

revista

Nº 396 | jul/ago/set 2020 | Ano XL

# antram

Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | [www.antram.pt](http://www.antram.pt)



## “Com a BP Tollbox para SEEP é fácil a minha frota circular por toda a Europa”

Entrevista a

### Miguel Pinto

Diretor Geral da Continental  
Advanced Antenna Portugal



Fleet Solutions



# A ANTRAM perto de si!

## DIREÇÃO REGIONAL DO NORTE

Rua António Nicolau D'Almeida, n.º 45  
Escritório 3.9, 4150-303 Porto  
Tel: +351 226 079 120 | Fax: +351 226 096 180  
Email: [regiao.norte@antram.pt](mailto:regiao.norte@antram.pt)



## DIREÇÃO REGIONAL DO CENTRO

Estrada Nacional 1, Lote 1 - 2º Esq.  
Sala A, Pedrulha, Apartado 8009  
3021-901 Coimbra  
Tel: +351 239 497 940  
Fax: +351 239 497 948  
Email: [regiao.centro@antram.pt](mailto:regiao.centro@antram.pt)



## SERVIÇOS CENTRAIS

Rua do Conselheiro Lopo Vaz, Lote AB,  
Escritório A, Edifício Varandas do Rio,  
1800-142 Lisboa  
Tel: +351 218 544 100 | Fax: +351 218 544 180  
Email: [sede@antram.pt](mailto:sede@antram.pt) | [www.antram.pt](http://www.antram.pt)



## NOVA MORADA

### DIREÇÃO REGIONAL DE LISBOA

Rua do Conselheiro Lopo Vaz, Lote AB,  
1800-142 Lisboa  
Tel: +351 218 610 370 | Fax: +351 218 686 428  
Email: [regiao.lisboa@antram.pt](mailto:regiao.lisboa@antram.pt)



### DIREÇÃO REGIONAL DO SUL

MARÉ - Mercado Abastecedor da Região de Évora  
Escritório EB01 - EB03, 7005-873 Évora  
Tel: +351 266 739 500 | Fax: +351 266 739 509  
Email: [regiao.sul@antram.pt](mailto:regiao.sul@antram.pt)

### DIREÇÃO REGIONAL DO SUL

#### DELEGAÇÃO DE FARO

Rua Cidade de Bolama, Lote A, Loja C,  
8005-270 Faro  
Tel: +351 289 820 848 | Fax: +351 289 820 873



editorial pág. 2

## destaque

Miguel Pinto

Diretor Geral da Continental Advanced Antenna Portugal pág. 4

---

## opinião

Pacote Rodoviário

– O que muda?

pág. 10

A caminho de um mercado único europeu mais justo

pág. 12

## associativismo

TRANSBRANCA – Transportes, S.A

“Não será de mais regulamentação que o setor necessita”

pág. 14

---

## segurança rodoviária

O Crescimento do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade - SINCRO

pág. 20

---

## trabalho

A nova Regulamentação Comunitária

e o seu impacto no sector dos transportes rodoviários

pág. 22

## comerciais

pág. 34

---

## espaço IPTrans

pág. 36



Revista ANTRAM n - 396

**Diretor:** Pedro Polónio - **Subdiretor:** Fernando Velasco - **Coordenador:** José Bourbon - **Colaboradores neste número:** Ana Souta, Armando Miranda, Francisco Aguiar (PwC), Fernando Moreira (ACT), Gonçalo Sequeira (IPTrans), Joana Araújo (Frederico Mendes & Associados), José Bourbon, José Encarnação, Mónica Silva, Pedro Guerreiro da Silva (ANSR), PwC. **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt - **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias. **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T - internet: www.antram.pt - email:sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt - **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2.º Esq. - Sala A - Pedralha 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regio.centro@antram.pt - **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regio.lisboa@antram.pt - **Direção Regional do Sul:** MARÉ – Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EBO1 – EBO3 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 - E-mail: neuza.santos@antram.pt - **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 - E-mail: luisa.goncalves@antram.pt - **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt

**Periodicidade Trimestral** • **Tiragem:** 4000 ex. • **Distribuição gratuita aos Associados** • **Número avulso:** 2,50 Euros • **Assinatura Anual:** 10,00 Euros (mais portes de envio) • **Reg. ERC n.º 106 187**  
Estatuto editorial na página de internet: www.antram.pt

# editorial



**Pedro Polónio**  
*Presidente da Direção Nacional*

Caro associado,

Em Junho passado, nestas mesmas páginas, dediquei algumas linhas à melhoria da situação económica sentida no período pós-pico epidémico.

Findo o Verão, penso ser justo afirmar que o cenário acabou por se revelar melhor do que o que era inicialmente esperado. Não que possamos dizer que o nosso sector está bem, mas podemos afirmar que acabou por não se verificar a desgraça total a que muitos de nós pensávamos vir a assistir, à imagem do que sucede com outros sectores de prestação de serviços.

É, pois, com alguma confiança que deveremos encarar os próximos meses, contando que a sociedade tenha a arte e o engenho de evitar um novo encerramento da economia fruto de uma disseminação descontrolada do vírus protagonista de 2020.

Também nós, empresários de um sector vital e com elevado número de trabalhadores, temos aqui uma palavra importante a dizer. Cabe aos gestores dar foco e atenção à gestão da saúde dos colaboradores, promover climas de segurança, transmitir informação e apelar a que todos os que integram as suas empresas cumpram ao máximo as regras de higiene e convivência laboral e social. As empresas não podem voltar a fechar e para isso é essencial que todos nós percebamos que o sucesso ou insucesso do combate a este vírus, depende muito dos comportamentos individuais e organizacionais.

Os últimos dados conhecidos mostram uma clara deterioração dos níveis da pandemia na Europa e este é o momento de interromper as linhas de crescimento da epidemia e, portanto, é meu dever pedir a sua especial atenção para esta questão.

Um outro ponto ao qual dou especial destaque é a aprovação do novo pacote rodoviário. Como sabem, parte das alterações legislativas deste pacote já entraram em vigor. A Antram está a ter aqui um papel muito importante, promovendo eventos de esclarecimento e promovendo formações já adaptadas às novas regras.

As matérias que compõem o pacote rodoviário são muito vastas e algumas verdadeiramente relevantes, podendo mesmo constituir alterações ao funcionamento do mercado dos transportes internacionais de mercadorias. Refiro-me, aqui, sobretudo às novas regras sobre cabotagem, obrigação de retorno do motorista ao país da residência, obrigações de retorno das viaturas aos países de matrícula e, ainda, entrada em vigor das regras de destacamento de trabalhadores no nosso sector, estas últimas, a entrar em vigor daqui a 18 meses.

Nas próximas revistas, iremos procurar trazer-lhe artigos técnicos de análise e também artigos de opinião sobre estas novas alterações.

No trimestre que agora termina, fomos forçados a decidir pelo adiamento do congresso que estava agendado para Outubro deste ano. O vírus a tal obrigou. Se tudo correr como esperamos, lá estaremos, em Outubro do próximo ano, não sem antes nos encontrarmos presencialmente no Salão, em Pombal, em Junho de 2021. É para isso que vamos trabalhar.

Entretanto e porque há temas que importa discutir, estamos já a organizar um encontro digital com os nossos associados a ter lugar no último trimestre de 2020. Queremos que os associados tenham voz nesse evento, que nos possam confrontar com dúvidas e questões, ao mesmo tempo que nos será permitido transmitir tudo o que temos vindo a fazer pelo sector e cuja "luta" iremos intensificar nos próximos meses. Espero encontrá-lo nesse evento. Esteja atento à divulgação do mesmo pelos canais habituais de comunicação da ANTRAM.



De modo a responder eficazmente aos desafios do mercado, onde cada vez mais os consumidores optam por fazer as suas compras em lojas virtuais, a ANTRAM decidiu lançar a sua Loja Online.

Este lançamento enquadra-se na estratégia de desenvolvimento que a ANTRAM tem vindo a implementar para fortalecer a relação de proximidade com os seus associados e clientes, dando resposta imediata às suas necessidades e aos inúmeros pedidos, facilitando o dia-a-dia das empresas transportadoras nacionais.

**Agora, à distância de um clique, a Loja Online ANTRAM disponibiliza produtos essenciais à operação de transporte.**

Visite-nos em

**loja.antram.pt**



# Miguel Pinto

Diretor Geral da Continental Advanced Antenna Portugal

***(Portugal) tem de ser rápido a inovar e a qualificar os recursos e a mudar o próprio modelo de negócio, subindo na cadeia de valor...***



## ***O que é a Continental Advanced Antena Portugal [CAA]?***

É uma das empresas do grupo Continental em Portugal. Estamos em Vila Real, integrados na Área de Negócio Vehicle Networking Information (VNI), ligada à vertente da conectividade e eletrónica do Grupo. Fomos adquiridos pela Continental em fevereiro do ano passado (fazíamos parte do grupo multinacional Kathrein Automotive, também alemão). Somos fabricantes de an-

tenas e de outros sistemas de comunicação. Em Vila Real temos cerca de 550 pessoas, das quais mais de cem são quadros superiores.

## ***Face ao COVID-19, qual é a vossa situação e a vossa expectativa para o futuro?***

Já estamos próximos da normalidade e da previsão para este ano. Andamos nos 90%, com todos os trabalhadores a operar. Este ano, existia uma previsão de que se iriam produzir, no mundo, cerca de 89 milhões de

carros. As últimas previsões apontam para 70 milhões. Nós, felizmente, como estamos numa área eletrónica, que é uma área de futuro, não somos os que sofreram um maior impacto. Para o próximo ano (e isto depende muito da evolução da pandemia), acho que há uma perceção generalizada de que, havendo uma melhoria relativamente a este ano, ainda não se vão atingir os números da expectativa para 2019. Acredito que, para o ano, se possa crescer para os 80

Miguel Pinto, português, 47 anos, é casado e tem dois filhos. É bacharel em Engenharia Mecânica pelo Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP) e licenciado em Engenharia e Gestão Industrial pela Universidade Lusíada. Tem o MBA Executivo pela Universidade Católica. É especializado em Liderança pela Universidade de Harvard e em Liderança Estratégica pela Wharton Business School e possui uma formação em Gestão Executiva pela Kellogg School of Management. Desempenha funções como Diretor Geral e Administrador da Continental Advanced Antenna Portugal (CAAP). É Presidente do Conselho Consultivo da Associação Empresarial de Portugal. Foi Diretor Fabril na Colep Portugal, Diretor Industrial na Enercon Portugal e responsável pelo departamento de Qualidade na Continental Mabor e na Yazaki Portugal. É professor convidado na Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. Desempenha funções como deputado na Assembleia Municipal da Póvoa de Varzim. Foi deputado na Assembleia Metropolitana do Porto (2009 e 2013).



Os carros vão ser uma espécie de computadores em cima de rodas

milhões de carros produzidos, no melhor cenário. Isto vai obrigar a que a indústria automóvel se adapte a esta nova realidade. Mas isto já vinha a acontecer, também pelo comportamento dos consumidores e da mudança de paradigma na indústria automóvel, que originou um decréscimo da venda de automóveis: muitos dos jovens de hoje preferem não ter carro e ter um bom telemóvel (com acesso fácil às plataformas eletrónicas de passageiros).

***Em relação a esta questão da adaptação da indústria automóvel, o que é que pensa que poderá vir a acontecer?***

Primeiro é preciso referir dois ou três fatores que vão mudar completamente a indústria automóvel. Um, está relacionado com a questão do carro autónomo. Isto será com certeza uma realidade daqui a 10 ou 15 anos. Outro, está relacionado com a eletrificação da indústria automóvel. Nos próximos anos, a eletrificação da indústria automóvel vai ser acelerada e vai condicionar muito a própria indústria. E também o aspeto da conectividade, das comunicações cada vez mais rápidas e com mais entretenimento. Até porque, quando tivermos um carro autónomo, as pessoas terão de circular entretidas com alguma coisa... Os carros vão ser uma espécie de computadores em cima de rodas. Todas as áreas mais ligadas ao chassis vão sofrer mais porque esta vai ser uma componente cada vez menos importante. Em contrapartida, tudo o que tenha a ver com comunicações, com a própria condução autónoma, com a eletrificação, são negócios de futuro. No caso da Continental, estamos do lado certo, porque estamos na lógica das comunicações e mesmo da condução autónoma porque, para esta existir, tem que haver comunicação.

***Mas isso que me disse nem parece implicar uma grande redução no consumo automóvel, até parece que pode tornar o carro mais versátil relativamente às questões ligadas à mobilidade...***

Eu acho que é uma questão mais cultural. As novas gerações não têm necessidade de ter um carro e eu creio que a condução autónoma vai permitir uma espécie de time-



-sharing, no qual nós podemos ter acesso a um carro quando precisamos dele e não estamos obrigados a ter os custos de manutenção associados ao mesmo e a mantê-lo durante 5 ou 6 anos, sendo que apenas o usamos 20 a 60 minutos por dia. O que se nota é que, independentemente da pandemia, nos últimos 2/3 anos, a indústria automóvel atingiu um pico de quase 100 milhões de automóveis e, depois, foi caindo até à ordem dos 90 milhões. Acreditamos que isto tem a ver com comportamentos e a forma como os mais jovens vêem a mobilidade.

**Quais são os aspetos positivos que resultam desta pandemia?**

Um dos aspetos é a aceleração da digitalização da economia porque toda a gente dizia que a digitalização ia acontecer – por exemplo, compra de bens pela internet – mas houve um salto muito significativo e eu creio que isto não vai andar para trás. O outro tem a ver com a questão do teletrabalho, que era uma prática que toda a gente dizia que fazia sentido. A realidade em Portugal é que não existiam assim tantas empresas a aceitá-lo como prática corrente e hoje já acontece. Também as viagens, principalmente as internacionais, que na indústria automóvel



eram muito recorrentes, neste momento são quase inexistentes, a não ser casos business critical, muito específicos. Mas, na maioria, através de zoom ou outras ferramentas conseguimos fazê-las, sem estar a prejudicar o ambiente.

**Quais são as maiores mudanças que o setor da logística e dos transportes tem de implementar para se adaptar a este período pós-confinamento e pós-COVID?**

Numa fase inicial – durante a qual fizemos

uma gestão muito cuidada dos fluxos logísticos, porque existia um receio de que pudesse existir uma rotura de stocks por parte da China -, tivemos que aumentar alguns stocks e que ter um controlo muito apertado sobre os inventários para evitar alguma falha de componente.

No futuro, teremos que saber se faz sentido manter fluxos logísticos tão longos e estar tão dependente da Ásia em termos de matérias-primas e de componentes. Acho que vão existir algumas mudan-



ças porque há demasiada concentração na Ásia... Acredito que os próprios car makers vão perceber isso e vão reajustar as suas plataformas logísticas. Isto não acontece de um dia para o outro, nem se pode mudar tudo. A globalização vai continuar a existir.

O grande impacto inicial foi alguma subida dos níveis de stock, para fazer face a possíveis ruturas que existissem e muita flexibilidade e um controlo muito apertado, praticamente diário, dos nossos inventários, para evitar algum problema com os clientes. Nós nunca tivemos nenhuma falha e conseguimos fornecer sempre, o que eu acho que, durante um processo de pandemia, foi muito bom.

**A Europa está consciente de que tem de fazer um esforço de reindustrialização... não podemos estar tão dependentes da Ásia como fornecedora de matérias-primas**

***De qualquer maneira esta mudança de paradigma logístico, ou seja, evitar que a origem dos componentes esteja quase exclusivamente centrada na Ásia, tem que também ultrapassar a razão por que isso acontece: o facto de o custo de produção desses componentes na Ásia ser provavelmente mais barato.***

A China já não tem um custo de mão-de-obra como há 10 ou 15 anos atrás e já temos muitas empresas a sair para outros países, como o Vietname, por exemplo. A Europa está consciente de que tem de fazer um esforço de reindustrialização. O melhor exemplo disto é a Alemanha que continua a ter uma forte componente industrial e é o país mais desenvolvido da Europa. E, depois, há uma lógica estratégica que até a pandemia veio demonstrar com mais força: não podemos estar tão dependentes da Ásia como fornecedora de matérias-primas, concretamente de componentes.

***É então uma questão que vai para lá das empresas, tem que ver com os próprios governos e com a política pública...***

Mas também tem que ver com as empresas. Algumas poderão estar dispostas a ter um custo um bocadinho maior, se isso significar que não estão tão dependentes de fluxos logísticos que podem ser interrompidos.

Por outro lado, com a indústria 4.0, com a automatização dos processos, o que vai acontecer é que, na maior parte das empresas, a estrutura de custos vai mudar. Hoje temos indústrias que saíram da Europa para ir para a Ásia, porque são empresas em que a mão-de-obra é intensiva. Com a automatização dos processos, se calhar já fará sentido relocalizar mais próximo de onde está o cliente final... Nós sabemos que a China é um grande consumidor, mas produz muito mais do que aquilo que consome. No caso da Europa, isto irá fazer sentido, o que é uma vantagem, mas também um desafio, porque Portugal ainda é um país bastante competitivo em termos de mão-de-obra, quando comparado com os países do centro da Europa, e, portanto, vamos ter alguma pressão...

***Portugal pode também ter aí uma oportunidade...***

Mas tem de ser rápido a inovar e a qualificar os recursos e a mudar o próprio modelo de negócio, subindo na cadeia de valor, porque, se não, pode-lhe acontecer o mesmo do que a outros países. Claro que isto não pode ser feito de um dia para o outro. Mas acredito que a Europa terá que fazer um enorme esforço de reindustrialização.

### ***O que é que a Continental prevê implementar para tornar o futuro 4.0 uma realidade?***

O Grupo Continental está a investir fortemente na indústria 4.0. O Grupo é alemão e este conceito nasceu na Alemanha. O que nós estamos a fazer, a nível local, passa por uma série de projetos que temos com as universidades, nomeadamente com a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD) e com outros parceiros. Já implementámos o Machine Learning, o Manufacturing Execution System e a automatização de alguns processos...

### ***Voltando à questão da redução das encomendas e de a CAA estar a ser menos afetada por essas questões, isso deve-se ao facto de terem outros clientes, para além da indústria automóvel?***

Imaginemos uma empresa que fornece retrovisores. Se o número de carros produzidos diminui, o número de retrovisores também. Como trabalhamos com a indústria da comunicação e como há uma aposta cada vez maior nesta área - alguns produtos que eram premium agora estão-se a generalizar -, mesmo havendo menos carros a produção não reduz. As indústrias tecnológicas de futuro, ligadas à condução autónoma, às comunicações ou à eletrificação, vão ter mais oportunidades. Veja exemplo da eletrificação: os carros diminuem, mas o número de carros eletrificados aumenta. Nós temos fabricantes de motores automóveis no país que fornecem componentes para o chassis. Esses vão sofrer muito porque há um decréscimo de cerca de 20 milhões de carros. Daí que o António Costa e Silva, quando lançou a Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030, tenha referido o cluster automóvel, destacando ser muito importante que se verifique esta mudança de paradigma, em termos do tipo de componentes que o país fornece. Os fornecedores portugueses da indústria automóvel, vão ter que se adaptar a uma nova realidade. Se não, correm o risco de desaparecer.

**Há mais vida para além do COVID. E a questão ambiental é igualmente importante...**



## Temos que investir na formação ao longo da vida...

*Um outro ponto que o Miguel também tinha referido foi que “este fosse o ano da transformação da indústria automóvel” no sentido de uma maior sustentabilidade, tendo confessado o desejo de que Portugal seja o primeiro país a alcançar a neutralidade carbónica...*

Há mais vida para além do COVID. E a questão ambiental é igualmente importante, não tenhamos dúvidas. Temos que voltar a olhar para esta questão porque se trata da sustentabilidade. Nós temos que mudar a forma como consumimos, como produzimos lixo... A neutralidade carbónica tem que voltar para cima da mesa. E isso vai acontecer. Felizmente, os mais jovens também nos obrigam a olhar para essa questão...

***A sustentabilidade tem custos associados. Como é que aquela casa com a competitividade? Como é que olham para esta dicotomia?***

A sustentabilidade é um complemento da competitividade, em termos de gestão energética e do impacto que tem junto dos consumidores, visto que eles próprios a exigem às empresas. Não há uma dicotomia.

Em casos como o do hidrogénio, claro que tem de existir um investimento por parte das empresas. Mas também tem que haver uma forte orientação por parte das entidades governamentais no sentido de dizer “este é o caminho”...

***O governo anunciou recentemente o plano nacional de hidrogénio...***

Trabalhei na ENERCOM, um projeto lançado pelo governo de José Sócrates, em que se quis investir fortemente na energia eólica, mesmo quando se sabia que esta tinha um custo muito mais significativo do que as energias fósseis, mas era uma lógica de sustentabilidade.... O governo tem de dar indicações nesse sentido. E estão a dar. Quando não podem ser as empresas, de per si, a suportar um custo que é muito grande quando comparado com tecnologias mais clássicas, tem de ser o governo e a sociedade a dar indicações... É o caminho que tem de ser feito, não há outra hipótese, se não, as novas gerações é que vão sofrer.

***A propósito da sua referência à mudança para a sustentabilidade que os próprios consumidores exigem... Não acha que os consumidores o que querem é pagar menos?***

... É óbvio que não é toda a gente, até porque alguns não podem. Mas, por exemplo: os carros elétricos ainda não são muito interessantes em termos económicos, quem vai comprar paga mais, e nós já temos uma série de pessoas e algumas empresas a acelerar o processo de compra em detrimento de carros movidos a combustíveis fósseis. Há a consciência de que ser uma empresa sustentável hoje é algo que “vende”, principalmente para uma camada da população mais jovem ou mais formada, que já olha para isto com outros olhos.

Claro que há pessoas que não estão tão interessadas e outras que nem sequer se podem dar a esse luxo. Mas cada vez vai haver essa maior consciencialização e não haverá volta atrás. As empresas que forem poluidoras, no médio prazo vão perder mercado, não tenho dúvidas nehumas sobre isso.

***Voltando ao teletrabalho e falando da vossa organização, até que ponto é que pensam implementar esta solução?***

Durante a pandemia, isso foi feito em praticamente todos os postos de trabalho em que era possível fazê-lo (cerca de 80 a 85% dos indiretos), não só na CAA, mas também no Grupo Continental. A ideia é que, no futuro, tudo aquilo que puder ser feito em teletrabalho, sem implicações para a produtividade normal, se mantenha. Obviamente que, numa indústria não é tão fácil como nos serviços. Mas há áreas específicas, como gestão de projetos, compras ou a financeira onde é mais fácil.

O que faz mais sentido é termos teletrabalho parcial, ou seja, permitir que as pessoas não estejam completamente afastadas, a trabalhar durante um ano inteiro em casa, mas que, em determinados departamentos, possam estar dois dias na empresa e três dias em casa, por exemplo... Até porque nós temos muitos quadros que são do Porto (cerca de 40 pessoas), que fazem todos os dias este trajeto para Vila Real.

***Uma nota final ...***

Temos que investir na formação ao longo da vida porque, a par com a inovação, a qualificação das pessoas é muito importante para sermos competitivos. Se o nosso país quer ser economicamente viável para o futuro, tem de investir muito na qualificação dos seus recursos e na inovação...

***Pontos fortes e fracos de Portugal na qualificação das pessoas?***

A formação não se esgota nos primeiros 20 ou 23 anos de vida, mas tem que ser ao longo da vida. Uma parte da população já assume isso, mas tem de ser um dado adquirido. Aquilo que nós aprendemos torna-se obsoleto muito rapidamente num mundo que está em constante mudança.

A propósito da indústria 4.0, temos de a ver como uma oportunidade e que a desenvolver para atrair mais investimento, crescer na cadeia de valor, termos mais produtividade e sermos mais competitivos. Quando saiu o plano do António Costa e Silva, alguns jornalistas ligaram-me a perguntar o que é que eu achava. Eu até acho que o plano está muito interessante, mas é preciso que estas análises sejam implementadas. E o problema é que muitas vezes os planos esbarram na realidade...

# Pacote Rodoviário – O que muda?

A Comissão Europeia tinha tornado público no dia 31 de maio de 2017 (1.ª fase) e no dia 8 de novembro de 2018 (2.ª fase), um conjunto de propostas legislativas relativas à regulamentação do transporte rodoviário na União Europeia, agrupadas naquilo que é conhecido como o Pacote Rodoviário/“Mobility Package”.

Trata-se por isso de um dossier com mais de 3 anos, cujos desenvolvimentos foram algo lentos, no que respeita aos resultados finais. As matérias que aborda são bastante complexas, cujo consenso sobre a bondade das soluções foi praticamente impossível de atingir.

Recorde-se, que estas propostas representam a maior mudança nas regras de transporte rodoviário da União Europeia, cobrindo muitos aspetos desta atividade económica, comprometendo, por isso mesmo, interesses diferentes por parte dos Estados-membros.

A verdade é que, a 8 de julho deste ano foram aprovados no Parlamento Europeu os diplomas legais relativos à primeira fase do Pacote Rodoviário.

Seguiu-se a sua publicação, a 31 de julho, no Jornal Oficial das Comunidades Europeias dos seguintes diplomas legais:

1 - Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regula-

mento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos;

2 - Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários e que regula o regime de acesso à atividade e acesso ao mercado de transporte rodoviário;

3 - Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.

Embora a data de publicação seja a mesma, tal não significa que todos estes diplomas tenham a mesma data de entrada em vigor.

De facto, a regulamentação social entrou em vigor 20 dias após a data da sua publicação – 20 de agosto de 2020 – embora, este diploma legal tenha normas específicas cuja entrada em vigor será bem mais tarde. Já no que respeita aos outros dois diplomas legais – regime de acesso à atividade e regime do destacamento –, estes entrarão em vigor apenas 18 meses após a data da presente publicação (fevereiro de 2022).



## Pacote Rodoviário



Na comunicação feita pelo Parlamento Europeu, foram elencados os objetivos principais que se pretende atingir com este novo enquadramento legislativo.

Em suma, visa-se não só melhorar as condições de trabalho dos motoristas, mas também impedir a distorção da concorrência no transporte rodoviário.

Com efeito, no que respeita às melhores condições de trabalho para os motoristas, destaca-se, em sede de regulamentação social, a preocupação em permitir que estes trabalhadores estejam mais tempo no país de estabelecimento da empresa e necessariamente, mais tempo em sua casa.

Exemplo disso mesmo são as regras relativas ao gozo dos descansos semanais ou até à organização que as empresas terão de fazer quanto às jornadas de trabalho dos motoristas do transporte internacional, de forma a que estes possam voltar para casa em intervalos regulares.

Já no que concerne à preocupação em garantir uma concorrência mais justa e um combate a práticas ilegais, normas como a obrigação de demonstrar que as empresas estão “substancialmente ativas” no Estado-membro em que estão licenciadas, a obrigação do regresso dos veículos ao país de estabelecimento a cada oito semanas, a sujeição dos veículos ligeiros com mais de 2,5 t a requisitos específicos de acesso e exercício da atividade ou até a obrigação destes mesmos veículos estarem obrigados à instalação e utilização dos aparelhos de tacógrafo, são exemplos disso mesmo.

Também em sede de cabotagem, o regime foi revisto, destacando-se como principal novidade a previsão de um período “cool-off” fixado, em 4 dias.

Outra preocupação, muito latente com a revisão do regime do destacamento de trabalhadores, foi o evitar e terminar com as abordagens nacionais divergentes sobre esta matéria de que é exemplo paradigmático a Lei Macron. No geral, diga-se que as regras de destacamento serão aplicáveis às operações de cabotagem e de transporte internacional, com exclusão do transporte em trânsito, operações bilaterais e operações triangulares com uma carga ou descarga adicional em cada direção (ou zero ao sair e duas no retorno).

Face a este elenco, que se diga bastante resumido, facilmente se depreende que importantes matérias foram revistas e alteradas, não sendo possível fazer, num único artigo, uma análise completa de tais alterações legislativas, o que deixaremos para futuros artigos na Revista ANTRAM.



Queremos porém destacar que, este dossier está longe de estar “encerrado”.

Antes mesmo da votação em plenário no Parlamento Europeu, os ministros dos transportes e dos negócios estrangeiros de nove Estados-membros apelaram a esta instância comunitária para que rejeitasse determinadas normas legais, da qual se destaca a relativa ao regresso obrigatório do veículo ao país de estabelecimento.

Mais recentemente, a Lituânia deu entrada de uma ação no Tribunal de Justiça Europeu contra algumas destas novas regras constantes do pacote rodoviário.

Paralelamente, a comissária de Transporte da União Europeia, Adina Vălean, em declarações bastantes polémicas, veio referir que estas novas regras poderiam não estar alinhadas com o Acordo Verde, referindo-se em particular também quanto à obrigação do veículo regressar ao estado de estabelecimento a cada oito semanas assim como às restrições impostas às operações de transporte combinado. Em decorrência, foi encomendado um estudo a um consultor de forma a permitir à Comissão apresentar, até ao final do ano, uma avaliação de risco sobre o impacto destes dois aspectos no ambiente e no mercado único da União Europeia.

Como se pode concluir muito pode acontecer não estando excluída a apresentação por parte da Comissão de uma nova proposta legislativa pelo que, mais que nunca, este tema assume uma preponderância essencial merecendo uma reflexão por parte dos operadores do Setor e por isso mesmo da Associação.

Neste sentido esta matéria merecerá um principal destaque na conferência digital que a ANTRAM está a preparar e que deverá ocorrer no último trimestre deste ano.

# A caminho de um mercado único europeu mais justo



Francisco Aguiar - PWC

A 15 de julho de 2020, a Comissão Europeia propôs um novo pacote de medidas fiscais para contribuir para a recuperação económica no curto prazo e o crescimento de longo prazo da Europa. Este pacote fiscal está assente em 2 pilares, simplicidade e justiça, e é composto por 3 iniciativas distintas, mas relacionadas:

- **O Plano de Ação Fiscal:** envolve 25 iniciativas que vão ser implementadas até 2024 para tornar a tributação mais justa, simples e adaptada às novas tecnologias. As iniciativas envolvem tornar os processos de partilha de informação entre Estado Membros e contribuintes menos burocráticos, mais transparentes por forma a combater a fraude e elisão fiscal e contribuir para a recuperação da UE.
- **A Revisão da Diretiva de Cooperação Administrativa no Domínio Fiscal – DAC 7:** visa alargar as regras de transparência fiscal da UE às plataformas digitais. Deste modo, implementar uma troca automática de informações entre os Estados-Membros ao nível das receitas geradas pelos vendedores nas plataformas digitais, por forma a permitir às autoridades nacionais identificar em que jurisdições parte do lucro deve ser tributado.
- **A Comunicação da Governação Fiscal na UE e fora:** reforça a capacidade da UE na promoção de transparência e justiça fiscal, por via de uma reforma do Código de Conduta da UE e em melhorias na lista da UE de jurisdições não cooperantes.

As 3 iniciativas englobam uma série de propostas, desde a implementação de uma tributação mínima efetiva para evitar que existam regimes fiscais substancialmente mais atrativos que outros e ainda mecanismos que permitam uma maior transparência fiscal

ao nível do cluster empresarial tecnológico, fomentando uma tributação efetiva justa e, consequentemente, um mercado único europeu mais competitivo.

Por outro lado, não é surpresa que estas medidas se apresentem como outra etapa na maratona contra a evasão fiscal da comissão europeia para a Concorrência, Margrethe Vestager. No mesmo dia em que a Comissão Europeia apresenta o novo pacote de medidas fiscais, o Tribunal Geral da União Europeia (TGUE) decide anular a decisão de Bruxelas de exigir à gigante tecnológica Apple, 13 mil milhões de euros de alegados benefícios fiscais ilegais, concedidos pelo Governo Irlandês durante os últimos 10 anos.

O mais provável é que esta luta não fique por aqui, uma vez que a Comissão Europeia tem cerca de 2 meses para levar a decisão a recurso no Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE). No entanto, esta decisão cria oportunidades no campo da tributação de grandes multinacionais, permitindo que a competição entre os Estados Membros na corrida pelo melhor deal fiscal se intensifique. Nesta ótica, nenhuma vantagem económica e/ou competitiva seria concedida ilegalmente, conferindo segurança aos restantes acordos tributários em funcionamento.

Neste momento, decorre o reporte de operações de planeamento fiscal associadas à DAC 6, cujas características singulares alertaram o mercado para uma nova era de transparência e responsabilidade de comunicação. Consequentemente, o novo pacote de medidas fiscais, que é, no mínimo, ambicioso, vem reforçar o empenho que a Comissão Europeia tem vindo a adotar na sua busca pela justiça fiscal.

revista

Nº 378 | jan/fev/mar 2016 | Ano XXXVII

# antram

Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | [www.antram.pt](http://www.antram.pt)

## Envie-nos as suas notícias!

Lembramos todos os Associados e Parceiros que poderão divulgar informações e notícias das suas empresas (por exemplo: novos projetos e investimentos, participações em feiras) na Revista ANTRAM, cuja edição é publicada trimestralmente.

Para tal, basta enviar uma sumula ou *press release* para: [informacao@antram.pt](mailto:informacao@antram.pt)

congresso



**antram**

Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias

**ADIADO**

15%  
de desconto.

Inscreva-se  
ainda hoje!



SANA

## Adiamento do 20º Congresso ANTRAM

Perante um cenário persistente de perigo de contágio e propagação da doença por COVID-19, sem que se vislumbrem quaisquer melhorias, e assumindo o risco que pode constituir a concretização de um evento com a dimensão do congresso anual da ANTRAM, a Direção Nacional decidiu adiar o 20º Congresso ANTRAM.

Sendo certo de que em 2021 estaremos em melhores condições para trazer ao Setor e ao Universo Associativo um grande evento, endereçamos desde já, a todos aqueles que habitualmente nos acompanham e participam nesta iniciativa, o convite para que se juntem a nós, nos dias 22 e 23 de outubro de 2021, no EPIC SANA Algarve, para o 20º Congresso ANTRAM.

Agradecemos a compreensão de todos.

# “Não será de mais regulamentação que o setor necessita”

Em conversa com a Revista ANTRAM, a administração da TRANSBRANCA – Transportes, S.A. fala da sua empresa e do setor em geral, traçando aquele que considera ser o caminho a seguir para enfrentar os desafios que a nova realidade do mercado impõem ao setor do transporte rodoviário de mercadorias.

## Que balanço faz ao 1º semestre deste ano à atividade da empresa?

O ano de 2020 iniciou com fortes perspectivas de recuperação de atividade face ao exercício anterior, contudo a deflagração pandémica contrariou a evolução da atividade, repondo-a em cerca de 60% do ano de 2019.

## Perante a persistência de um cenário pandémico, como se está a processar a vossa retoma à atividade? Como encaram o futuro?

Atualmente estamos perante uma lenta retoma, sempre abaixo do período anterior, sendo evidente, que o ano de 2020 constituirá para a empresa, um ano de forte queda do volume de negócios, em face do recrudescimento e até interrupção total dos canais de distribuição onde estamos a operar. Tendo presente a atual situação económica, a nossa expectativa futura é claramente influenciada pelo contexto que estamos a viver, sendo por isso, moderadamente positiva, se pensarmos que apesar de tudo, estamos a implementar medidas que irão inverter eventuais expectativas mais sombrias.

## Quais são as estratégias que a empresa está a adotar para fazer frente aos desafios de uma nova realidade de mercado?

Estando em contração de mercado, as estratégias têm necessariamente de ser



transversais a toda a empresa, envolvendo uma racionalização dos recursos, a procura de alternativas, tanto de destino, como de serviço, procurando uma maior integração e complementaridade com o cliente, prestando um serviço diferenciador, por forma a garantir uma fidelização acrescida.

## Uma forma de manter os padrões de qualidade da empresa e dos serviços que prestam, é envolver e capacitar os recursos humanos da empresa. Considera fundamental o envolvimento dos colaboradores na cultura de qualidade da empresa?

Historicamente, os valores e cultura de qualidade foram sempre fortemente reco-

nhecidos pela administração, diretores e colaboradores. O envolvimento de todos é fundamental para se alcançar o elevado padrão que globalmente, conseguimos alcançar. Esta atitude e procedimentos de forte envolvimento de todos, sendo de crucial importância é, e sempre será, um fator determinante para a sustentabilidade da empresa, sendo por isso um dos vetores fundamentais que a administração considera como prioritários.

## Considera recorrer à oferta formativa ANTRAM para formar os vossos recursos humanos? Quais são as áreas prioritárias?

O nosso envolvimento com a ANTRAM,



designadamente da área de formação tem sido positivo. Tencionamos por isso manter, como aliás não poderia deixar de ser, o recurso ao catálogo formativo da nossa Associação para desenvolver o nosso plano interno de formação.

Como temas mais prementes, identificamos designadamente os seguintes módulos: Gestão de Tráfego, Logística e distribuição; Gestão e manutenção de frota, Gestão

de recursos humanos, Boas Práticas de condução de veículos pesados, Higiene e segurança no trabalho, Gestão do trabalho e trabalhadores móveis.

*E quanto ao digital, vê com bons olhos o uso de plataformas e ferramentas digitais? Que melhorias podem trazer ao vosso negócio?*

Em contexto de pandemia, fortalecemos a

nossa utilização das plataformas digitais, procurando agilizar as relações comerciais e facilitando estas, ultrapassando, por esta via, as dificuldades no contacto pessoal. É intenção da administração incentivar e generalizar esta prática.

*No que diz respeito aos desafios decorrentes da transição energética, considera fundamental a aposta numa frota mais sustentável e “amiga do ambiente”?*



No âmbito de uma prática de gestão racional de recursos, a aposta numa frota “mais sustentável”, e “mais amiga do ambiente” é fundamental e tem sido, aliás, uma preocupação da administração desde há já alguns anos atrás. Seguramente que apreciaríamos que o nosso setor fosse abrangido pelo enquadramento de incentivos ao investimento, por forma a reforçar a capacidade de aquisição de novos equipamentos com maior preocupação ambiental.

***Considera o setor dos transportes rodoviário de mercadorias (nacional/internacional) bem regulamentado? Que alterações lhe parecem fundamentais?***

Do nosso ponto de vista, não será de mais regulamentação que o setor necessita, porquanto regulamentação excessiva trará menos capacidade de desenvolvimento no contexto atual.

A regulamentação que existe afigura-se-nos suficiente. Já quanto à respetiva vigilância e controlo é que não estamos convencidos que seja suficiente. Veja-se por exemplo, quais as empresas que estão a cumprir o critério de capacidade financeira, para deter o alvará de transporte rodoviário de mercadorias e mesmo relativa-

mente aos tempos de condução, existirão seguramente frequentes contravenções, as quais importa controlar de forma mais incisiva. Outro aspeto a exigir mais atenção refere-se ao estrito cumprimento do CCTV, abrangendo todas as vertentes deste.

O cumprimento do acordo-quadro relativo às operações de carga e descarga e tempos de espera é também essencial para garantir a sustentabilidade da atividade.

Importa, além do mais, que o setor não seja penalizado por aumentos sucessivos dos seus principais custos, designadamente custos de combustível e regulamentação desproporcionada no contexto laboral. Estes custos seguiram evoluções em contra ciclo com a tendência de mercado de procura pelo preço, comprometendo a rentabilidade e até a sustentabilidade de grande parte das empresas do setor.

A ANTRAM, como Associação que tem defendido os interesses dos seus associados, e em representação destes, terá seguramente um papel decisivo junto da tutela, por forma a verificar o cumprimento dos regulamentos relevantes, que quanto a nós, reiteramos, sendo suficientes, importa que sejam vigiados e controlados.

***Que soluções considera essenciais para que o setor esteja melhor preparado para futuras crises que possam vir a acontecer?***

Nenhum setor estava preparado para uma crise como a atual, cujas características de génese sanitária comprometeram a atividade económica em geral.

Pela atitude dos clientes, e tendo em conta os argumentos destes e sucessivos pedidos de revisão de condições de trabalho, parece-nos que o setor do transporte rodoviário de mercadorias terá escapado ileso aos efeitos da atual crise, o que importa também desmistificar, exigindo-se uma tomada de posição firme e coesa.

Caberá á gestão de cada empresa, de per si, adotar as medidas que entenderem mais convenientes que lhe permitam a sua eficaz operacionalidade. Suficiente será que as circunstâncias externas, que trazem debilidade ao setor, designadamente a evolução dos custos operacionais a que acresce uma carga fiscal asfixiante, passem a ter outro enquadramento por parte dos organismos que tutelam o setor e também da própria ANTRAM que reconhecemos, tem pugnado pela defesa dos interesses deste setor em que laboramos desde os anos 40 do século XX.

# ANTRAM e Município de Mangualde assinam protocolo

Foi assinado no dia 8 de julho um protocolo de cooperação entre o Município de Mangualde e a ANTRAM. A cerimónia protocolar contou com as presenças do Presidente da Câmara Municipal de Mangualde, Elísio Oliveira, do Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, Pedro Polónio, e do Vice-presidente da Direção pela Região Centro, Renato Neves.

Segundo Elísio Oliveira, o objetivo da assinatura deste protocolo é “apoiar empresas na sua atividade, desenvolvendo a oportunidade de criar valor nesta fileira de referência, podendo funcionar, assim, como uma centralidade num setor de grande dimensão”.

Este protocolo de cooperação confere a cedência de espaços municipais, nomeadamente no edifício do Ex-Colégio, para uso da ANTRAM, onde também já foi instalada a Associação Empresarial de Mangualde. Este espaço será utilizado para efeitos de formação do sector, reuniões de trabalho, workshops, etc.

“No concelho de Mangualde localizam-se cerca de 50 empresas e empresários dedicados ao transporte de mercadorias, nacionais e internacionais, sendo o nosso maior empregador com mais de 1500 trabalhadores com a categoria de motorista de pesados de mercadorias”, contextualizou ainda o Presidente do Município.



**A TRANSITRANS, empresa de transportes pertencente ao Grupo TT, está à procura de empresas ou empresários a título individual que queiram agregar a sua frota para tração ou conjuntos completos.**

**Se está interessado em tráfego nacional, internacional ou intermodal, contacte:**

**Telefone: +351 229 866 620 ou +351 934 051 006  
Email: cpaula.porto@grupo-tt.com  
URL: www.grupo-tt.com**



# Parque TIR de Vilar Formoso vai ser requalificado

Foi recentemente aprovado o projeto de Requalificação do Parque TIR de Vilar Formoso.

A obra estará a cargo do Município de Almeida que visa, com este projeto, melhorar as condições do espaço para benefício da segurança de viaturas e dos respetivos motoristas.

A intervenção a efetuar no Parque TIR compreende, entre outras, a reabilitação do pavimento rodoviário do parque com a definição das zonas de estacionamento e circulação de viaturas TIR e respetiva vedação, a instalação de um sistema de videovigilância e de controlo de entradas e saídas do parque e ainda a ampliação, alteração e requalificação do edifício existente de instalações sanitárias. Está igualmente previsto efetuar-se uma reformulação ou reforço de estruturas das vias de acesso.

O concurso da requalificação do parque TIR será lançado, no máximo, até novembro de 2020.



# UM RETORNO POSITIVO PARA QUEM PROCURA PRESTAÇÕES DE EXCELÊNCIA



## Top 6 cursos mais procurados

- 1 Gestão de Tráfego
- 2 Regulamentação Social e Tacógrafos
- 3 Condução Eficiente
- 4 Liderança para a Mudança
- 5 Boas Práticas no Relacionamento com o Cliente
- 6 Acondicionamento da Carga, Estiva e Amarração

Peça um plano de formação ajustado à realidade da sua empresa:

[dircomercial@antram.pt](mailto:dircomercial@antram.pt)



## O Crescimento do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade - SINCRO

Há exatamente quatro anos escrevi um artigo em que referia que a velocidade excessiva era uma das principais causas da ocorrência de acidentes rodoviários, mencionando estudos em matéria de segurança rodoviária que são consensuais no estabelecimento de uma relação entre a velocidade e a sinistralidade, concretamente no que se refere à frequência, à gravidade e ao trauma associado aos acidentes. O mecanismo de produção de danos em acidentes rodoviários, está associado à energia cinética, dependendo da rapidez da transformação ou absorção desta, podendo mesmo dizer-se que sem velocidade não há acidentes.

Servia aquela introdução para dar a conhecer aos estimados leitores o Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), da responsabilidade e operado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e que pouco tempo antes tinha entrado em funcionamento.

O SINCRO é um sistema telemático operado

remotamente nas instalações da ANSR, sendo composto, fundamentalmente, por dois subsistemas: (a) rede de Locais de Controlo de Velocidade (LCV); e (b) Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito (SIGET).

Na sua primeira fase, o SINCRO era composto por uma rede de 50 LCV, ou seja, 50 cabinas e 30 cinemómetros-radar, que sendo em menor número, iriam rodar pelas cabinas, de acordo com um plano previamente estabelecido, sendo que os LCV foram instalados em diversos pontos da infraestrutura rodoviária criteriosamente selecionados e perfeitamente identificados pelo sinal de trânsito “H43 – Velocidade Instantânea”.

Entretanto, aos 50 LCV iniciais, juntaram-se mais 10, perfazendo atualmente 60 locais, onde estão instalados os cinemómetros-radar do SINCRO. Os locais que são controlados por radares do SINCRO além de, em termos globais, terem um efeito dissuasor sobre o incumprimento dos limites de velocidade e sobre a sinistralidade, têm tido também a ní-

vel local, na zona de influência de cada radar, um efeito na diminuição da sinistralidade. Com quatro anos de funcionamento, os locais onde foram instalados os radares deste sistema registaram, face a igual período anterior à entrada em funcionamento do sistema, uma redução em todos os indicadores de sinistralidade: menos 29% de acidentes com vítimas, menos 82% de vítimas mortais, menos 57% de feridos graves e menos 26% de feridos leves.

Em termos globais, nos primeiros seis meses de 2020 foram fiscalizados 55.320.244 veículos, mais de 300.000 por dia, o que correspondeu a um aumento de 29%, face a período homólogo de 2019 (42.842.087), o que se deveu, essencialmente, ao aumento da fiscalização efetuada pelo SINCRO, sistema que fiscalizou, em 2019, 77.152.372 veículos e, nos primeiros seis meses de 2020, 49.749.698 veículos, sendo já responsável por 90% do total de veículos fiscalizados por velocidade em Portugal Continental.



Infelizmente, o excesso de velocidade continua a ser responsável por grande parte dos acidentes rodoviários. Por isso mesmo, o SINCRO vai crescer em breve, mediante a instalação de novos 50 LCV, perfazendo um total de 110 LCV, sendo que este reforço da fiscalização vai permitir um significativo aumento dos níveis de dissuasão no incumprimento dos limites de velocidade e consequentemente na redução da sinistralidade rodoviária.

Este crescimento do SINCRO irá contar com uma novidade: 20 dos novos LCV serão de controlo de velocidade média entre dois pontos, sendo os restantes 30 LCV de velocidade instantânea, iguais aos atualmente existentes. Os novos 50 LCV serão equipados rotativamente com 30 novos radares – 10 que permitem o controlo de velocidade média entre dois pontos e 20 que apenas permitem o controlo da velocidade instantânea – aumentando a capacidade instalada de 40 para 70 radares.

Os novos radares introduzirão em Portugal o controle de velocidade média entre dois pontos, e a capacidade para medir, simultaneamente, a velocidade de vários veículos, mesmo nos casos em que estes circulam lado a lado ou a uma distância inadequada entre si. A seleção dos locais de instalação dos novos radares teve como pressuposto, entre outros fatores, o nível de sinistralidade aí existente e em que a velocidade excessiva se revelou uma das causas para essa sinistralidade. A ANSR assumiu como objetivo principal a dissuasão dos condutores ao incumprimento legal dos limites de velocidade. As características encontradas em alguns dos locais selecionados, nomeadamente o elevado nível de sinistralidade ao longo de troços e não apenas de pontos recomendam a utilização de equipamentos de controlo da velocidade média em vez dos tradicionais equipamentos de velocidade instantânea.

O SINCRO tem por objetivo operacional pri-



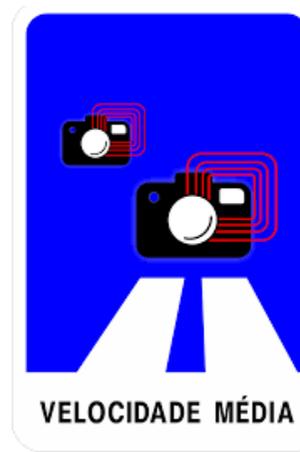
senal H43

mordial evitar os excessos de velocidade e, consequentemente, a prática de velocidades excessivas em determinados locais (pontuais) ou troços (extensões) da infraestrutura rodoviária onde a sinistralidade associada à velocidade é significativa.

O sistema consiste na utilização de dois pontos de controlo num determinado troço da via, permitindo assim o cálculo da velocidade média. A fiscalização da velocidade com recurso à medição da velocidade instantânea tem aplicação em locais de pequena extensão, ou seja, locais onde há uma grande concentração de acidentes (a ocorrência de acidentes é localizada). Por outro lado, a fiscalização da velocidade com recurso à medição da velocidade média tem aplicação em troços de estrada em que exista uma maior densidade de acidentes ao longo da respetiva extensão.

Entre outros, os locais para instalação dos novos radares são:

- EN5 em Palmela
- EN10 em Vila Franca de Xira
- EN101 em Vila Verde
- EN106 em Penafiel
- EN109 em Bom Sucesso
- IC19 em Sintra
- IC8 na Sertã



senal H42

A exemplo do que sucedeu com a primeira fase do SINCRO, a segunda fase irá funcionar também numa ótica de total transparência, estando todos os LCV perfeitamente identificados pela respetiva sinalização vertical:

- Os LCV de controlo da velocidade instantânea, através do sinal H43
- Os LCV de controlo da velocidade média, através do sinal H42

Não é demais lembrar que o combate ao flagelo da sinistralidade rodoviária e às suas consequências é o grande objetivo do SINCRO, constituindo-se como um importante dissuasor dos comportamentos de risco associados à velocidade. Mas para este combate, não basta apenas o esforço da ANSR ou das forças de segurança que, diariamente, patrulham as nossas estradas. Como já aqui escrevi por diversas vezes, a prossecução de uma cultura de segurança rodoviária deve ser encarada como uma responsabilidade de todos. Por isso, na estrada faça a sua parte e contribua para o desígnio nacional de salvar vidas. Não se esqueça: ZERO é o único número aceitável de vítimas mortais.

Obrigado.

# A nova Regulamentação Comunitária e o seu impacto no sector dos transportes rodoviários

**Fernando Moreira**

Inspetor do Trabalho da Unidade Local de Vila Franca de Xira

Grupo de Trabalho dos Transportes

Autoridade para as Condições do Trabalho

Os Regulamentos Comunitários são diplomas emitidos pela União Europeia, os quais têm aplicação direta em todos os Estados Membros da União. Com tais diplomas, visa-se uma aplicação uniforme em toda a União nos diversos sectores de atividade, sem que seja necessário a intervenção legislativa de qualquer Estado Membro, das quais possam resultar distorções ao objetivo final. O sector dos transportes rodoviários é manifestamente, um dos sectores mais importantes da atividade económica na União Europeia, como recentemente se verificou, com a necessidade da criação de corredores de transporte rodoviário de mercadorias entre os diversos Estados Membros.

Para além da segurança rodoviária de todos os utentes da estrada, que urge acautelar, a Regulamentação Comunitária do sector visa conferir uma maior certeza e segurança jurídica entre todos os operadores do sector, harmonizando disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários de modo claro, adequado e proporcional, no sentido de melhorar além das condições de trabalho dos condutores, assegurar igualmente uma concorrência leal e sem distorções entre transportadores.

Face ao exposto, foram criadas um conjunto de regras a nível comunitário, nomeadamente no que diz respeito aos tempos de condução, pausas e repousos dos condutores de transportes rodoviários nacionais e internacionais no espaço Europeu.

Recentemente, no passado dia 31 de julho, foram publicados diversos Regulamentos Comunitários, que vêm conformar o sector



do transporte rodoviário, sendo o Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março, no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal, bem como o Regulamento (EU) n.º 165/2014, no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos, alterados pelo Regulamento (EU) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de julho de 2020.

Estes diplomas foram alterados, na sequência de se ter verificado que algumas situações aí previstas se tornaram desadequadas e desatualizadas, face ao conhecimento entretanto adquirido e à evolução tecnológica das viaturas, tentando criar normas mais justas e adequadas à atual realidade do sector. Apesar das tentativas de uniformização das regras relativas ao sector, constatou-se a existência de interpretações e práticas de execu-

ção distintas entre alguns Estados Membros. Para tal, basta atentar nas diversas normas de interpretação emanadas pela Comissão Europeia, ao longo dos anos, no sentido de (tentar) suprir tais deficiências. Por outro lado, a existência de medidas adicionais nalguns Estados Membros, vieram colocar em causa a certeza e a segurança jurídica, pretendida pela regulamentação comunitária.

À semelhança do que sucedeu em 2009, em que se criou uma exceção ao período de repouso semanal, para os condutores que exerçam uma atividade de serviço ocasional único de transporte internacional de passageiros, em que estes poderão adiar o período de descanso semanal por 12 períodos consecutivos de 24 horas, este Regulamento (EU) 2020/1054, vem criar, também ele uma exceção, mas para os condutores que efetuem operações de transporte internacional de mercadorias, uma vez que prevê a possibilidade de se gozar dois períodos de repouso

semanal reduzido consecutivos, fora do Estado-Membro onde se encontra estabelecido. Estamos perante uma medida que pretende diminuir os períodos de ausência dos condutores, de modo a que estes possam regressar mais rapidamente ao seu domicílio.

Um das situações mais controversas ao longo dos últimos anos, relacionava-se com os repousos dentro do veículo, com os Estados Membros a terem diversas interpretações quanto ao seu local. Este Regulamento veio de forma clara e inequívoca referir que os períodos de repouso semanal regular e quaisquer períodos de repouso semanal de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido anterior, não podem ser gozados no veículo, mas apenas num alojamento apropriado e adequado do ponto de vista do género, com instalações de dormida e sanitárias adequadas, de forma a garantir as condições de repouso apropriadas.

Com a introdução no mercado dos novos táctógrafos inteligentes, que de forma automática registam a posição do veículo, nomeadamente cada vez que o mesmo atravessa a fronteira de um Estado Membro, torna-se necessário, por uma questão de equidade para com os veículos que não estão equipados com tal tecnologia, que também nestes, seja efetuado tal registo. Para tal, os condutores, a partir de 2 de fevereiro de 2022, deverão introduzir o símbolo do país em que entram após a passagem da fronteira de um Estado-Membro, aquando da sua primeira paragem nesse Estado.

Este Regulamento, prevê que os períodos



referentes às férias anuais e baixas por doença, deverão ser registados como descanso. Neste sentido, as introduções manuais, revelam-se essenciais para eliminar as chamadas “Declarações de Atividade” ou qualquer outro documento análogo em suporte de papel, quando se verificarem tais situações. Tal alteração significará uma diminuição da documentação que deverá acompanhar o condutor, tendo em conta ainda, que a partir de 31 de dezembro de 2024, passará a ser obrigatório a posse por parte dos condutores dos registos de tempos de trabalho, do respetivo dia e dos 56 dias anteriores, aquando da realização de controlos na estrada.

No que concerne à tripulação múltipla, o Regulamento (EU) 2020/1054, veio considerar que o condutor de um veículo com tripulação múltipla pode efetuar uma pausa de 45

minutos num veículo conduzido por outro condutor desde que o condutor que goza a pausa não seja envolvido na prestação de assistência ao condutor que o conduz. Esta norma, surge no que já estava a ser seguido pelos diversos Estados Membros, devido, nomeadamente, às notas de Orientação emitidas pela União Europeia, impondo assim, uma maior certeza ao sector.

As alterações ora introduzidas, para além de acompanhar a evolução tecnológica do sector, tentam vir ao encontro das empresas transportadoras e dos trabalhadores, possibilitando a diminuição dos tempos de duração das viagens, sem alterar, no entanto, os tempos máximos de condução diária e semanal, de forma a acautelar a segurança rodoviária e possibilitar igualmente a recuperação física e psíquica dos trabalhadores.

# Parlamento Europeu aprova Pacote Rodoviário

A 31 de julho, o Parlamento europeu aprovou aquela que é considerada a 1ª fase do Pacote Rodoviário e da qual destacamos os seguintes três diplomas legais:

- O Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito à matéria social sobre os tempos de condução, pausas e repouso e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito utilização dos aparelhos de controlo (tacógrafos).
- O Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários em matéria de acesso e exercício à atividade no Setor.
- A Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.

Estas novas regras visam assegurar uma concorrência mais justa e equitativa no setor do transporte rodoviário, combatendo por um lado as “empresas de fachada” mas sobretudo melhorando as condições de trabalho dos condutores, em termos de tempos de condução e períodos de repouso.

A legislação relativa à regulamentação social entra em vigor 20 dias após publicação oficial, ou seja a partir de 20 de agosto. Já os outros dois diplomas legais – o regime de acesso à atividade e o regime do destacamento – entram em vigor 18 meses após publicação oficial.

## Intervenção da ANTRAM

A ANTRAM continuará a acompanhar a implementação do Pacote Rodoviário na medida em que se considera que qualquer recuo nesta fase é extremamente prejudicial. Neste sentido iremos procurar trabalhar junto da tutela e nas instâncias europeias na defesa das nossas empresas e de um mercado concorrencial leal e justo.



### ***Europa de Leste tenta travar Pacote Rodoviário***

A poucos dias da votação final, os ministros dos Transportes da Bulgária, Roménia, Hungria, Lituânia, Polónia, Chipre, Letónia, Estónia e Malta enviaram uma carta conjunta aos deputados europeus, pressionando-os contra a aprovação do Pacote Rodoviário, insistindo que a aprovação do conjunto dos diplomas trará consequências negativas quer para o mercado único da EU quer para as ambições do Acordo Verde Europeu.

Até à entrada efetiva de entrada em vigor de toda a legislação aprovada, muita tinta irá correr nos bastidores de Bruxelas, esperando-se da parte dos países da Europa Oriental, as chamadas “cenas dos próximos capítulos”.

Paralelamente a Comissária Europeia dos Transportes, Adina Valean, tem vindo a prestar algumas declarações bastante críticas aos diplomas aprovados tendo inclusivamente já anunciado que solicitou um estudo a um consultor, que deverá estar pronto até ao final deste ano, de forma a avaliar o impacto sobre a obrigação do regresso do veículo ao país de estabelecimento a cada oito semanas, essencialmente sob a perspetiva das consequências climáticas e do meio ambiente.

### Incentivos Fiscais e Financeiros

#### Como podemos investir na criação de postos de trabalho e na expansão da nossa empresa numa altura de pandemia?

Num momento em que se espera recuperar a atividade económica e combater a quebra sentida nos últimos meses, as empresas têm sentido dificuldade e receio em voltar a investir nos seus negócios.

Para mitigar o impacto económico da epidemia e incentivar as empresas a retomar a sua posição no mercado, têm surgido várias medidas que prometem contribuir diretamente para a recuperação da economia. Neste sentido, surge a medida +CO350 Emprego, que tem como objetivo apoiar projetos de criação de emprego que decorram de um plano de investimento a concretizar, consubstanciados numa das seguintes tipologias:

- Projetos de criação do próprio emprego ou empresa por desempregados ou inativos que pretendam voltar ao mercado de trabalho
- Projetos de investimento para a expansão de médias, pequenas e microempresas existentes de base local ou para a criação de novas empresas e pequenos negócios

Os apoios a conceder revestem a forma de subvenção não reembolsável, através de:

- Comparticipação de 100% dos custos diretos com os postos de trabalho criados, englobando a remuneração base, acrescida das despesas contributivas da responsabilidade da entidade empregadora
- Uma taxa fixa de 40% sobre os custos referidos na alínea anterior para financiar outros custos associados à criação de postos de trabalho

A duração máxima das operações é de 36 meses, contados a partir da criação do primeiro posto de trabalho.

A título exemplificativo, uma empresa que efetue uma contratação cujo vencimento base seja de 800 Euros, receberá cerca de 50.000 Euros de apoio.

Para mais informações contacte p.f.  
Joana Araújo (ja@fredericomendes.pt)

## BREVES internacional

### COVID-19: Ponto de situação

Devido à situação de pandemia provocada por COVID-19, antes de programar as viagens dos seus motoristas, torna-se de mais importante que saiba de antemão quais os controlos e impedimentos que vai encontrar em cada país, já que alguns países europeus poderão exigir documentos adicionais aos motoristas e/ou registos de entrada.

Chamamos ainda a atenção para o facto de que, alguns países europeus isentem somente os motoristas da obrigação de quarentena e/ou apresentação de teste à COVID-19.

Consulte toda a informação sobre o tema COVID-19 no Site ANTRAM e evite contratempos.

### Movimentação transfronteiriça de resíduos



As grandes cidades europeias têm vindo progressivamente a limitar/inDe acordo com o Decreto-Lei 22/2020, de 16 de maio (artigo 35-J), alterado pelo Decreto-Lei 24-A/2020, de 29 de maio (artigo 35-J), encontra-se interdita a movimentação de qualquer resíduo rececionado em território nacional com destino a eliminação em aterro.

Esta medida encontra-se em vigor desde o dia 17 de maio e prolonga-se até 31 de dezembro de 2020.

Informação adicional no website da APA – <https://apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=84&sub2ref=229&sub3ref=1216> – no ponto referente a “Suspensão das autorizações dadas para eliminação”.

Todas estas notícias encontram-se devidamente desenvolvidas e em constante atualização em [www.antram.pt](http://www.antram.pt).

## VENDE-SE EMPRESA DE TRANSPORTES NACIONAL/INTERNACIONAL

Com alvará n.º 669158 de 2018 até 2023 para transportes mercadorias e com 125 mil euros de capital social. Sem dívidas e sem encargos. Mas com 2 motoristas qualificados(ADR/CAM/Curso Empilhadores) Excelente Carteira de clientes.

Caso esteja interessado contactar: Telefone: 913 609 454  
sfjuris19930934@gmail.com | susanatargetranslogistica@gmail.com

# Incentivo extraordinário à normalização da atividade empresarial

A Portaria n.º 170-A/2020, de 13 de julho, veio regulamentar o incentivo extraordinário à normalização da atividade empresarial, previsto no Decreto-Lei n.º 27-B/2020, de 19 de junho, e que integra os apoios ao emprego na retoma contemplados no Programa de Estabilização Económica e Social, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020, de 6 de junho.

Esta medida destina-se aos empregadores que tenham beneficiado do apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho (o chamado “lay-off simplificado”) ou do plano extraordinário de formação, ambos previstos no Decreto-Lei n.º 10-G/2020, de 26 de março, e que estejam agora em condições para retomar a sua normal atividade.



As candidaturas ao referido incentivo encontram-se abertas desde o dia 4 de agosto e deverão ser feitas, através do portal do iefponline, na área de gestão da entidade empregadora.

Para efeitos de submissão do requerimento, a entidade empregadora deve estar registada no portal iefponline, no qual poderão igualmente consultar as condições de acesso, direitos e obrigações.

## Apoio Extraordinário à retoma progressiva (novo regime de lay-off)

Este apoio extraordinário, previsto no DL 46-A/2020, de 30 de julho, destina-se a empresas com quebras na faturação igual ou superior a 40%, que procuram retomar a atividade e manter os postos de trabalho.

A redução temporária do PNT, por trabalhador, e o apoio extraordinário correspondente têm os seguintes parâmetros:

- a) No caso de Empregador com quebra de faturação igual ou superior a 40 %, a redução do PNT, por Trabalhador, pode ser, no máximo:
  - i. De 50 %, nos meses de agosto e setembro de 2020; e
  - ii. De 40 %, nos meses de outubro, novembro e dezembro de 2020;
- b) No caso de Empregador com quebra de faturação igual ou superior a 60 %, a redução do PNT, por Trabalhador, pode ser, no máximo:
  - i. De 70 %, nos meses de agosto e setembro de 2020; e
  - ii. De 60 %, nos meses de outubro, novembro e dezembro de 2020.

Este regime estará em vigor entre o dia 1 de agosto e o dia 31 de dezembro.

O apoio referido está sujeito ao cumprimento de vários procedimentos, requisitos e condições legais que deverão ser verificados.

**Estas notícias encontram-se devidamente desenvolvidas e em constante atualização em [www.antram.pt](http://www.antram.pt)**

# Síntese legislativa

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 63/2020, de 14 de agosto**

Aprova o Plano Nacional do Hidrogénio.

## **Portaria n.º 195/2020, de 13 de agosto**

Regulamenta os requisitos de criação do código de barras bidimensional (código QR) e do código único do documento (ATCUD), a que se refere o n.º 3 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 28/2019, de 15 de fevereiro.

## **Decreto-Lei n.º 52/2020, de 11 de agosto**

Estabelece o responsável pelo tratamento dos dados e regula a intervenção do médico no sistema STAYAWAY COVID.

## **Decreto-Lei n.º 53/2020, de 11 de agosto**

Transpõe a Diretiva (UE) 2020/876, no sentido de diferir prazos para a apresentação e troca de informações no domínio da fiscalidade devido à pandemia da doença COVID-19.

## **Decreto-Lei n.º 54/2020, de 11 de agosto**

Aprova a restituição do montante equivalente ao imposto sobre o valor acrescentado relativo a diversas iniciativas

## **Lei n.º 31/2020, de 11 de agosto**

Primeira alteração, por apreciação parlamentar, ao Decreto-Lei n.º 20/2020, de 1 de maio, que altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

## **Despacho n.º 7826/2020, de 10 de agosto**

(publicado no DR n.º 154, série II, de 10-agosto-2020)

Determina que, a partir de 1 de agosto de 2020, todos os certificados de matrícula são emitidos de acordo com o modelo aprovado pela Portaria n.º 241-A/2019, de 31 de julho.

## **Portaria n.º 184/2020, de 5 de agosto**

Prorrogação da suspensão de verificação do requisito de não existência de dívidas de entidades candidatas ou promotoras ao IEFP, I. P., para a aprovação de candidaturas e realização de pagamentos de apoios financeiros pelo IEFP, I. P., às respetivas entidades, no âmbito das medidas de emprego e formação profissional em vigor, determinado através da Portaria n.º 94-B/2020, de 17 de abril.

## **Regulamento UE 2020/1056, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho**

(publicado no JO n.º 249, série L, de 31-julho-2020)

Relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias.

## **Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020**

(publicado no JO n.º 249, série L de 31-julho-2020)

Que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o

Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos.

## **Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020**

(publicado no JO n.º 249, série L de 31-julho-2020)

Que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários.

## **Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020**

(publicado no JO, n.º 249, série L de 31-julho-2020)

Que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 55-A/2020, de 31 de julho**

Declara a situação de contingência e alerta, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

## **Lei n.º 29/2020, de 31 de julho**

Medidas fiscais de apoio às micro, pequenas e médias empresas no quadro da resposta ao novo coronavírus SARS-CoV-2 e à doença COVID-19.

## **Decreto-Lei n.º 46-A/2020, de 30 de julho**

Cria o apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise empresarial com redução temporária do período normal de trabalho.

## **Lei n.º 27-A/2020, de 24 de julho**

Procede à segunda alteração à Lei n.º 2/2020, de 31 de março (Orçamento do Estado para 2020), e à alteração de diversos diplomas.-

## **Declaração de Retificação n.º 25-A/2020, de 15 de julho**

Retifica a Resolução do Conselho de Ministros n.º 53-A/2020, de 14 de julho, que declara a situação de calamidade, contingência e alerta, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 135, 2.º suplemento, de 14 de julho de 2020

## **Decreto-Lei n.º 37-A/2020, de 15 de julho**

Altera o regime sancionatório aplicável ao incumprimento dos deveres estabelecidos por declaração da situação de alerta, contingência ou calamidade.

## **Decreto-Lei n.º 37/2020, de 15 de julho**

Estabelece medidas de apoio social no âmbito do Programa de Estabilização Económica e Social.

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 53-A/2020, de 14 de julho**

Declara a situação de calamidade, contingência e alerta, no âmbito da pande-

# Síntese legislativa

mia da doença COVID-19.

## **Portaria n.º 170-A/2020 de 13 de julho**

Regulamenta o incentivo extraordinário à normalização da atividade empresarial, previsto no Decreto-Lei n.º 27-B/2020 de 19 de junho

## **Lei n.º 24/2020, de 6 de julho**

Altera o Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, transpondo parcialmente a Diretiva (UE) 2016/1164 do Conselho, de 12 de julho, no que respeita às assimetrias híbridas

## **Deliberação n.º 723/2020, de 3 de julho**

(publicado no DR n.º 723, Série II, de 3-julho-2020)

Aplicação de procedimentos para as observações e verificações constantes nas inspeções periódicas aos veículos, com a classificação de deficiências fixadas nos quadros anexos.

## **Decreto-Lei n.º 28-B/2020, de 26 de junho**

Estabelece o regime contraordenacional, no âmbito da situação de calamidade, contingência e alerta

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 51-A-2020, de 26 de junho**

Declara a situação de calamidade, contingência e alerta, no âmbito da pandemia da doença COVID-19

## **Resolução da Assembleia da República n.º 30/2020, de 26 de junho**

Recomenda ao Governo que promova boas práticas de deposição de resíduos de materiais e equipamentos de proteção individual, para efeitos de prevenção do contágio do novo coronavírus (SARS-CoV-2)

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-B/2020 de 22 de junho**

Define regras especiais para a Área Metropolitana de Lisboa no âmbito da situação de calamidade declarada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 40-A/2020, de 29 de maio, na sua redação atual.

## **Portaria n.º 149/2020, de 22 de junho**

Define e regulamenta os termos em que é efetuada a demonstração da quebra de rendimentos para efeito da não suspensão do fornecimento de água, energia elétrica, gás natural e comunicações eletrónicas

## **Decreto-Lei n.º 27-B/2020, de 19 de junho**

Prorroga o apoio extraordinário à manutenção dos contratos de trabalho em situação de crise empresarial e cria outras medidas de proteção ao emprego, no âmbito do Programa de Estabilização Económica e Social.

## **Despacho n.º 6344/2020, de 16 de junho**

(publicado no DR n.º 115, série II de 16-junho-2020)

Determina que compete à ACT fiscalizar o cumprimento das regras específicas da DGS, no que respeita à prevenção da transmissão da infeção por SARS-CoV-2, designadamente nos locais de trabalho, incluindo áreas comuns e instalações de apoio, bem como nas deslocações em viaturas de serviço,

em particular, nas áreas da construção civil e das cadeias de abastecimento, transporte e distribuição, caracterizadas por grande rotatividade de trabalhadores e onde se tem verificado maior incidência e surtos da doença COVID-19, especialmente nos concelhos de Amadora, Lisboa, Loures, Odivelas e Sintra.

## **Decreto-Lei n.º 26/2020, de 16 de junho**

Altera as medidas excecionais de proteção dos créditos das famílias, empresas, instituições particulares de solidariedade social e demais entidades da economia social, bem como um regime especial de garantias pessoais do Estado.

## **Decreto-Lei n.º 24-B/2020, de 8 de junho**

Procede à sexta alteração ao Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, relativo ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, transpondo a Diretiva 2018/1846 (UE).

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020, de 6 de junho**

Aprova o Programa de Estabilização Económica e Social.

## **Despacho n.º 6087-A/2020, de 4 de junho**

(publicado no DR n.º 109, série II, de 4-6-2020)

Determina o modo de implementação pelo Instituto do Emprego e da Formação Profissional, I. P., das ações previstas no plano de formação cumulável com o apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho em situação de crise empresarial, previsto no Decreto-Lei n.º 10-G/2020, de 26 de março, na sua redação atual

## **Declaração de Retificação n.º 23-A/2020, de 4 de junho**

Retifica a Resolução do Conselho de Ministros n.º 40-A/2020, de 29 de maio, que prorroga a declaração da situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, publicada no Diário da República, 1.ª série, 1.º suplemento, n.º 105, 29 de maio de 2020.

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 40-A/2020, de 29 de maio**

Prorroga a declaração da situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

## **Decreto-Lei n.º 24-A/2020, de 29 de maio**

Altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

## **Lei n.º 18/2020, de 29 de maio**

Prorroga os prazos das medidas de apoio às famílias no contexto da atual crise de saúde pública, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 7/2020, de 10 de abril, que estabelece regimes excecionais e temporários de resposta à epidemia SARS-CoV-2.

## **Lei n.º 17/2020, de 29 de maio**

Altera o regime excecional para as situações de mora no pagamento da renda devida nos termos de contratos de arrendamento urbano habitacional e não habitacional, no âmbito da pandemia COVID-19, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 4-C/2020, de 6 de abril.

**Lei n.º 16/2020, de 29 de maio**

Altera as medidas excecionais e temporárias de resposta à pandemia da doença COVID-19, procedendo à quarta alteração à Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março, à primeira alteração à Lei n.º 9/2020, de 10 de abril, e à décima segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março.

**Declaração de Retificação n.º 23/2020, de 29 de maio**

Retifica a Lei n.º 2/2020, de 31 de março, «Orçamento do Estado para 2020»

**Regulamento 2020/698 de 25 de maio**

(publicado no JO n.º 165, série L de 27-05-2020)

Estabelece medidas específicas e temporárias face ao surto de COVID-19 relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2020, de 17 de maio**

Prorroga a declaração da situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

**Decreto-Lei n.º 21/2020, de 16 de maio**

Altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19, no âmbito das inspeções técnicas periódicas

**Decreto-Lei n.º 20-G/2020, de 14 de maio**

Estabelece um sistema de incentivos à segurança nas micro, pequenas e médias empresas, no contexto da doença COVID-19.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 34-A/2020, de 13 de maio**

Prorroga a reposição, a título excecional e temporário, do controlo de pessoas nas fronteiras, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.- Diploma legal

**Decreto Lei n.º 20-F/2020, de 12 de maio**

Estabelece um regime excecional e temporário relativo aos contratos de seguro.Download diploma legal

**Lei n.º 14/2020, de 9 de maio**

Terceira alteração à Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março, que aprova medidas excecionais e temporárias de resposta à situação epidemiológica provocada pelo coronavírus SARS-CoV-2 e da doença COVID-19.

**Decreto-Lei n.º 20-C/2020, 7 de maio**

Estabelece medidas excecionais de proteção social, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

**Decreto-Lei n.º 20/2020, de 1 de maio**

Altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

Quer melhorar a imagem da empresa junto dos seus clientes?

Adote um sistema de gestão voltado para a segurança rodoviária e reduza os custos decorrentes de acidentes rodoviários.

CERTIFICAÇÃO PELA  
NORMA ISO 39001

SEGURANÇA  
RODOVIÁRIA

A ANTRAM conta com técnicos especializados e experientes nas necessidades específicas das empresas de transporte. Peça mais informações: [dircomercial@antram.pt](mailto:dircomercial@antram.pt)

# O seu calendário fiscal para outubro, novembro e dezembro de 2020



Uma compilação das principais obrigações fiscais e para-fiscais de periodicidade regular das pessoas coletivas

## outubro de 2020

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
12	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de agosto de 2020 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
12	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a setembro de 2020 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a setembro de 2020	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a setembro de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 100.000 €
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 3 trimestre de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 100.000 €
20	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a setembro de 2020	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	Segurança Social	Pagamento das contribuições relativas a setembro de 2020	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	O valor devido é apurado através do software da Segurança Social (registos necessário); até 150 €, pagamento no CRSS; sem limite de montante, pagamento efectuado com cheque visado ou através de cartão multibanco
31	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em agosto de 2020	Modelo 30	Internet	n/a	

## novembro de 2020

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
10	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de setembro de 2020 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
10	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a outubro de 2020 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
16	IVA	Envio da declaração trimestral referente ao 3º trimestre de 2020 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
16	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a outubro de 2020	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT.</li> <li>• Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças.</li> <li>• Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.</li> </ul>
20	Segurança Social	Pagamento das contribuições relativas a outubro de 2020	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	O valor devido é apurado através do ofware da Segurança Social (registos necessário); até 150 €, pagamento no CRSS; sem limite de montante, pagamento efectuado com cheque visado ou através de cartão multibanco
20	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a outubro de 2020	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a outubro de 2019	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 100.000 €
30	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em setembro de 20120	Modelo 30	Internet	n/a	
30	IMI	Pagamento do Imposto Municipal , sobre Imóveis	Documento de cobrança	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Pagamento <ul style="list-style-type: none"> <li>* Em uma prestação (abril) quando o seu montante seja igual ou inferior a 250 € termo do período de tributação</li> <li>*Em duas prestações (abril e novembro) quando o seu montante seja superior a € 250 e igual ou inferior a 500 €</li> <li>*Em três prestações (abril, julho e novembro) quando o seu montante seja superior a 500 €</li> </ul>

dezembro de 2020

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10	IVA Envio da declaração mensal referente ao mês de novembro de 2020 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
10	IRS/IRC/ Seg. Social Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a novembro de 2020 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
15	IVA Comunicação dos elementos das faturas referentes a novembro de 2020	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
15	IRC 3º Pagamento por conta		Modelo P1	Internet  CTT/Multibanco Outras Entidades cobradoras	Tesouraria das Finanças No caso de período de tributação não coincidirem com o ano civil, até ao final do 7º mês e até ao final do 9º mês do respetivo período de tributação. Aplicável a entidades que estejam obrigadas a efetuar pagamentos por conta e que devessem Derrama Estadual com referência ao período de tributação anterior. Possibilidade de limitação/ dispensa do 3º pagamento por conta
21	IRS/IRC/Selo Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a novembro de 2020	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
21	Segurança Social Pagamento das contribuições relativas a novembro de 2020	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	O valor devido é apurado através do software da Segurança Social (registos necessário); até 150 €, pagamento no CRSS; sem limite de montante, pagamento efectuado com cheque visado ou através de cartão multibanco
21	IVA Envio de declaração recapitulativa mensal referente a novembro de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 100.000 €
31	IRS/IRC Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em outubro de 2020	Modelo 30	Internet	n/a	

# ESTÁS NO 9º ANO?

## Cursos Profissionais

TRANSPORTES | LOGÍSTICA | INFORMÁTICA  
TURISMO | AGÊNCIAS DE VIAGENS  
SECRETARIADO | MARKETING  
AÇÃO EDUCATIVA | PSICOSSOCIAL



## Transportes João Pires escolhe Solução Effitrailer, da Michelin

A empresa Transportes Internacionais João Pires decidiu investir em sistemas de informação eficientes e na modernização dos sistemas de comunicação telemática da sua frota. Com uma frota de veículos renovada com apenas 2/3 anos de idade média, a empresa optou por instalar a Solução Effitrailer, da Michelin, nos seus semirreboques.

Este produto Michelin permite controlar em todo o momento as condições de utilização, a informação do EBS assim como a pressão e temperatura dos pneus em tempo real, podendo assim detetar e notificar qualquer situação anormal que possa produzir-se, analisando-a, prevenindo a manutenção e reduzindo eventuais custos. Desta forma, evita as consequências de uma avaria reforçando a garantia dos prazos de entrega estabelecidos, ao mesmo tempo que aumenta a segurança dos seus motoristas e frota.

A Effitrailer permite ainda à empresa localizar em permanência os seus semirreboques e conhecer a sua posição exata. Outra vantagem desta ferramenta é a otimização da utilização dos veículos, reduzindo os quilómetros em vazio, contribuindo para uma otimização dos custos da empresa.



## PRIO abrem primeira Área de Serviço na A13

Já abriu a Área de Serviço de Alvaiázere na A13, no sentido Tomar/Coimbra, infraestrutura que permitirá aos condutores o acesso a combustíveis e serviços. Localizada entre o Nó de Alvaiázere e o Nó com o IC8/Avelar Sul, no sentido Tomar/Coimbra, esta Área de Serviço vem garantir que os utilizadores da A13 têm acesso, sem necessitar de sair da autoestrada a combustíveis e serviços, no apoio às suas viagens.

O novo posto da PRIO oferece uma instalação com duas ilhas multiproduto, onde se destaca o Top Diesel e o Top 95, combustíveis de qualidade superior ao melhor preço e um carregador fast-charge para carros elétricos. O posto conta ainda com gasóleo e gasolina simples, adblue e gasóleo agrícola, bem como o Eco Diesel, um combustível especialmente desenvolvido pela PRIO e que conta com 15% de incorporação de biodiesel. Adicionalmente, os clientes terão acesso à loja de conveniência da PRIO.

À semelhança da inauguração de outros postos, a PRIO procura integrar esta abertura na sua política de responsabilidade social pelo que doou um total de 500€ aos Bombeiros Voluntários de Alvaiázere.



Não se concentre apenas em reduzir custos laborais na sua empresa.

## COVID 19: Medidas de apoio às empresas

- Apoios à tesouraria
- Moratórias de créditos
- Diferimento de impostos e contribuições

COLOQUE-NOS AS SUAS QUESTÕES

+351 218 544 112 | [financeira@antram.pt](mailto:financeira@antram.pt)

# Porquê escolher a Consultoria ANTRAM?



- Estamos vocacionados para o setor do transporte rodoviário de mercadorias, somos por isso especialistas em projetos de consultoria neste setor, trabalhando em conjunto com as empresas nesta área há mais de 15 anos;
- Estamos próximos do conhecimento que regula o setor;
- Conhecemos as exigências dos clientes das empresas de transporte rodoviário de mercadorias, desenvolvendo soluções à medida das necessidades;
- Somos focados nos resultados e na melhoria contínua – garantimos o acompanhamento até à obtenção do objetivo pretendido (certificação, etc);
- Simplificamos processos pelo largo conhecimento e experiência no setor;
- Desenvolvemos soluções adaptadas à realidade de cada empresa, qualquer que seja a sua dimensão e subsector de atividade.



[www.antram.pt](http://www.antram.pt)

## Áreas de Intervenção:

- Implementação de sistemas de gestão (Qualidade, Ambiente, Segurança) e de boas práticas (SQAS, HACCP, Gestão de Resíduos);
- Auditorias internas a sistemas de gestão e de boas práticas;
- Transição dos Sistemas de Gestão da Qualidade para a Norma ISO 9001:2015;
- Manutenção de sistemas de gestão e de boas práticas;
- Identificação de perigos e avaliação de riscos no trabalho;
- Diagnóstico Ambiental.

## Conclusão de um ano letivo atípico e a caminhada para o futuro

Com o chegar do fim do ano letivo, as nossas turmas de Técnicos de Ação Educativa, Técnicos de Informática de Gestão, Técnicos de Agência de Viagens e Transportes e os Técnicos de Transportes, concluíram a sua formação profissional, foram três anos cheios de experiências, de muitas aprendizagens e de uma evolução enquanto alunos e enquanto cidadãos. Foi apenas mais uma na etapa na formação destes jovens, no qual, desejamos que continuem a apostar na sua formação. Os nossos Parabéns e o nosso muito Obrigado.



## A Expansão

No passado dia 10 de junho, a convite da Rádio Horizonte Tejo, os diretores executivos da nossa escola, Dr. José Bourbon e Dra. Helena Nunes, participaram na rubrica, Hora H. Na qual deram a conhecer a escola, o porquê e por quem tinha sido criada, qual a nossa oferta formativa.

## As Parcerias

No dia 30 de junho, pelas 17 horas, o Loures INOVA organizou encontro com startups e os seus parceiros.

Motivo do encontro: celebrar o terceiro aniversário deste Centro de Negócios e Incubação. Um dos temas valorizado, numa perspetiva de futuro, foi o da parceria que envolve o MARL, o Município, o Loures INOVA, o IPTrans e a ANTRAM / ANTROP, a qual irá viabilizar a instalação no MARL de um showroom do LOURES Inova e do simulador de alta performance da ANTRAM/ANTROP, o qual irá ser explorado pelo IPTrans com o apoio da CR&M – Condução Ativa de Condução. O IPTrans participou ativamente neste seminário, através dos seus Diretores Executivos, Helena Nunes e José Bourbon.

## A Formação dos nossos jovens alunos

No âmbito da componente de Cidadania e Desenvolvimento, domínio de Risco, realizou-se a Webconferência "Covid 19 – do Transportes de Mercadorias à Micrologística Urbana" promovida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P, neste dia 30 junho entre as 14H30 e as 16H15 que contou com a participação dos alunos das várias turmas de transportes e Logística do IPTrans: 1º TL, 1º TGT, 2º TT e 3º TT. A sessão visou promover, por especialistas no setor, uma reflexão sobre as questões do transporte de mercadorias e da logística no contexto da Covid-19, que possibilite o aprovisionamento dos cidadãos, numa cultura de segurança e prevenção.

### Web Conferência IMT

### "Covid 19 - do Transporte de Mercadorias à Micrologística Urbana"

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. promove, no próximo dia 30 de junho, entre as 14h webconferência sobre "COVID 19 – Do Transportes de Mercadorias à Micrologística Urbana".

A sessão visa promover, por especialistas de destaque do setor, uma reflexão sobre as questões do transporte e da logística no contexto da COVID 19.

O programa da conferência está disponível no Site do IMT. [Aceda aqui](#)





**QUANDO O TEMPO É  
LIMITADO ...**

**... MAS O SEU LOCAL  
DE TRABALHO  
NÃO É.**

**O novo MAN TGX. Simply my truck.**

Por mais apertado que seja o prazo de entrega, o novo MAN TGX é amplo no conforto porque o novo design da cabine tem apenas um foco: o motorista. O conceito revolucionário torna a condução mais fácil e confortável do que nunca, assim como os novos sistemas, como o infotainment inteligente MAN SmartSelect, e o inovador painel de instrumentos digital, um ecrã a cores de 12,3 polegadas, tornam a condução uma brincadeira de criança. #SimplyMyTruck





# Uns falam, outros passam à ação. O novo Actros.

**Multimedia Cockpit.** O inovador e interativo Multimedia Cockpit em combinação com o volante multifunções e os seus Touch Control Buttons proporciona um maior conforto no novo Actros. O condutor pode controlar muito facilmente diversas funções do veículo através de um total de quatro ecrãs. [www.mercedes-benz-trucks.com](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

