIREITOS, CUMPRINDO OS SEUS DEVERES
MANTENHA A SUA QUOTA FPT ATUALIZADA

OBITUÁRIO



José Fernando dos Santos Rodrigues
31/05/1949 - 08/01/2022
Sócio nº 3555 - TaxiJoy - Serviços de Táxi, Lda. - Faro



António Manuel Ventura Agostinho
23/02/1938 - 30/01/2022
Sócio nº 1901 - Transportes Fontes das Eiras, Lda. - Sintra



Joaquim Cândido Simões
03/06/1934 - 06/02/2022
Sócio nº 2001 - Auto Táxis Grajal, Lda. - Sintra



Luís Jorge Alves Valério
23/10/1951 - 16/02/2022
Sócio nº 1905 - Táxis Valério e Valério, Lda. - Sintra

A FPT ENVIA SENTIDAS CONDOLÊNCIAS ÀS FAMÍLIAS E AMIGOS.

Táaxiii...

Livre para o seu negócio

Soluções de seguros
para Táxis

Lisboa: 211 149 300
Porto: 220 027 730
Portimão: 282 425 558

www.verlingue.pt

VERLINGUE

CORRETOR DE SEGUROS

Táxi Seguro | Acidentes de Trabalho | Outros Ramos



Exclusivo *Táxis*

Psst... Já sabe da Ultimate?

10

cent/lt
em combustíveis
Simples



BP Bonus

705680002326000020

ABCD
MANUEL DA SILVA
123456

E 65 01/15

14

cent/lt
em combustíveis
Ultimate
com Tecnologia Active

Aproveite os **3 dias de descontos fantásticos** que a bp lhe dá todas as semanas, principalmente nos combustíveis **Ultimate**.

3ª feira - 5ª feira - 6ª feira:

- Combustível Ultimate com Tecnologia Active – **14 cent/lt**
- Combustível Simples – **10 cent/lt**

Em dias normais:

- Combustível Ultimate com Tecnologia Active – **12 cent/lt**
- Combustível Simples – **6 cent/lt**

Registe-se agora www.taxisbp.com

Comece a usufruir das vantagens do universo BP Exclusivo Táxis.

PARA MAIS INFORMAÇÕES www.frota.bp.pt 808 202 500

