



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Proposta de Lei n.º 26/XVI/1.^a

Aprova o Orçamento do Estado para 2025

Proposta de Aditamento

Título IX

Disposições complementares, finais e transitórias

Capítulo I

Políticas setoriais

Artigo 143.º-A

Apoios à descarbonização do Setor do Táxi

1. O Governo, em coordenação com as associações representativas do sector do Táxi, aprova um plano para a descarbonização do sector do Táxi no período entre 2025 e 2030.
2. O plano referido no número anterior inclui:
 - a) Um programa de apoios à transição das frotas com motores de combustão para frotas com motores elétricos;
 - b) Um programa de implantação de locais de carregamento dirigidos à frota do Táxi.
3. As faturas dos carregamentos domésticos realizados à frota de Táxi têm de ser devidamente emitidas como consumo profissional até que o Governo, as entidades comercializadoras e a AT não acordem num mecanismo gratuito e seguro de faturação individualizada do consumo profissional, podendo o mesmo ser indicado em estimativa pelo consumidor, sob compromisso de honra.
4. As verbas já existentes destinadas ao apoio à descarbonização do Táxi são duplicadas face ao aplicado em 2024, e o valor máximo por carro, nas situações de um único carro por beneficiário, é aumentado para 7500 euros.

Assembleia da República, 12 de novembro de 2024

Os Deputados,

Paula Santos, António Filipe, Alfredo Maia, Paulo Raimundo

Nota Justificativa:

Integrado numa transição energética que seja promovida de acordo com as necessidades e possibilidades do País, assumindo a necessidade de redução da emissão de gases, integrada numa necessária política de combate à poluição ou de uma igualmente necessária postura de utilização mais racional dos recursos naturais, o processo de descarbonização é uma necessidade reconhecida.

Uma descarbonização efetiva implica, antes de mais, um conjunto de políticas que se encontram bem a montante do sector do Táxi. Medidas no quadro da produção de energia, da agricultura e gestão da floresta, da gestão dos oceanos, da organização urbana e territorial, ou, indo ainda mais a montante, medidas que desliguem o modo de produção da corrida anárquica atrás de lucros que hoje é a sua força motriz.

Mesmo no sector dos transportes há muitas medidas a adotar que ficam a montante do sector do Táxi. Desde logo, a necessidade de priorizar a substituição maciça do transporte individual pelo transporte público, com destaque para as redes de transporte coletivo – pesado e ligeiro – que é necessário reforçar ou criar, garantindo uma oferta de qualidade e tendencialmente gratuita.

Mas numa rede de transporte público, para que esta seja completa, é indispensável uma frota de táxis que assegure a necessária capilaridade ao sistema, e dê resposta às necessidades específicas ou pontuais.

Assegurar que as viaturas ligeiras envolvidas nessa rede sejam elas próprias, o mais possível, descarbonizadas e eficazes do ponto de vista energético, é, evidentemente, também um importante contributo para o processo.

Em concreto, a descarbonização do sector do táxi pode ser promovida através de dois mecanismos:

- A adoção de apoios para a descarbonização da frota do táxi, promovendo a adoção de sistemas de motorização elétrica tão mais limpos e eficazes quanto a tecnologia o permita;
- A implementação de locais de carregamento enquanto a tecnologia disponível exigir a

utilização e carregamento de baterias, nomeadamente pontos próprios de alta eficácia disponíveis num conjunto de praças, que permitam não suspender a atividade, e pontos próprios para os locais de imobilização periódica das viaturas. É preciso ainda adotar medidas para que estes locais de carregamento – incluindo se situados na residência – emitam faturação utilizável do ponto de vista profissional.