

revista

Nº 404 | jul/ago/set 2022 | Ano XLII | 2,50€

antram

Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | www.antram.pt



PCBC Plataforma para a promoção dos combustíveis de baixo carbono

- O papel dos combustíveis
de baixo carbono
na descarbonização
da mobilidade



18 e 19 de novembro de 2022
Centro de Congressos Hotel EPIC SANA
Algarve

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



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



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 | 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



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

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

21º Congresso ANTRAM pág. 4

destaque

O papel dos combustíveis de baixo carbono
na descarbonização da mobilidade pág. 6

associativismo

5º Salão Nacional do Transporte pág. 8

Entrevista a entrevista a Joaquim Vale
Administrador do Grupo Santos e Vale pág. 16

trabalho

O fim do Livrete individual de controlo
e os novos registos em suporte digital pág. 20

assessoria jurídica

Novas obrigações das empresas
Regime Geral da Prevenção da Corrupção (RGPC)
e Lei de Proteção de Denunciantes de violações do Direito Europeu (LPD) pág. 22

opinião/técnica

Sistemas de Incentivos para PME's
Consultoria e Formação Financiada pág. 34

Incentivo Fiscal à Recuperação

– Um novo incentivo ou uma extensão do extinto CFEI II? pág. 36

notícias dos associados pág. 40

comerciais pág. 42



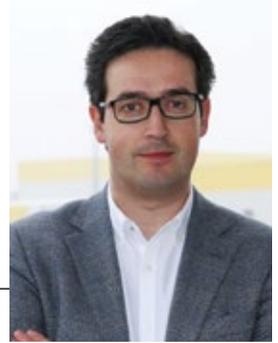
Revista ANTRAM nº - 404

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** Ana Rita Gomes (APETRO), ANSR, Armando Miranda, Cidália Pires (ACT), Isabel Cristina Matos, Joana Araújo (FM&A), João Salvador, José Encarnação, Mónica Silva, PwC, Tiago Pedrosa Alves (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 - Pedrulha 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 EB01 – EB03 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



Apesar de este ano se estar a revelar especialmente desafiante espero que todos os nossos associados tenham a possibilidade de, nesta fase do ano, conseguirem ter alguns dias de descanso pois a vida não pode ser apenas feita de trabalho e responsabilidades. Apesar de tais momentos de lazer, a ANTRAM tem mantido a sua estrutura devidamente operacional e muito tem sido feito ao longo destes dois últimos meses.

Assim, com o trabalho desenvolvido pela ANTRAM, foi possível fazer com que o nosso sector voltasse a ter direito a gasóleo profissional, através do mecanismo temporário de gasóleo profissional extraordinário válido até ao final de Agosto de 2022.

Para além disso, foram inúmeros os contactos junto do IMT, pressionando para que o pagamento do apoio extraordinário às empresas transportadoras fosse realizado o mais rápido possível, sendo certo que, tal pagamento, até ao momento, ainda não foi realizado para a totalidade das empresas e, como tal, mantemos contactos constantes com aquele organismo para que todos os nossos associados acedam aos montantes a que têm direito o mais rápido possível.

Realizámos, também, o 5º Salão Nacional do Transporte, em início de Julho. Este foi um evento de mão-cheia, repleto de pessoas, actividades, patrocinadores, que muito contribuiu para passar uma boa imagem do nosso sector. Parabéns a todos os que, na ANTRAM, transformaram aquele evento na festa maior do transporte em Portugal. Aproveito, desde já, para informar que foi acordado com o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Pombal a realização do Salão, naquela cidade, por mais alguns anos.

No Salão foi, ainda, apresentado o teaser do vídeo de promoção da profissão de motorista, integrado na política de melhoria de acesso a esta profissão. A versão final será exibida no próximo Congresso, assim se dando cumprimento a um dos designios dos associados. A propósito do Congresso, importa referir que muito se fez ao longo das últimas semanas para concluir a organização desse evento que teve lugar no Hotel Epic Sana Algarve, nos próximos dias 18 e 19 de Novembro de 2022.

Esperamos vir a ter um Congresso que, à imagem dos anteriores, possa ser um palco para a discussão com todos os associados, onde todos terão a possibilidade de discutir os seus pontos de vista e dar contributos para a actuação dos órgãos sociais da ANTRAM.

Este ano voltamos a realizar o Congresso no Algarve. Fazemo-lo, sobretudo, pelo facto de a oferta hoteleira dessa região ser a que se tem apresentado mais capaz para realizar um bom congresso, numa altura em que este evento congrega a presença de várias centenas de pessoas, entre associados e patrocinadores.

Estamos convictos que o local escolhido, sendo uma das mais reconhecidas unidades hoteleiras do país, nos irá permitir ter momentos excelentes, quer de trabalho quer de convívio entre pares e, também, com os patrocinadores.

Os valores da inscrição serão este ano mais elevados do que os praticados em anos anteriores. Não que isso tenha resultado de qualquer decisão da ANTRAM de aumentar os proveitos com a realização do evento, mas porque fomos confrontados com custos muito mais elevados. Alerto para o facto de haver um período de inscrição com desconto de 15% que deverá ser aproveitado pelos associados.

Entretanto e até ao Congresso, muito trabalho nos espera, desde logo e no imediato, o esforço enorme que teremos que ter junto do Governo para manter o mecanismo temporário de gasóleo profissional extraordinário ou, no limite, a reposição efectiva do regime de gasóleo profissional, caso o Governo opte por eliminar a redução de € 0,20 no ISP.

Também estamos em momento de preparação do Orçamento de Estado de 2023 e é agora que temos que apresentar propostas, contactar partidos, manter contactos com gabinetes ministeriais para, de alguma forma, conseguirmos que o nosso sector seja alvo de boas medidas políticas e legislativas.

De igual forma, desde Julho que estamos a fazer tudo o que está ao nosso alcance para conseguirmos o alargamento do período transitório (que termina a 31.08.2022) atualmente vigente da Portaria n.º 7/2022, que regulamenta as condições de publicidade dos horários de trabalho e a forma de registo dos respetivos tempos de trabalho (os vulgarmente designados livretes para as viaturas sem tacógrafo), uma vez que, actualmente, as empresas ainda se acham impedidas de optar por um dos sistemas de registo legalmente disponíveis, na medida em que, segundo o IPAC, ainda não foi certificado nenhum sistema informático por entidade acreditada por este organismo.

Por fim, importa lembrar todos os associados que os mandatos dos órgãos sociais da Antram terminam no final deste ano, altura em que ocorrerá um novo processo eleitoral. Independentemente de virem ou não a existir listas de continuidade face às direcções anteriores, quer a nível regional quer a nível nacional, as eleições querem-se disputadas, pois isso reforça a legitimidade das listas vencedoras. Convido, portanto, todos os associados que tenham interesse, a participarem naquele processo eleitoral, elaborando as suas listas e submetendo-as ao sufrágio dos associados.

Para ajudar no regresso ao trabalho, podem encontrar nesta revista alguns artigos muito interessantes e actuais, desde a entrevista ao associado, informação sobre o projecto Dinamizar, bem como outros artigos de interesse sobre combustíveis de baixo carbono, nova directiva “whistle-blowing”, novo regime de títulos de condução para cidadãos dos países membros da CPLP e OCDE (que muito vem facilitar o nosso sector), entre muitos outros conteúdos de interesse.

Acredito que os artigos representam mais-valias importantes para todos os leitores a quem, de resto, deixo votos de bom descanso e bom regresso ao trabalho após férias.



CONGRESSO
antram

18 e 19 de novembro de 2022

Centro de Congressos
Hotel EPIC SANA
Algarve



INSCREVA-SE JÁ!



INSCRIÇÕES LIMITADAS

BOLETIM DE INSCRIÇÃO

A enviar para:

congresso@antram.pt

18 e 19 de novembro de 2022 - Centro de Congressos - Hotel EPIC SANA Algarve

Empresa: _____ Associada n.º _____

Participante: _____

Participante: _____

Telef.: _____ Email: _____

Morada de faturação: _____

Código postal: _____ Localidade: _____ NIF _____

CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO

	Empresas Transportadoras Associadas	N/Associadas
<input type="checkbox"/> 2 Participantes COM Hotel Inclui: Duas noites de alojamento com pequeno almoço, participação nos trabalhos, documentação de apoio e refeições	700,00	980,00
<input type="checkbox"/> 1 Participante COM Hotel Inclui: Duas noites de alojamento com pequeno almoço, participação nos trabalhos, documentação de apoio e refeições	600,00	760,00
<input type="checkbox"/> 2 Participantes SEM Hotel Inclui: Participação nos trabalhos, documentação de apoio e refeições	550,00	670,00
<input type="checkbox"/> 1 Participante SEM Hotel Inclui: Participação nos trabalhos, documentação de apoio e refeições	400,00	480,00

Inscrições até 15 de setembro | **15% de desconto**

Inscrições de 15 de setembro a 15 de outubro | **10% de desconto**

TOTAL

INSCRIÇÃO SERÁ VÁLIDA APÓS RECEPÇÃO DO BOLETIM E DO RESPECTIVO PAGAMENTO

Transferência bancária para: NIB: 0036 0390 99106001261 95 - IBAN: PT50 0036 0390 99106001261 95 - BIC/SWIFT: MPIOPTPL

A Inscrição pode ser realizada diretamente na loja online ANTRAM - www.loja.antram.pt

NOTAS IMPORTANTES

As inscrições são limitadas à disponibilidade hoteleira.

Crianças Não serão admitidas crianças na Sala Plenária. | Crianças até 3 anos (em berço): Grátis. | Crianças com idades entre os 4 e os 12 anos: 75,00€/unitário.

Reembolsos Em caso de cancelamento atempado da sua inscrição, ou caso o evento venha a ser cancelado/adiado, o valor da inscrição já pago ficará a crédito na conta cliente ANTRAM.

Covid-19 O 21º Congresso observará todas as recomendações e orientações previstas pela Direção Geral de Saúde e eventuais planos de contingência em vigor na unidade hoteleira, aquando da data do evento.

O papel dos combustíveis de baixo carbono na descarbonização da mobilidade

A emergência climática em conter o aumento da temperatura global fez com que a União Europeia (UE) assumisse o compromisso de tornar-se neutra em emissões líquidas de gases efeito de estufa (GEE) até 2050, melhorando o uso eficiente de recursos, transitando para uma economia limpa e circular, restaurando a biodiversidade e reduzindo a poluição.

Através do conjunto de propostas legislativas “FIT FOR 55” e do recente plano “REPowerEU”, a UE pretende não só materializar este compromisso, regulamentando a redução das emissões de GEE para pelo menos 55% até 2030, mas também minimizar a sua dependência energética. Neste último, as principais linhas orientadoras visam aumentar a resiliência do sistema energético europeu, promovendo a poupança energética, a produção de energia de origem renovável e a diversificação das fontes de abastecimento. Na sua estratégia para combater as alterações climáticas, a mobilidade é um dos principais eixos da UE. Fomentando uma transição para a mobilidade sustentável através da descarbonização e modernização do setor, a UE pretende reduzir as emissões em 90% até 2050 no setor dos transportes. Neste setor, que representa cerca de 25% das emissões de GEE da EU, mais de 70% corresponde ao transporte rodoviário, sendo o restante peso repartido igualmente pelo transporte marítimo e aéreo.

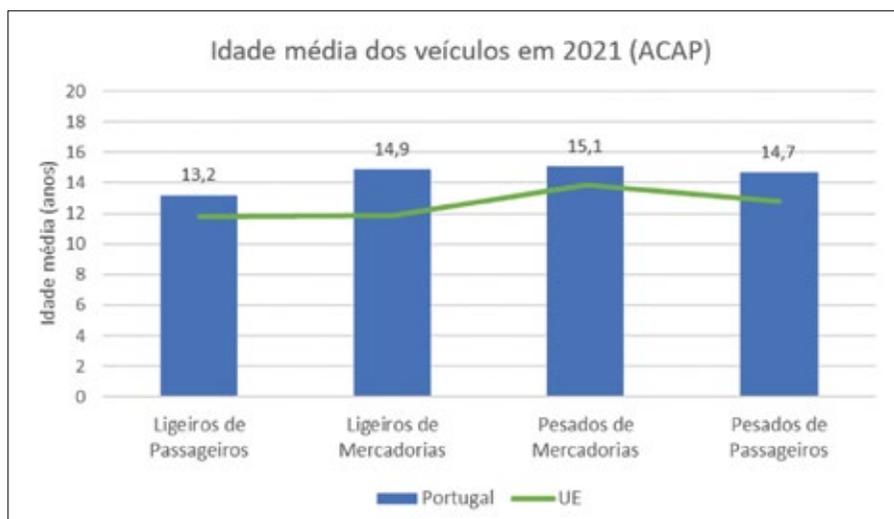
Mas para as reduzir as emissões num setor com grande impacto na economia e sociedade, a estratégia adotada deve ponderar todas as soluções viáveis para a sua descarbonização, tanto a nível dos modos de transporte, como dos vetores energéticos de baixo carbono utilizados, promovendo a economia circular das matérias-primas e dos seus ativos. O mais recente estudo da ACAP indica que, em 2021, a idade média da frota portuque-



sa de veículos ligeiros de passageiros era de 13,2 anos (superior ao 11,8 anos da média Europeia), com 63% da frota acima dos 10 anos e 25% com mais de 20 anos. No caso do transporte de mercadorias, ligeiros e pesados, esta situação agrava-se, sendo a idade média de 14,9 e 14,7 anos, respetivamente. Adicionalmente, segundo a Valorcar, em 2020, a idade média de veículos em fim de vida era de 22,6 anos, refletindo o envelhecimento do parque automóvel nacional. Estes indicadores fazem transparecer a importância da aposta na descarbonização da atual

frota automóvel, com motores a combustão interna, uma vez que os veículos novos, comercializados hoje, ainda poderão estar em circulação após 2040.

Neste sentido, e a par com a mobilidade elétrica e hidrogénio, a utilização dos combustíveis de baixo ou nulo teor de carbono, produzidos a partir de matérias-primas alternativas, nomeadamente biomassa sustentável, resíduos, bem como a partir de eletricidade proveniente de fontes renováveis e CO₂ para a produção de combustíveis sintéticos derivados do hidrogénio, torna-se indispen-





Ana Rita Gomes
Apetro | Membro da Plataforma PCBC

sável para a descarbonização da mobilidade de forma progressiva e inclusiva. É com esta missão em mente que surge a **Plataforma para a Promoção de Combustíveis de Baixo Carbono** (PCBC).

Os membros da Plataforma PCBC operam em diferentes etapas da cadeia de valor dos combustíveis para a mobilidade, desde a matéria-prima à produção do combustível, incluindo o seu fornecimento e distribuição e utilização, incluindo uma parte muito substancial dos setores dos combustíveis renováveis sustentáveis em Portugal e dos seus consumidores. É importante não esquecer todos os tipos de mobilidade, para além dos veículos ligeiros, há que desenvolver soluções onde a eletrificação parece menos viável no curto / médio prazo, como o transporte rodoviário pesado de longa distância, o transporte aéreo e o marítimo,

Atualmente, a Plataforma PCBC é composta por 9 organizações portuguesas: ABA – Associação de Bioenergia Avançada, ACP – Automóvel Club de Portugal, ANAREC – Associação Nacional de Revendedores de Combustível, ANECRA - Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel, ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias, APETRO – Energia em Evolu-

ção, APOREB – Associação Portuguesa de Operadores de Resíduos para as Bioenergias, APPB – Associação Portuguesa de Produtores de Biocombustíveis e EDIP - Associação de Empresas Distribuidoras de Produtos Petro-líferos.

Agora em conjunto, estas entidades procuram contribuir para a descarbonização do setor da mobilidade de forma sustentável, não só ambientalmente, mas também económica e socialmente. O compromisso é contribuir para uma economia climaticamente neutra até 2050, onde estes combustíveis com superior densidade energética, facilidade de armazenamento e transporte, e a ampla disponibilidade de infraestruturas e veículos já existentes para distribuição e utilização, contribuam para a transição energética da mobilidade de forma sustentável e inclusiva.

A nível nacional, este trabalho já tem vindo a ser conseguido através da incorporação de biocombustíveis sustentáveis nos combustíveis rodoviários fósseis. Esta incorporação, que é regulada pelo governo português, em linha com as metas e critérios de sustentabilidade da diretiva europeia das energias renováveis (RED), está atualmente fixada em 11% em teor energético, sendo que 0,5% devem corresponder a biocombustíveis avançados.

No entanto, ainda é necessário estabelecer estratégias mais ambiciosas, que permitam uma economia de escala destes combustíveis, não só no transporte aéreo e marítimo, como no rodoviário. Tal como mostra a **Agência Europeia do Ambiente (EIA)**, apenas dois países europeus (Finlândia e a Suécia) superaram a meta de redução de 6% de emissões de GEE nos combustíveis rodoviários vendidos, em comparação com 2010, que foi imposta pela diretiva da qualidade dos combustíveis. Este sucesso deve-se à alta proporção de biocombustíveis sustentáveis, com baixo teor de carbono incorporados nos combustíveis fósseis rodoviários.

Ainda que haja um longo percurso a trilhar no caminho para a neutralidade carbónica, torna-se imperativo que na equação da mobilidade se tenha em conta a adaptação ao contexto e necessidades, para além dos constrangimentos ambientais, de forma a que ninguém fique para trás durante a transição energética e se encontrem as soluções mais custo-eficientes, evitando discriminações negativas.

Saiba mais sobre a Plataforma para a Promoção dos Combustíveis de Baixo Carbono (PCBC) em www.combustiveisbaixocarbono.pt ou contacte-nos através do email geral@combustiveisbaixocarbono.pt.



AUTOMÓVEL
CLUB DE PORTUGAL



Decorreu no passado mês de julho, durante os dias 1, 2 e 3, no Expocentro em Pombal, a 5ª edição do Salão Nacional do Transporte.

Assumindo cada vez mais uma amplitude internacional, o Salão Nacional do Transporte contou com a presença de expositores estrangeiros e várias empresas multinacionais, que se juntaram aos expositores nacionais presentes neste Salão.

5º SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE



Dedicado ao sector rodoviário de mercadorias, o certame tem juntado nas quatro edições anteriores expositores e visitantes, assumindo-se “como um espaço de ‘networking’ e convívio associativo entre motoristas, empresários, fornecedores e clientes”, refere Renato Neves, Presidente da Direção da Região Centro da ANTRAM, que informa, o evento tem como objetivo “dar a conhecer as mais recentes novidades do sector, constituindo-se como plataforma ideal para promover produtos e serviços para uma importante esfera de atividade geradora de negócios”, enquanto revela que o certame tem como missão “assegurar e garantir a defesa dos interesses dos associados, a afirmação e salvaguarda dos valores empresariais.”

Depois da azáfama logística decorrente das montagens, a inauguração oficial do certame, com entradas gratuitas, ocorreu no dia 1, sexta-feira, com a habitual visita a todos os expositores, que contou com a presença de diversas individualidades, não passando despercebida a participação do Presidente da autarquia de Mangualde, Dr. Marco Almeida, que brindou a organização com a sua presença. Devido ao sucesso e à crescente procura dos expositores, esgotou-se o espaço coberto de 5.000 metros quadrados, com muitas novidades, novo ‘layout’ e novos espaços temáticos. A ANTRAM, procurando a defesa dos interesses dos seus associados e a sua aproximação ao movimento associativo, assente nos valo-

res que sempre defendeu, realizou o evento, promotor do convívio e da confraternização, sustentadas no networking empresarial.

Para, Pedro Pimpão, Presidente do Município de Pombal, recentemente eleito, o setor dos transportes desempenha um “papel muito relevante” no desenvolvimento do nosso país, com uma “presença muito forte no concelho e região, com um impacto em centenas de milhões de euros ao nível das exportações, o que diz bem da centralidade deste setor na dinâmica da nossa economia”.

“Agradeço a confiança depositada pela ANTRAM no nosso concelho e cá estaremos para continuar a fazer crescer e afirmar esta parceria, assumindo o compromisso de trabalharmos



juntos pela valorização deste setor e seus agentes”, referiu o autarca.

Pedro Polónio, Presidente da ANTRAM, considerou que “o Salão Nacional do Transporte representa um dos eventos estratégicos da ANTRAM”, que “faz todo o sentido que se mantenha no Centro do País”.

O regresso à Expocentro era ansiado por todos, as expectativas para o evento estavam elevadas e, de acordo com Pedro Polónio, não foram defraudadas, referindo que “as pessoas estão ávidas deste tipo de eventos. Isto é um momento de festa, independentemente dos problemas que o setor atravessa. Aqui temos um momento para se festejar, para aproximar as pessoas, o camião, o rebo-

que, as empresas, os motoristas, pessoas que não são do setor e mostrar tudo aquilo que este tem para oferecer.”

Para Pedro Pimpão, Presidente da Autarquia local e coorganizador do evento, “esta é uma parceria de sucesso, que tem vindo a crescer e a afirmar-se no panorama nacional e internacional, congratulando-se pela aposta feita em parceria com a ANTRAM, desejando a todos o maior sucesso”.

Respondendo positivamente ao repto lançado pela ANTRAM e ao sucesso alcançado nas edições anteriores, estiveram representadas no certame mais de 100 marcas nacionais e internacionais, nos 20.000 metros quadrados disponibilizados para a exposição, apresen-

tando os seus produtos e serviços e as mais recentes novidades e soluções em termos de veículos pesados (novos e seminovos), equipamento oficial, peças, pneus, lubrificantes, combustíveis, componentes e acessórios, equipamentos para lavagem de viaturas, ferramentas, software para gestão de frotas e de logística, seguros, formação de condutores e outros produtos e serviços que servem o setor. Após a cerimónia oficial de abertura, chegou a hora do jantar, no restaurante instalado no recinto, onde o convívio foi evidente, entre expositores e clientes, nas áreas de bar e de restauração que foram alteradas, para aumentar a área dedicada ao convívio e adequar o espaço conforme orientação da DGS.



O final do dia foi animado com um “Drift Nocturno” e uma festa dedicada aos visitantes e expositores, onde o convívio foi promotor de muita animação, num ambiente de confraternização. Com a abertura das portas no dia 2, deu-se início a uma de muitas atividades do Salão Nacional do Transporte, o ECO CLUB, visando sobretudo criar novas dinâmicas relacionais, assentes na demonstração de boas práticas de condução de veículos articulados e nos consumos das viaturas.

Nos diversos stands havia a ansiedade natural de quem esteve 2 anos sem eventos e queria voltar ao contato humano, com o setor.

Após a realização de 4 edições do Salão Nacional do Transporte, a lotação para expor na 5ª edição, esgotou-se, inviabilizando a participação de alguns que não se apressaram a fazer a sua inscrição, garantindo por essa via a sua participação. Sabemos das dificuldades de muitos fornecedores em obterem as condições mínimas necessárias para poderem participar, por falta de produto, contudo o Salão realizou-se, após 2 anos de pandemia e com cerca de 4 meses de guerra na Ucrânia, que muito afetava a todos.

Ao longo do dia e na medida em que se confirmava a adesão do setor a este evento, foi sem surpresas que vimos os corredores do Salão, apinhados de visitantes, onde encontramos diversos nomes conhecidos do after market.

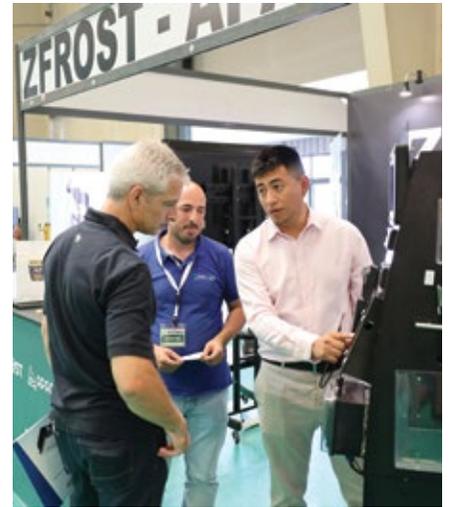
A presença de todas as marcas de pesados (exceção feita à MAN Truck & Bus), mereceu destaque, mas também a participação de muitas empresas de aftermarket ligadas a este setor de negócio, que, fazem questão de comparecer no certame que ganha fama, interesse e potencial a cada ano que passa.

O 5º Salão foi pautado ainda por várias novidades apresentadas ao setor, desfile de camiões, demonstração de perícia de drifts em carros,



motos, moto4 e camiões, além da exposição de camiões e semirreboques novos, bem como dos tradicionais camiões transformados, de várias empresas de camionagem. Durante todo o fim de semana houve lugar a novas

demonstrações de produtos e serviços, pelas empresas presentes nesta 5.ª Edição do Salão Nacional do Transporte, que quiseram fazer as apresentações dos seus novos equipamentos e serviços, das quais identificámos algumas.





A Domingos & Morgado, empresa que trabalha a importação e distribuição de jantes para automóveis ligeiros, comerciais e pesados, mostrou uma máquina de alinhamento de direções por tecnologia 3D.

A Lusilectra, que participa pela segunda vez, apostou na apresentação de equipamentos para veículos pesados, com soluções para quem opera na área da manutenção e reparação deste tipo de veículos, produtos e serviços no âmbito dos acessórios especiais para automóveis e equipamentos para oficinas e centros de inspeção.

O stand da Visoparts, que está com o Salão Nacional do Transporte desde a primeira edição, dominou a zona central do Expocentro e foi, por várias vezes, invadido pela multidão, para assistir aos espetáculos de magia que ali foram acontecendo ao longo dos dias. As dinâmicas no seu espaço foram permanentes, num ambiente festivo de comemoração, apostando na divulgação da qualidade de serviço e produtos que comercializa.

A Total Energie apostou na divulgação da marca, que foi um dos grandes objetivos da presença neste salão, assim como da rede oficial Rubia Truck Services, que é uma rede dedicada à parte oficial dos veículos pesados.

A empresa de recauchutagem Seiça apostou na sua gama de pneus da gama premium para pesados, que se caracterizam pela poupança de combustível.

A MOV Soluções apresentou como novidade a nova varredora Viper RUS 1300. Trata-se de uma varredora de condutor sentado, que varre 1.300 mm cada vez que passa.

A Cepsa marcou presença através da sua marca StarRessa, que cobre todas as necessidades dos profissionais dos transportes, quer se tratem de empresas de âmbito nacional ou internacional.





O espaço da Newcar contrastava com outros maiores de alguns «players» mais habituados a estas andanças, contudo as suas “pipocas” atraíram centenas de pessoas ao seu stand, onde foram conhecer os seus serviços. Trata-se de uma empresa que substitui vidros de camiões, autocarros e máquinas.

Para a São José Pneus, a grande novidade foi precisamente a estreia enquanto participantes no evento. Enquanto empresa de recauchutagem e que se dedica também à importação de marcas de pneus de pesados é uma

das primeiras vezes que se apresentam num evento desta dimensão o que por si só já é motivo de orgulho.

À entrada da Expocentro estava ainda a Civiparts, que repete a sua participação pela segunda vez. Como novidade, estreou a sua nova plataforma de venda de peças. O Grupo Nors está a investir bastante na digitalização, não só da Civiparts como de outras empresas que fazem parte do seu portefólio.

Os momentos altos do programa foram proporcionados pelos espetáculos e pelo con-

vívio, em particular pelas manobras sempre espetaculares dos camiões, que nesta edição também marcaram a sua presença. No dia 1 após o jantar, realizou-se uma surpresa noturna, com os drift do Edgar Sousa (Reboques Sousa), no dia 2 da parte da tarde houve o espetáculo com carros e motos, ao que se seguiram os camiões e muita animação, culminando com a oferta de um porco no espeto pela ABMN-ATRANS, que se prolongou até ao final da tarde.

A manhã de domingo, dia 3, acordou com

associativismo

o tradicional desfile de camiões a percorrer as artérias da cidade de Pombal, com perto de uma centena e meia de viaturas, oriundas de todo o país, que terminou com um almoço de convívio associativo saudável, tal como vem acontecendo desde a 1ª edição. Aos participantes houve ainda a entrega de brindes de participação e troféus às viaturas que se destacaram, pela antiguidade, melhor restauro, melhor decoração interior, melhor decoração tuning ou pela originalidade. Durante a tarde houve novo espetáculo de drift's e perícias de carros motos e camiões, acompanhados por um porco no espeto oferecido pela PRIO, que fechou com chave de ouro o 5º Salão Nacional do Transporte. O show drift, momento alto das atividades, com as atuações do Avelino Reis (Transfradelos), Artur Fidalgo (Arfil Trucks), Edgar Sousa (Reboques Sousa), Zé Quim (Transpio-neiro) e Vítor Matias (Action Live) nos seus carros e camiões, presentearam os milhares de visitantes com um momento de grande entusiasmo, que se estendeu até à hora do encerramento, levando à consideração generalizada que tinham dado por bem empregue o tempo despendido na visita. Para a Direção do Salão Nacional do Transporte, segundo Renato Neves "foi uma honra ter



recebido cerca de 18.000 mil visitas durante os três dias, numa iniciativa que se irá repetir em 2023 com algumas surpresas que a todos beneficiará”, deixando uma palavra de reconhecimento e agradecimento ao Município de Pombal, à participação dos Motoristas, à Arfil Trucks, à TIR MAIA, à Transfradelos, à Reboques Sousa e a todos os expositores presentes que deram a dimensão ao evento que o setor merece.

Renato Neves, Presidente da Direção da Região Centro da ANTRAM, destacou ainda a crescente valorização que o evento tem recebido, dirigindo um agradecimento a toda a equipa diretiva que com ele tornaram possível a realização do 5º Salão Nacional do Transporte.

A todos os que se juntaram à ANTRAM nesta iniciativa, contribuindo para o seu enorme sucesso, o nosso reconhecido e sincero agradecimento, com a promessa de voltar em 2023 a acontecer novo Salão Nacional do Transporte.

A edição de 2023 já está a ser pensada e a Direção Operacional admite que a Expocentro poderá estar cada vez mais pequena para receber todos os que querem participar no Salão Nacional do Transporte, pelo que assume que estão a ser planeadas novidades para o futuro. 🌱



entrevista a Joaquim Vale - Administrador do Grupo Santos e Vale

Santos e Vale celebra 40 anos



Que balanço fazem à atividade da vossa empresa?

São quatro décadas de muitos desafios e conquistas, com inúmeras histórias para contar, mas sempre com a mesma linha estratégica, onde os valores da empresa se mantêm. As pessoas que fazem parte da equipa sabem bem que nos guiamos pela confiança, pela eficiência, pelo respeito e resiliência. É esta filosofia que nos faz crescer e ter a ambição de querer ser sempre melhor.

Somos o Operador Logístico que tem a maior rede de distribuição e transporte em Portugal Continental, dispomos de 20 plataformas logísticas próprias e contamos também mais de 70 plataformas em Espanha o que totaliza 90 plataformas no território Ibérico.

A empresa tem vindo a observar um crescimento sustentado nos últimos anos o que nos permite prespекtivar um futuro promissor.

Nos dias de hoje quais são os principais desafios que o mercado nacional e internacional vos coloca?

Os desafios são muitos, basta falar do aumento exponencial dos custos de produção, o aumento da inflação, a escassez de recursos

humanos, a instabilidade dos mercados económicos mundiais ou mesmo a presente guerra na Europa.

Que estratégias tem definidas para fazer face a esses desafios?

Estamos a seguir uma estratégia de crescimento sustentado; vamos continuar a desenvolver e a potenciar a estrutura de recursos humanos qualificados, permitindo que os atuais progridam enquanto profissionais, e continuar a aumentar e a renovar a nossa frota. Queremos continuar a abrir plataformas e a utilizar as tecnologias que estejam ao nosso alcance para otimizar as operações e prestar um serviço cada vez melhor.

Vamos também prosseguir a nossa política ambiental de utilizar menos, gastar menos e assim poluir menos.

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

Temos vivido nos últimos anos um processo de aceleração da eco-

Joaquim Vale

Natural de Lisboa

Ingressou na Santos e Vale em 1988

Vice-presidente da ANTRAM pela Região de Lisboa

nomia imposta por novas tecnologias disruptivas. A digitalização e a utilização de inteligência artificial nos processos produtivos, o crescimento do comércio eletrónico, a transição e a procura de soluções de mobilidade mais sustentáveis são, entre outros, grandes desafios da atualidade e nos quais a Santos e Vale está a acompanhar, investir e a avançar. A utilização das novas tecnologias na transição digital já é uma realidade na Santos e Vale há vários anos - temos vindo a implementar novas ferramentas de gestão e otimização de rotas, assim como, de reporte através do nosso sistema de mobilidade on time. Existe “uma nova Ordem”. Esta nova realidade tem pressionado a procura de novos canais de venda, novos processos de trabalho e novas formas de relacionamento com todos os intervenientes da cadeia, o que obriga as empresas a se reinventar todos os dias... Não serão os mais fortes ou os maiores que irão sobreviver, serão certamente os que tiverem os melhores recursos à sua disposição e a capacidade de se adaptarem mais rapidamente.

No que diz respeito aos desafios decorrentes da transição energética, consideram fundamental a aposta numa frota mais sustentável e “amiga do ambiente”? Que estratégias estão a adotar para diminuir a pegada carbónica?

A Política Ambiental é sem dúvida um dos pilares da empresa. A



santosevale

A Santos e Vale posiciona-se no mercado desde 1982 como uma empresa sólida, inovadora, tecnologicamente avançada e com grande foco na gestão dos recursos e na redução da sua pegada ecológica.

Com um serviço fiável, rápido, competitivo e seguro, a Santos e Vale envolve todos os participantes na cadeia de fornecimento, utilizando a competência dos seus recursos indo ao encontro das necessidades dos seus clientes, com a garantia do cumprimento rigoroso dos prazos de entrega, preços competitivos e a máxima segurança na execução do transporte das mercadorias.





diminuição da pegada na atividade e no setor dos transportes tem sido uma das preocupações constantes da Santos e Vale. Desde há vários anos que temos vindo a desenvolver um trabalho constante neste domínio, onde destacamos a conversão de parte da frota para veículos a gás e elétricos, a utilização de camiões euro-modulares, a otimização de rotas, a inclusão de painéis solares nas plataformas, a digitalização dos processos, a utilização de luzes LED em todas as plataformas, entre outras. Em termos práticos, a empresa conta reduzir a sua pegada carbónica em mais de 10% até final de 2022. Para isso em muito está a contribuir toda a partilha de informação gerada pelo programa europeu Lean & Green da GS1, no qual a empresa entrou em 2020, tendo recebido pelas mãos do Presidente da República a distinção do programa, e onde se comprometeu a reduzir a emissão de carbono em 20% em 5 anos.

Sabemos que não vamos mudar o mundo, mas o pouco que conseguimos fazer pelo ambiente, apesar de ter que existir um esforço significativo de investimento associado, estamos a fazê-lo pelo ambiente e pelos nossos filhos.

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

Temos como visão ser um empregador de referência e preferencial e nesse sentido a nossa estratégia de recursos humanos passa por promover um clima e uma cultura organizacional que favoreça o processo de integração e potencie o desenvolvimento pessoal e profissional dos nossos colaboradores. A nossa maior ambição é que a estratégia de recursos humanos continue a possibilitar atrair, reter e desenvolver talentos de forma a enfrentar os desafios esperados.

Somos reconhecidos pelo facto de sermos uma empresa que valoriza e estima as nossas pessoas e queremos continuar a consolidar uma cultura única alinhada com valores como a honestidade, o respeito, a cooperação e a solidariedade.

Costumam recorrer a ações de formação para os vossos recursos humanos? Quais são as áreas prioritárias?

A formação é um recurso estratégico que permite preparar as organizações para responder de uma forma mais eficaz às constantes mudanças e exigências do mercado e, por essa razão, na Santos e Vale

apostamos na formação como eixo diferenciador na criação de valor para os nossos colaboradores, clientes e parceiros de negócio. Continuamos determinados em desenvolver a Academia de Formação Santos e Vale, produzindo cada vez mais cursos e melhores conteúdos com vista ao enriquecimento das nossas pessoas.

Consideram que atualmente o setor dos transportes rodoviário de mercadorias está bem regulamentado? Que alterações vos parecem fundamentais?

Não considero que exista falta de regulamentação, estou convicto de que se a lei fosse bem aplicada e o Estado se focasse mais na fiscalização o nosso setor estaria seguramente mais forte.

A que temas consideram que a ANTRAM, enquanto Associação representativa do setor, deve dar especial preponderância?

A ANTRAM, enquanto a principal associação que representa o setor dos Transportes Rodoviários de Mercadoria em Portugal, tem como missão criar condições para que não deixe de existir a justa concorrência. Tem que garantir a boa formação dos quadros dos seus associados, tem que trabalhar junto das diversas partes interessadas: as instituições que representam o Estado, os Sindicados, o Retalho, a Indústria, o Governo Central e as Autarquias para garantir a harmonia e a defesa dos interesses dos seus associados.

Que soluções consideram essenciais para que o setor esteja melhor preparado para o futuro?

O setor necessita de continuar a se profissionalizar. Temos notado que nos últimos anos tem havido uma enorme evolução na qualidade da gestão das empresas de transporte e este processo de mudança deve ser estimulado e apoiado pela ANTRAM.

A evolução do setor passa pela preparação e transformação transversal das estruturas das empresas: a gestão operacional, de recursos humanos, de processos, de sistemas de gestão de informação, de gestão financeira e fundamentalmente das suas estratégias, porque se devem especializar e estabelecer parcerias de modo a otimizarem o seu foco e os seus recursos.

Os que tiverem os melhores recursos à sua disposição e a capacidade de se adaptarem mais rapidamente serão sem dúvida os mais bem-sucedidos. 



Workshop Online sobre a Diretiva de “Whistleblowing”

No passado dia 19 de julho, a ANTRAM promoveu um workshop online com vista a informar e a esclarecer as empresas acerca da necessidade do cumprimento da Diretiva de “Whistleblowing”.

Recorde-se que em dezembro de 2021, foram aprovados dois diplomas de grande relevo que criam novas e importantes obrigações para as empresas em matéria de combate à corrupção e denúncias de violação do direito Europeu. Falamos especificamente do Regime Geral da Prevenção da Corrupção (RGPC) e do Regime de Proteção de Denunciantes de Violações do Direito da União Europeia (LPD).

Este novo quadro normativo obriga as organizações privadas ou pú-

blicas, com mais de 50 colaboradores, a terem de disponibilizar às suas equipas um canal de denúncia interno que garanta a confidencialidade da identidade dos denunciantes (whistleblowers).

Todavia, o curto espaço temporal dado às empresas para adotarem as novas obrigações e criarem canais internos de denúncia e o atraso na criação e instalação do Mecanismo Nacional Anticorrupção (MENAC) - entidade administrativa fundamental para a orientação e supervisão dos regimes – determina uma atuação proactiva por parte das empresas na implementação de ambos os regimes.

A nota técnica que resume os temas tratados neste workshop encontra-se disponível para consulta no Site ANTRAM. 

ANTRAM em festa!

No 3º trimestre de 2022 foram vários os colaboradores da ANTRAM a completarem mais um “ano de casa”.



Data	Colaborador	Antiguidade
18 Julho	Isabel Torres – Serviços Centrais	33 Anos
1 Agosto	Carlos Oliveira – Região de Lisboa	30 Anos
16 Agosto	Rita Sena – Serviços Centrais	5 Anos
1 Setembro	Armando Miranda – Região Centro	26 Anos
12 Setembro	Teresa Melo – Região de Lisboa	34 Anos
19 Setembro	Rui Avelino – Serviços Centrais	34 Anos

Obrigado por fazerem parte da nossa equipa!

O fim do Livrete individual de controlo e os novos registos em suporte digital

Cidália Pires
Técnica Superior

Autoridade para as Condições do Trabalho

Uma das novidades decorrentes da Portaria n.º 7/2022, de 4 de janeiro (com Declaração de Retificação n.º 4/2022, publicada no DRE n.º 20/2022, série I de 2022, de 28 de janeiro) que entrou em vigor no dia 1 de janeiro do corrente ano e que veio revogar a Portaria n.º 983/2007, de 27 de agosto e a Portaria n.º 19462, de 27 de outubro de 1962 foi a introdução de uma nova forma para a publicidade dos horários de trabalho através do uso de suportes digitais.



De facto, durante vários anos, o Livrete Individual de Controlo foi o instrumento válido para publicitar os horários de trabalho e efetuar o registo dos tempos de trabalho dos trabalhadores/condutores que desenvolvem regularmente a sua atividade na viatura — ou seja, fora das instalações da empresa (pertencentes ou não ao setor dos transportes rodoviários de mercadorias e passageiros), quando sujeitos a horários de trabalho móveis. Com as novidades decorrentes da presente Portaria, generaliza-se a possibilidade de uso de suportes digitais, eliminando-se, assim, a existência do Livrete Individual de Controlo físico.

A publicidade dos horários de trabalho e registo dos tempos de trabalho (tempos de condução, intervalos de descanso e descansos diários e semanais) dos trabalhadores a quem a Portaria se aplica, com horário de trabalho móvel, serão efetivadas através de sistema informático devidamente homologado ou tacógrafo, podendo também o empregador utilizar estes suportes para trabalhadores com horários de trabalho fixos. O empregador tem o poder de escolher os suportes que

melhor se adaptam à sua realidade empresarial, dentro das opções permitidas pelo quadro legal vigente.

De facto, se quando sujeitos a horário fixo, não há grandes novidades, pois o mapa de horário de trabalho elaborado nos termos do artigo 215º do Código do Trabalho continua a ser o suporte de excelência, com a possibilidade de o empregador também os publicitar recorrendo à instalação e utilização dos instrumentos de publicitação para os trabalhadores sujeitos a horário de trabalho móvel, o empregador tem ao seu dispor a opção de utilização de tacógrafo e do respetivo registo tacográfico (em viaturas que apesar de excetuadas pelos regulamentos comunitários já o tenham instalado pelo fabricante ou que o queiram instalar), pela utilização de sistema informático devidamente acreditado por entidade acreditada pelo Instituto Português de Acreditação (IPAC) ou por organismo de acreditação signatário do acordo de reconhecimento mútuo relevante da European Cooperation for Accreditation (EA) ou do International Accreditation Forum (IAF), pela existência de acordo de isenção de horário de trabalho celebrado nos termos do Código do

Trabalho (artigo 218.º) - no caso de trabalhadores em regime de isenção de horário de trabalho, devendo manter disponível no veículo um exemplar desse acordo - e nos termos previstos no AETR (Decreto n.º 324/73 de 30 de junho) no caso de operações de transporte realizadas em território nacional ao abrigo do referido Acordo (o que sempre será uma situação residual para transportadores sedeados fora do espaço da UE em trânsito em Portugal).

O objetivo do legislador é o de melhorar as condições de trabalho, salvaguardando a segurança e a prevenção dos riscos profissionais associados ao alongamento dos períodos de trabalho, com reflexos na integridade física e saúde dos trabalhadores, assim como os próprios direitos dos trabalhadores, nomeadamente o direito ao repouso — todos eles com tutela constitucional, para além, obviamente, da finalidade de salvaguardar a segurança e prevenção rodoviárias, sabendo-se que períodos longos de condução sem os repousos e as pausas necessárias podem estar na origem de acidentes rodoviários e de trabalho, com repercussão sobre trabalhadores e terceiros. 



80%

O AMANHÃ SERÁ 8% MELHOR

O futuro é Super

Embora ninguém possa dizer ao certo o que trará o futuro, temos a certeza de que será brilhante. A nova cadeia cinemática Scania Super não só oferece uma condução mais suave na estrada, como também é a mais eficiente que alguma vez construímos. Estabelece um padrão industrial completamente novo em termos de cadeia cinemática e motores de combustão, com uma poupança de combustível de, pelo menos, 8%. Para enfrentar hoje os desafios de amanhã. Um amanhã que será 8% melhor.

A nova cadeia cinemática Scania Super, com o motor de combustão como peça central, oferece uma poupança de combustível de, pelo menos, 8% em comparação com o motor atual de 13 litros (DLU) da Scania. A comparação é realizada para operações de longa distância. Consulte as condições no seu Concessionário.

1+3

**COBERTURA CADEIA
CINEMÁTICA**

4 anos ou 450.000 km

**AO CONTRATAR UM
PLANO DE
MANUTENÇÃO
PARA O SEU
SCANIA SUPER**



SCANIA

Novas obrigações das empresas

Regime Geral da Prevenção da Corrupção (RGPC) e Lei de Proteção de Denunciantes de violações do Direito Europeu (LPD)

1. Em dezembro de 2021 foram aprovados dois diplomas de grande relevo que criam novas e importantes obrigações para as empresas em matéria de combate à corrupção e denúncias de violação do direito Europeu.
2. A entrada em vigor destes diplomas exige atuação imediata, para que sejam cumpridas as obrigações estabelecidas e evitadas coimas.

A) – O RGPC

3. O **Regime Geral da Prevenção da Corrupção (RGPC)**, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 109-E/2021, de 9 de dezembro entrou em vigor em 7 de junho de 2022;
4. O RGPC vem estabelecer um novo e muito significativo conjunto de novas obrigações para as empresas e entidades públicas que se integram na “Estratégia Nacional Anticorrupção” aprovada pelo Governo em março de 2021. Uma das prioridades desta estratégia é a de “comprometer o setor privado na prevenção, deteção e repressão da corrupção”. Daqui resultou um vasto número de obrigações e procedimentos que as empresas terão doravante de adotar na sua estrutura organizativa e de funcionamento.
A implementação deste regime por parte do Estado está atribuída ao MENAC (“Mecanismo Nacional Anticorrupção”) a Entidade administrativa criada pelo referido Decreto-Lei, com a missão de promoção da transparência e da integridade na ação pública e a garantia da efetividade de políticas de prevenção da corrupção e de infrações conexas.
5. O conceito de “corrupção e infrações conexas” do RGPC abrange os crimes de corrupção, recebimento e oferta indevidos de vantagem, peculato, participação económica em negócio, concussão, abuso de poder, prevaricação, tráfico de influência, branqueamento ou fraude na obtenção ou desvio de subsídio, subvenção ou crédito.
6. O RGPC aplica-se às empresas e às sucursais de empresas estrangeiras que empreguem, em Portugal, mais de 50 trabalhadores (designadas por “Entidades Abrangidas”).
7. O RGPC exige que as entidades abrangidas adotem um programa de cumprimento normativo, que será gerido por um responsável independente e com autonomia decisória e que compreenderá, essencialmente, as seguintes medidas:
 - i) - Elaboração de um **plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas (PPR)** com identificação, análise e classificação os riscos e situações que possam expor a entidade a atos de corrupção e infrações conexas, bem como as medidas preven-



tivas e corretivas que permitam à entidade reduzir a probabilidade de ocorrência e o impacto dos riscos e situações identificados.

- ii) - **Código de Conduta:** as entidades abrangidas estão obrigadas a adotar um código de conduta que estabeleça o conjunto de princípios, valores e determine as regras de atuação de todos os dirigentes e trabalhadores em matéria de ética profissional, tendo em consideração as normas relativas aos crimes que integram o conceito de corrupção;

- iii) **Formação e Comunicação:** As entidades abrangidas ficam obrigadas a realizar programas de formação interna a todos os seus dirigentes e trabalhadores, com vista a que estes conheçam e compreendam as políticas e procedimentos de prevenção da corrupção e infrações conexas implementados pela entidade. As entidades abrangidas devem ainda dar a conhecer às entidades com as quais se relacionam – fornecedores, clientes, parceiros, etc. -, as políticas e procedimentos de prevenção da corrupção e infrações conexas que adotaram.

- iv) **Canais de denúncia:** o RGPC determina às entidades abrangidas a obrigação de criar mecanismos de denúncia, a que os seus colaboradores possam recorrer para denunciar atos de corrupção e infrações conexas. Essencialmente, estes mecanismos consistem em canais internos de denúncia. A criação e gestão destes canais internos de denúncia são regulados pela Lei n.º 93/2021, de 20.12.2021, relativa à Proteção de Denunciantes de Violações do Direito da União Europeia (LPD).

8. O RGPC estabelece um número significativo de **contraordenações**, com aplicação de pesadas coimas, pelo incumprimento dos deveres das entidades abrangidas acima referidos, que vão dos **1.000,00€** aos **44.891,81€**.



João Salvador
Advogado

9. O regime sancionatório só entrará em vigor em junho de 2024, para as empresas que empreguem entre 50 e 250 trabalhadores. Para as empresas que empreguem mais de 250 trabalhadores, os efeitos serão produzidos a partir de junho de 2023.
10. O órgão de administração das entidades abrangidas é responsável pela adoção e implementação dos programas de cumprimento normativo previstos no RGPC.
11. Apesar da não-aplicação imediata do regime sancionatório, é do mais evidente interesse das empresas adotarem, quanto antes, as medidas e procedimentos previstos no RGPC de forma a protegerem-se contra casos de denúncia de prática de corrupção e infrações conexas, em qualquer vicissitude que possa vir a ocorrer até meados de 2023 ou 2024.

B) – A LPD

12. O regime de Proteção de Denunciantes de Violações do Direito da União Europeia (LPD), foi aprovado pela Lei n.º 93/2021, de 20.12.2021, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, relativa à proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União. A LPD entrou em vigor em 18.06.2022.
13. A LPD vem estabelecer um regime de proteção de pessoas que denunciem violações do direito da União Europeia, criando ao mesmo tempo os mecanismos legais e materiais necessários a que tais denúncias possam ser efetuadas e a terem efeitos práticos, possibilitando a sua investigação e sancionamento, quando aplicável.
14. As áreas do direito da União que a LPD visa proteger são, essencialmente, as seguintes:
 - a) i) contratação pública; ii) serviços, produtos e mercados financeiros e prevenção do branqueamento de capitais e do financiamento do terrorismo; iii) segurança e conformidade dos produtos; iv) segurança dos transportes; v) proteção do ambiente; vi) proteção contra radiações e segurança nuclear; vii) segurança dos géneros alimentícios e dos alimentos para animais, saúde e bem-estar animal; viii) saúde pública; ix) defesa do consumidor; x) proteção da privacidade e dos dados pessoais e segurança da rede e dos sistemas de informação;
 - b) Violações lesivas dos interesses financeiros da União;
 - c) Violações relacionadas com o mercado interno, incluindo violações das regras da União de concorrência e de auxílios estatais,

- bem como violações relacionadas com o mercado interno relativamente a atos que violem normas de fiscalidade societária ou a práticas cujo objetivo seja a obtenção de vantagens fiscais que contrariem o objetivo ou a finalidade do direito fiscal societário.
15. Denunciantes: são considerados denunciantes as pessoas que, trabalhando no setor público ou privado, tenham obtido informações sobre violações do Direito da União em contexto profissional. Estão incluídos os seguintes casos:
 - a) **Trabalhadores por conta de outrem** do setor privado, social ou público, prestadores de serviços, contratantes, subcontratantes e fornecedores, bem como quaisquer pessoas que atuem sob a sua supervisão e direção;
 - b) Os **titulares de participações sociais** e as pessoas pertencentes a órgãos de administração ou de gestão ou a órgãos fiscais ou de supervisão de pessoas coletivas, incluindo membros não executivos;
 - c) **Voluntários e estagiários**, auxiliares do denunciante no procedimento de denúncia, terceiro que esteja ligado ao denunciante, e pessoas coletivas ou entidades equiparadas que sejam detidas ou controladas pelo denunciante, para as quais o denunciante trabalhe ou com as quais esteja ligado num contexto profissional.
 16. A LPD determina, para as empresas ou sucursais de empresas estrangeiras em Portugal que empreguem 50 ou mais trabalhado-



res, a obrigação de serem criados canais de denúncia interna, a que os denunciante possam recorrer para dar conhecimento de violações do Direito da União. Os denunciante podem e devem recorrer a estes canais de denúncia institucionais antes de divulgarem publicamente as infrações de que tenham tido conhecimento.

17. Os canais de denúncia interna são mecanismos que permitem a apresentação e o seguimento seguros de denúncias, a confidencialidade da identidade ou o anonimato dos denunciante e a confidencialidade da identidade de terceiros mencionados na denúncia. Os canais devem ainda ser organizados de forma a impedir o acesso a essa informação por parte de pessoas não autorizadas.
18. As denúncias podem ser efetuadas: i) por escrito e/ou verbalmente, ii) de forma anónima ou iii) com identificação do denunciante, por trabalhadores e colaboradores integrados no conceito de denunciante, que acima referimos. Os canais devem ainda possibilitar a denúncia verbal.
19. Quando é apresentada uma denúncia através de canal de denúncia interna, as empresas estão obrigadas a dar-lhe seguimento, informando o denunciante da sua receção e praticando os atos internos necessários à sua investigação, designadamente através da abertura de um inquérito interno ou da comunicação à autoridade competente para investigação da infração, incluindo as instituições, órgãos ou organismos da União Europeia. O denunciante terá direito a ser informado da cessação da infração denunciada, ou das medidas previstas ou adotadas para dar seguimento à denúncia no prazo máximo de três meses a contar da data da receção da denúncia. O denunciante pode ainda requerer que as entidades obrigadas lhe comuniquem o resultado da análise efetuada à denúncia por si realizada.
20. A LPD determina um número significativo de **medidas de proteção de denunciante**, com proibição de atos de retaliação dos quais destacamos:
 - i) Em relação a Trabalhadores: a proibição de alterações das condições de trabalho, não promoção do trabalhador ou incumprimento de deveres laborais, a suspensão de contrato de trabalho, a avaliação negativa de desempenho, a não conversão de um contrato de trabalho a termo num contrato sem termo, o despedimento; adicionalmente, a sanção disciplinar aplicada ao denunciante até dois anos após a denúncia ou divulgação pública presume-se abusiva.
 - ii) Em relação a Terceiros: a resolução de contrato de fornecimento ou de prestação de serviços, revogação de ato ou resolução de contrato administrativo, conforme definidos nos termos do Código do Procedimento Administrativo presume-se abusiva. Estas medidas de proteção são também aplicáveis às denúncias efetuadas no âmbito do RGPC.
21. A LPD estabelece um número significativo de **contraordenações**, com aplicação de pesadas coimas, pelo incumprimento pelas entidades obrigadas dos deveres acima referidos. Para as empresas, as contraordenações muito graves são punidas com coimas que vão dos **25.000,00€** aos **250.000,00€**. As graves, que incluem a não disponibilização de canal de denúncia interno, vão de **1.000,00€** a **125.000,00€**.

C) - Organização e implementação do RGPC e da LPD pelas empresas

22. O curto espaço temporal dado às empresas que tenham ao seu serviço entre 50 e 249 colaboradores e o valor das coimas previstas obriga a que estas atuem quanto antes de molde a adotarem as novas obrigações do RGPC e da LPD e a criarem canais internos de denúncia operacionais em linha com os requisitos legais.

Agravando as dificuldades de implementação dos dois regimes em tão curto prazo, o atraso na criação e instalação do MENAC – que apenas teve início em Junho -, faz com que a entidade administrativa fundamental para a orientação e supervisão dos regimes não esteja ainda operacional num momento em que uma grande parte das obrigações das empresas já se encontra em vigor. Na verdade, a entrada em funcionamento do MENAC poderá suceder apenas em Junho de 2023!

Uma das tarefas essenciais do MENAC é a de promover e controlar a implementação do RGPC, e emitir orientações e diretivas a que devem obedecer a adoção e implementação dos programas de cumprimento normativo pelas entidades abrangidas pelo RGPC.

Daqui resulta que uma vez definitivamente instalado o MENAC, e encontrando-se publicadas as pertinentes orientações e diretivas poderá eventualmente, ser necessário rever, atualizar ou adaptar as medidas de implementação dos regimes pelas empresas.

23. Neste contexto, a implementação de ambos os regimes recomenda, salvo melhor opinião, que se proceda da seguinte forma:

a) Designação de um responsável pela implementação do RGPC e supervisão dos canais de denúncia, ao qual se atribuirá a responsabilidade de preparar o PPR e o Código de Conduta;

b) Adoção e divulgação de um Código de Conduta da Empresa sobre as matérias constantes do RGPC e da LPD, de modo a proporcionar aos colaboradores a informação imprescindível sobre o que são violações de direito da União, o que é corrupção e infrações conexas, como devem elas ser reportadas através dos mecanismos postos à disposição, a proteção dada aos denunciante, a ligação com matérias criminais, as responsabilidades dos denunciante (bem como as potenciais consequências de denúncias patentemente infundadas ou difamatórias) e, em geral, os direitos e deveres que decorrem deste regime.

c) Criação de um sistema de canais de denúncias internos, com estabelecimento de linhas de comunicação adequadas – ex.: email, caixa de correio físico e telefone, para apresentação das denúncias- que pode igualmente e com vantagem ser assegurada através da contratação de serviços externos, para garantir a confidencialidade necessária e prevenir conflitos de interesses internos, nas empresas (já que num número significativo de casos, as denúncias visarão superiores hierárquicos). A utilização de serviços externos permitirá, igualmente, diminuir os custos que estas medidas vão implicar e garantir que eventuais denúncias de infrações não extravasem do âmbito funcional e hierárquico adequados, evitando divulgação pública de informações relevantes para a empresa.

Em relação a todas as medidas acima expostas, as entidades em relação de grupo poderão partilhar os recursos e mecanismos implementados.

JÁ CONHECE A FORMAÇÃO ONLINE DA ANTRAM

- Regulamentação Social - Tempos de Condução e Repouso e Utilização do Tacógrafo
- Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais de Controlo
- Condução Eficiente
- Segurança e Saúde no Trabalho
- Gestão de Riscos de Condutores
- Como Comunicar em Tempos de Crise
- Comunicação e Relacionamento com o Cliente
- PNL nas Vendas
- Navegar na Internet
- Gestão do Tempo
- ADR para Gestores e Quadros
- Gestor de Tráfego (35 horas)
- Curso de Formação Contínua de Motoristas (CAM 35 horas)
- Gestor de Transporte

Renove as qualificações dos seus colaboradores com comodidade e em total segurança.



formação online
antram



ANTRAM | Centro de Estudos Técnicos
+351 218 544 108 | cet@antram.pt
www.antram.pt

Troca de título de condução estrangeiro

Cartas de Condução emitidas pelos países da CPLP e OCDE

No dia 12 de julho foi publicado, em Diário da República, o Decreto-Lei n.º 46/2022, que visa facilitar a troca de cartas de condução e isentar esta troca em situações específicas, de cidadãos provenientes de países da CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa e da OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

Este novo regime aplica-se à generalidade dos portadores dessas cartas de condução, não tratando contudo em particular, determinados aspetos e obrigações que se mantêm quanto ao exercício de determinadas atividades profissionais que implicam a condução de veículos, como é o caso dos motoristas de pesados.

A ser assim e mantendo-se para já as demais regras inalteradas por via do previsto no regime legal do CAM – Certificado de Aptidão de Motorista, será sempre necessário que o detentor de uma carta de condução com a(s) categoria(s) que o habilita à condução de veículos pesados, emitida num desses países da CPLP e da OCDE, efetue a formação CAM e posteriormente, tenha de solicitar o averbamento do mesmo na carta de condução, o que pressupõe efetivamente a troca da sua carta pela portuguesa.

Acresce que, este regime excepcional de reconhecimento automático da carta de condução apenas se aplica ao território nacional. Caso se trate de uma condução além-fronteiras (por exemplo, transporte ibérico ou internacional) a troca de carta de condução pela portuguesa continuará a ser necessária. Além disso, sendo cidadão de país terceiro, para o transporte internacional, também continua a ser necessário o certificado de motorista de país terceiro, e este só se consegue obter com a carta de condução portuguesa.

Com esta alteração, passam a ser aceites os títulos de condução dos países da CPLP e da OCDE, para efeitos de circulação em território nacional, ainda que os condutores sejam residentes, observando-se os seguintes requisitos:

- O Estado emissor seja subscritor de uma das convenções de trânsito (Genebra, 1949 e/ou Viena, 1968) ou tenha celebrado acordo bilateral com o Estado português para o reconhecimento de títulos de condução;
- Não tenham decorrido mais de 15 anos desde a emissão do

- título de condução estrangeiro ou última renovação;
- O titular tenha menos de 60 anos de idade;
- O título de condução estrangeiro tem de se encontrar válido;
- O condutor tem de ter a idade mínima estabelecida em Portugal para conduzir o(s) veículo(s) da(s) categoria(s) constantes no seu título de condução estrangeiro;
- O título de condução estrangeiros não se encontre apreendido, suspenso, caducado ou cessado por força de disposição legal, decisão administrativa ou sentença judicial aplicada ao seu titular em Portugal ou no Estado emissor.

Em termos práticos, os condutores com títulos de condução de países da CPLP e da OCDE que pretendam ou tenham de trocar o seu título de condução por carta de condução portuguesa, devem observar os requisitos de emissão das cartas de condução previstos no Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, nomeadamente a verificação da aptidão física, mental e psicológica (realização de exame médico), ficando dispensados da submissão a provas de exame (teórico e prático) para todas as categorias que pretendam trocar, situação esta que até então era exigida.

Os países que estão abrangidos por este regime são:

- Estados membros da CPLP, que são signatários de uma das Convenções de Trânsito (Convenção de 1949 ou de 1968): Brasil e Cabo Verde são membros da CPLP e assinaram uma das convenções
- Estados membros da CPLP, que assinaram acordo bilateral com Portugal: Angola, Cabo Verde, Moçambique e São Tomé e Príncipe
- Estados membros da OCDE que não são membros da UE ou do EEE e que são signatários das convenções de trânsito (Convenção de 1949 ou de 1968): Austrália, Canadá, Chile, República da Coreia, Estados Unidos da América, Islândia, Israel, Japão, Nova Zelândia, Reino Unido, Suíça e Turquia.

Estas alterações entram em vigor a 1 de agosto.

Para mais informações consulte o Site do IMT, I.P., acedendo através do menu **Condutores\Troca de título de condução estrangeiro\Cartas de Condução emitidas pelos países da OCDE e CPLP.** 



Plano anual de Formação ANTRAM 2022

Desenvolvemos ainda soluções *In-House* e cursos desenhados à medida das necessidades dos nossos associados e tratamos de toda a logística inerente à sua organização

Contacte-nos hoje mesmo!

ANTRAM - Centro de Estudos Técnicos
Diretora Comercial | Patrícia Correia
+351 218 544 100 | patricia.correia@antram.pt

Já se encontra publicado no site da ANTRAM o plano anual de formação para o ano 2022

Consulte em www.antram.pt

Capacidade Nacional e Internacional

CAM - Inicial e contínua

ADR Base e reciclagem de Cisternas, Explosivos e Radioactivos

Apetro-Condução Defensiva e Manuseamento de Produtos

Gestores de Tráfego

Regulamentação Social e Tacógrafos

Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais

Boas práticas no atendimento ao cliente

Segurança Rodoviária

Segurança e Saúde no Trabalho

Segurança na operação de Empilhadores

Eco- Condução

Acondicionamento da carga, estiva e amarração

Primeiros Socorros

Refreshment do Código da estrada

Síntese legislativa

Resolução do Conselho de Ministros n.º 67-A/2022, de 29 de julho

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

Decreto-Lei n.º 46/2022, de 12 de julho

Habilita a condução de veículos a motor pelos detentores de títulos de condução emitidos por Estados-Membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa e da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

Decreto-Lei n.º 43-A/2022, de 6 de julho

Aprova um mecanismo temporário de gasóleo profissional extraordinário e prevê a operação específica do tesouro necessária ao pagamento do apoio excecional de crise dirigido aos agricultores.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/2022, de 5 de julho

Aumenta o montante máximo dos encargos previstos com o apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes de mercadorias por conta de outrem.

Portaria n.º 167-D/2022, de 1 de julho

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos

Portaria n.º 167-C/2022, de 30 de junho

Procede à atualização temporária do valor da taxa unitária do ISP aplicável ao gasóleo colorido e marcado.

Portaria n.º 167-A/2022, de 30 de junho

Suspende a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO2 até 31 de agosto de 2022.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 51-A/2022, de 30 de junho

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

Decreto-Lei n.º 42-A/2022, de 30 de junho

Altera as medidas aplicáveis no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Decreto-Lei n.º 42/2022, de 29 de junho

Estabelece medidas de apoio às famílias e às empresas no âmbito do conflito armado na Ucrânia.

Lei n.º 12/2022, de 27 de junho

Orçamento do Estado para 2022.

Portaria n.º 164-A/2022, de 24 de junho

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Portaria n.º 160-B/2022, de 17 de junho

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2022, de 30 de maio

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

Portaria n.º 155-A/2022, de 3 de junho

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Diretiva (UE) 2022/738, de 6 de abril

(publicado no Jornal Oficial n.º 137, série L, de 16-5-2022) que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias.

Portaria n.º 145-A/2022, de 13 de maio

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Portaria n.º 141-B/2022, de 6 de maio

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.-

Resolução do Conselho de Ministros n.º 41-C/2022, de 5 de maio

Prorroga a declaração da situação de alerta, no âmbito da pandemia da doença COVID-19. - Diploma legal

Portaria n.º 141/2022, de 3 de maio

Estabelece o regime extraordinário de diferimento do pagamento de contribuições para a segurança social e alargamento do regime complementar de diferimento de obrigações fiscais no primeiro semestre de 2022.

Regulamento de Execução UE 2022/694, de 2 de maio

(publicado no JO n.º 129 de 3 de maio) que altera o Regulamento (UE) 2016/403 no que diz respeito a novas infrações graves às regras da União que podem acarretar a perda da idoneidade do transportador rodoviário.

Regulamento de Execução UE 2022/695, de 2 de maio

(publicado no JO n.º 129 de 3-5-2022) Que estabelece regras de aplicação da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à fórmula comum para o cálculo da classificação dos riscos das empresas de transporte.



Frederico Mendes & Associados

Incentivo Fiscal à Recuperação

A entrada em vigor do Orçamento de Estado para 2022 oficializou um novo benefício fiscal ao investimento produtivo, o qual é aplicável ao setor dos Transportes Rodoviários de Mercadorias.

Este novo Incentivo Fiscal à Recuperação (IFR) permite às empresas deduzir até à concorrência de 70% da coleta de IRC, um valor entre 10% a 25% das despesas de investimento em ativos afetos à exploração, que sejam efetuadas entre 1 de julho e 31 de dezembro de 2022.

O IFR poderá ser aplicado a todas as Empresas de Transportes Rodoviários de Mercadorias que preencham cumulativamente as seguintes condições:

- Disponham de contabilidade regularmente organizada;
- O seu lucro tributável não seja determinado por métodos indiretos;
- Tenham a situação tributária regularizada;
- Não cessem contratos de trabalho durante três anos, ao abrigo das modalidades de despedimento coletivo ou despedimento por extinção do posto de trabalho;
- Não distribuam lucros durante três anos.

No que respeita a crédito fiscal, estamos perante uma taxa de:

- 10% das despesas de investimento elegíveis realizadas no período de tributação até ao valor correspondente à média dos investimentos elegíveis dos três períodos de tributação anteriores;
- 25% das despesas de investimento elegíveis na parte que exceda o valor referido no ponto anterior.

Uma vez que este incentivo fiscal permite uma dedução à coleta de IRC de até 25% das novas despesas de investimento, já representa uma vantagem em relação ao CFEI II, o qual esteve em vigor entre 2020 e 2021, e que se caracterizava por ter uma taxa de incentivo fixa de 20%.

Para além das taxas acima, importa destacar que o montante acumulado máximo das despesas de investimento elegíveis é de 5.000.000,00 EUR. No entanto, a importância que não possa ser deduzida por insuficiência de coleta pode sê-lo até ao 5.º exercício seguinte em que foram realizadas as despesas de investimento.

O IFR pretende assim discriminar positivamente o incremento do investimento empresarial, garantindo-se a manutenção dos postos de trabalho nas empresas beneficiárias, bem como a não distribuição de dividendos por um período de três anos, reforçando a capitalização das empresas.

Em suma, este benefício fiscal destaca-se ainda pela sua aplicação generalizada, tanto ao nível dos setores de atividade, como também ao nível da dimensão e localização das empresas, o que o torna uma oportunidade única para algumas empresas, tais como as de Transportes Rodoviários de Mercadorias, que são usualmente excluídas deste tipo de incentivos.

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



**SENHOR ASSOCIADO
A ANTRAM EXISTE
PARA O SERVIR**

**CONTACTE-NOS
E COLOQUE AS SUAS
DÚVIDAS
OU QUESTÕES**

**RESPONDEREMOS
COM A MAIOR BREVIDADE**

O seu calendário fiscal para outubro - dezembro de 2022



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

outubro de 2022

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a setembro de 2022 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a setembro de 2022	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: <ul style="list-style-type: none"> • 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 da Declaração Periódica, por transmissão eletrónica de dados, acompanhada dos anexos que se mostrem devidos, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativa às operações efetuadas em agosto de 2022	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso
20	SS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social	n/a	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 3.º trimestre de 2022	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime trimestral quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa não exceda 50.000€ no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores.
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a setembro de 2022	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: <ul style="list-style-type: none"> • Sujeitos passivos no regime mensal; e, • Sujeitos passivos no regime 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 50.000 €.
20	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento referentes a junho 2022	Declaração Mensal de Imposto de Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IRS/ IRC	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendimentos, referentes a setembro 2022	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças	

outubro de 2022

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
25	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetua-	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA.
31	IRS/IRC	Pagamento Especial por Conta (PEC) a efetuar pelas entidades coletivas com período de tributação coincidente com o ano civil	Modelo P1	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Os sujeitos passivos podem ficar dispensados de efetuar o seu pagamento desde que as declarações Modelo 22 e IES relativas aos dois períodos de tributação anteriores tenham sido entregues dentro dos respetivos prazos legais.
31	IRS/IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de agosto 2022	Modelo 30	Internet	n/a	

novembro de 2022

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
10	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições obrigatórias para regimes de proteção social e subsistemas legais de saúde e quotizações sindicais, referentes a outubro de 2022 (trabalho)	Declaração Mensal de Remunerações em AT/SS	Internet	n/a	
14	IVA	Comunicação, por transmissão eletrónica de dados, dos elementos das faturas referentes a outubro de 2022	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: <ul style="list-style-type: none"> • por transmissão eletrónica em tempo real; • por transmissão eletrónica de dados, mediante remessa de ficheiro normalizado estruturado com base no ficheiro SAF-T (PT), criado pela Portaria n.º 321-A/2007, de 26 de março, na sua redação atual; • por inserção direta no Portal das Finanças; • por outra via eletrónica, nos termos a definir por portaria do Ministro das Finanças.
21	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento referentes a outubro de 2022	Declaração Mensal de Imposto do Selo	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
21	IVA	Envio de Declaração Recapitulativa, por transmissão eletrónica de dados, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal referente a outubro de 2022 e trimestral referente ao 3.º trimestre de 2022.	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: <ul style="list-style-type: none"> • sujeitos passivos no regime mensal; e • sujeitos passivos no regime 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 50.000€.
21	IVA	Envio Declaração Periódica, por transmissão eletrónica de dados, acompanhada dos anexos que se mostrem devidos, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal/ trimestral, relativa às operações efetuadas em setembro/no 3.º trimestre, respetivamente	Declaração Periódica	Internet	n/a	Envio eletrónico de informação adicional em caso de reembolso

novembro de 2022

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
21	IRC/IRS	Declaração de retenções na fonte de IRS/ IRC	Internet	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
21	IS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social relativas a outubro de 2022	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Comunicação deve ser efetuada: • Eletronicamente; • Por qualquer entidade, residente ou com estabelecimento estável em Portugal, que integre um grupo sujeito à apresentação do Country-by-country report.
25	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em setembro e pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal trimestral, relativa às operações efetuadas no 3.º trimestre	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA.
30	IRC/IRS	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes,	Modelo 30	Internet	n/a

dezembro de 2022

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
12	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições obrigatórias para regimes de proteção social e subsistemas legais de saúde e quotizações sindicais, referentes a novembro de 2022 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a nov de 2022	E-fatura	Internet	n/a	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês. Comunicação deverá ser efetuada: • por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o Web service a disponibilizar pela AT; • através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças; • por recolha direta dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
15	IRC	3º Pagamento por conta e 3º Pagamento adicional por conta (se aplicável) em IRC	Modelo P1	Internet	Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento referentes a novembro de 2022	Declaração Mensal de Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	

dezembro de 2022

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
20	IVA	Envio de Declaração Recapitulativa, por transmissão eletrónica de dados, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal referente a novembro de 2022	Declaração Recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: <ul style="list-style-type: none"> • sujeitos passivos no regime mensal; e • sujeitos passivos no regime 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 50.000€.
20	IVA	Envio da Declaração Periódica, por transmissão eletrónica de dados, acompanhada dos anexos que se mostrem devidos, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativa às operações efetuadas em outubro de 2022	Declaração Periódica	Internet	n/a	
20	IRC/IRS	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendimentos, referente a novembro	Declaração de retenções na fonte de IRS/ IRC	Internet	n/a	
26	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em outubro de 2022	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	
2 JAN	IRC/IRS	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes,	Modelo 30	Internet	n/a	

Site ANTRAM: registe-se!

Nele poderá encontrar as últimas novidades sobre o setor e toda a informação que necessita para desenvolver a sua atividade.



revista
antram
 Nº 378 | jan/fev/mar 2016 | Ano XXXVII
 Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | 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

Sistemas de Incentivos para PME's

Consultoria e Formação Financiada

A ANTRAM encontra-se há mais de duas décadas a desenvolver atividades de apoio técnico e formativo a PME's através de projetos financiados e promovidos por várias Entidades.

A formação é cada vez mais importante para a informação / conhecimento dos recursos humanos que operam nas empresas, bem assim como a consultoria junto da gerência, por parte de consultores especializados nas determinadas matérias essenciais à evolução do tecido empresarial.

Vivemos num contexto de rápida evolução em novas tecnologias que permitem a criação de novos negócios e novas formas de ofertas para os mercados, em que a Transformação Digital impõe grandes desafios para empresas de todas as dimensões.

Para além da habitual ação formativa e apoio consultivo que tem desenvolvido ao longo dos anos, atualmente a ANTRAM está a participar no "Projeto Dinamizar" promovido pela CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal, no âmbito do Portugal2020, que tem como objetivo proporcionar consultoria e formação a um grupo de empresas (que têm até 100 trabalhadores), que foram selecionadas para o efeito, e que se encontram na Região Norte e na Região Centro.

A intervenção da ANTRAM nas empresas abrange duas temáticas: a Economia Digital e a Gestão da Inovação.

Nas temáticas identificadas, a intervenção de formação/ação faz-se de forma modular, proporcionando às empresas a adesão aos módulos que se revelem mais relevantes face à avaliação das necessidades decorrentes de um diagnóstico inicial.

As áreas de intervenção base são no que se refere à Economia Digital, a introdução de tecnologias digitais nos seus modelos de negócio (recurso a sistemas de informação nos seus métodos de gestão, criação de canais de venda online, presença digital).

Na 2ª temática, as áreas de intervenção base são: Estratégia Empresarial; Marketing; Comercial; Finanças para não financeiros; Eficácia Operativa; Gestão de Recursos Humanos; TI nos transportes, entre outras.



Isabel Cristina Matos
Antram

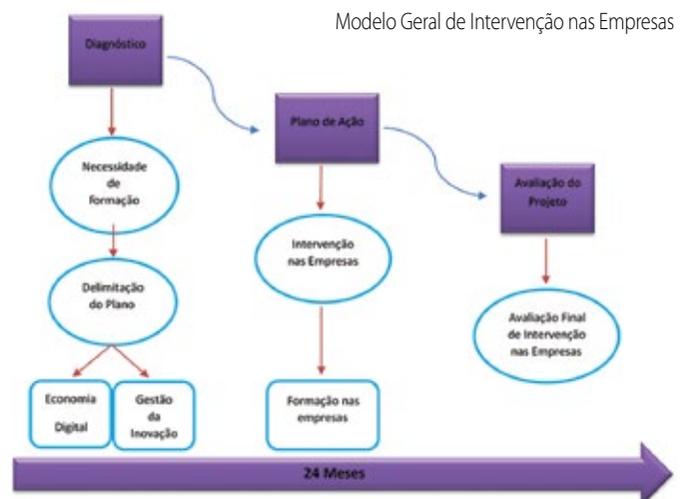
O projeto proporciona o seguinte número de horas a efetuar por cada empresa:

	Temática	Gestão da Inovação	Economia Digital
Nº de Horas	Consultoria	100	100
	Formação	75	100

Os Critérios de admissão das empresas beneficiárias são:

- Cumprir as condições necessárias para o exercício da atividade;
- Dispor de contabilidade organizada nos termos da legislação aplicável;
- Manter a situação tributária e contributiva regularizada;
- Não ser uma empresa sujeita a uma injeção de recuperação, ainda pendente;
- Não deter nem ter detido capital numa percentagem superior a 50%, em empresa que não tenha cumprido notificação para devolução de apoios num âmbito de uma operação apoiada por fundos europeus.

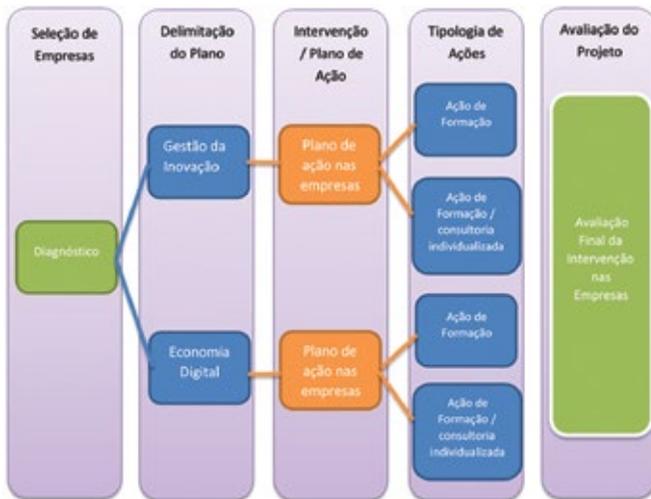
Duração da intervenção: máximo 24 meses



O projeto concretiza-se, assim, em 3 fases distintas:

Fases	Denominação	Descrição
1ª	Elaboração do diagnóstico e plano de ação	O consultor responsável pela empresa, em diálogo permanente com os dirigentes e colaboradores desta, elaborará um Diagnóstico, de acordo com a metodologia pré-definida a nível do Projeto, e do seu enquadramento numa das duas temáticas, tendo em consideração os resultados pretendidos, a que se seguirá a preparação de um Plano de Ação, envolvendo quer aspetos estruturantes e organizacionais da empresa, quer necessidades em termos de recursos humanos.
2ª	Execução do plano de ação	Ocorrerá em dois momentos de intervenção simultâneos: -Ações de consultoria formativa correspondendo a ações individualizadas com especial envolvimento do empresário ou de um representante máximo da empresa com capacidade para implementar mudanças na empresa, que inclui toda a coordenação e acompanhamento da execução do plano de ação; -Ações de formação teórica em sala prevista no plano de ação, resultante das necessidades detetadas no diagnóstico, podendo ser dirigida quer aos empresários quer aos colaboradores das empresas.
3ª	Avaliação de desempenho	Caberá ao formador-consultor responsável, no final de cada intervenção, e com a colaboração dos restantes formadores envolvidos, produzir um relatório final de avaliação de desempenho por cada empresa intervencionada e formular propostas de melhoria, tendo em consideração as eventuais necessidades a colmatar, objetivando a criação de instrumentos que incentivem e promovam a sua efetiva concretização.

Em síntese:



Conclusão:

Dirigindo-nos diretamente ao empresário transportador, depara-se que o mundo se tornou mais moderno desde o momento em que foi aberta a sua empresa, não importando se isso ocorreu ontem ou há 20 anos. Novas tecnologias são pensadas, testadas e lançadas no mercado de maneira constante, muitas delas capazes de revolucionar negócios. Será que o empresário tem aproveitado e utilizado tudo que está ao seu alcance?

Tecnologia é aliada do empreendedorismo.

A história tem inúmeros exemplos que atestam como a tecnologia revolucionou produtos, serviços e a forma como eles são realizados e oferecidos aos consumidores. Basta verificar que as

mais importantes invenções da humanidade foram aplicadas inicialmente aos processos industriais produtivos, para depois se estenderem aos demais setores da empresa. O que seria das empresas sem energia elétrica e, mais recentemente, sem internet? Isso apenas para citar duas das mais importantes e espetaculares tecnologias da história.

A internet, inclusive, deu origem a várias outras ferramentas muito úteis e até indispensáveis para uma empresa, independentemente da sua dimensão. Antes de falar das novas tecnologias, é importante lembrarmos das objeções a elas. O empresário pode alegar diversas “justificações” para ignorar o que surge no mercado, porventura por receio das inovações ainda para si desconhecidas, ou pouco familiarizadas, e também do custo de novos investimentos.

Se juntarmos os dois fatores, percebemos que parte significativa dos empresários não inova por recear os custos e duvidar do retorno dos investimentos. Só que a internet, tão presente nas mais recentes e novas tecnologias, tem como uma das principais marcas a acessibilidade a todos os bolsos. Tanto é assim que, hoje, qualquer negócio consegue implantar-se digitalmente e qualificar seus processos comerciais e administrativos a partir dela.

E um sistema de gestão online que se agrega ao negócio permitindo economizar tempo com tarefas burocráticas, custa muito pouco, quase nada. É o típico investimento que se paga rapidamente, em especial se não esquecermos que tempo é dinheiro.

Neste âmbito a ANTRAM planeia prosseguir a sua dinâmica formativa e consultiva, convidando os associados a acompanharem a célere evolução que vivemos nos processos industriais e comerciais, e assim melhor servirem os mercados.

Incentivo Fiscal à Recuperação

– Um novo incentivo ou uma extensão do extinto CFEI II?

Depois de uma prolongada espera eis que surgiu o Orçamento de Estado de 2022 (OE2022) e com ele um “novo” benefício fiscal, o Incentivo Fiscal à Recuperação (IFR), que, em certa medida, vem ocupar o lugar do extinto Crédito Fiscal Extraordinário ao Investimento, mais conhecido por CFEI II. Com isto questiono, será que estamos realmente perante um novo benefício ou apenas uma extensão do CFEI II? Note-se que, muito embora numa abordagem mais ao de leve o IFR pareça ser “igual” ao crédito fiscal do CFEI II, este novo benefício apresenta particularidades distintas que devem ser respeitadas para que as empresas possam fazer uso do mesmo.

Assim, como já acontecia com o CFEI II existem uma série de critérios que devem ser respeitados a fim de tornar as empresas elegíveis para o mesmo:

- dispor de contabilidade organizada;
- o lucro não ser determinado por métodos indiretos;
- ter a situação tributária regularizada;
- os ativos alvo do benefício devem ser mantidos por um período mínimo de cinco anos (salvo exceções previstas).

Além destes critérios, que já prevaleciam para o CFEI II, foram ainda introduzidos, pela lei 12/2022, de 27 junho, que aprovou o orçamento do estado e, por conseguinte, o benefício do IFR, os seguintes:

- não cessem contratos de trabalho durante três anos;
- não distribuam lucros durante três anos.

O benefício fiscal aqui em causa visa conceder aos sujeitos passivos uma dedução à coleta de IRC das despesas de investimento em ativos afetos à exploração que sejam efetuadas entre 1 de julho e 31 de dezem-



bro de 2022, um período mais reduzido em comparação com o CFEI II.

É de notar que, ao contrário do que acontecia no CFEI II, muito embora o montante máximo das despesas de investimento elegíveis se mantenha nos € 5.000.000, o montante de dedução varia consoante as despesas elegíveis realizadas nos períodos de tributação anteriores, sendo a dedução:

- 10% das despesas elegíveis realizadas no período de tributação até ao valor correspondente à média aritmética simples das despesas de investimento elegíveis dos três períodos de tributação anteriores;
- 25% das despesas elegíveis realizadas no período de tributação na parte que exceda o limite previsto na alínea anterior.

O limite da dedução mantém-se igual ao do CFEI II, isto é, até à concorrência de 70% da coleta de IRC e o período de reporte permanece em 5 anos.

As despesas consideradas como elegíveis para efeitos do IFR seguem os mesmos trâmites das despesas aceites nos termos do CFEI II, ou seja, são aceites despesas de investimento em ativos afetos à exploração, relativas a ativos fixos tangíveis e ativos biológicos que não sejam consumíveis, adquiridos em estado novo e que entrem em funcionamento ou utilização até ao final do período de tributação que se inicie em ou após 1 de janeiro de 2022.

É de salientar que são ainda aceites despesas de investimento em ativos intangíveis, designadamente:

- Despesas com projetos de desenvolvimento;
- Despesas com elementos da propriedade industrial, incluindo, por exemplo, patentes, adquiridas a título oneroso e cuja utilização exclusiva seja reconhecida por um período limitado de tempo.



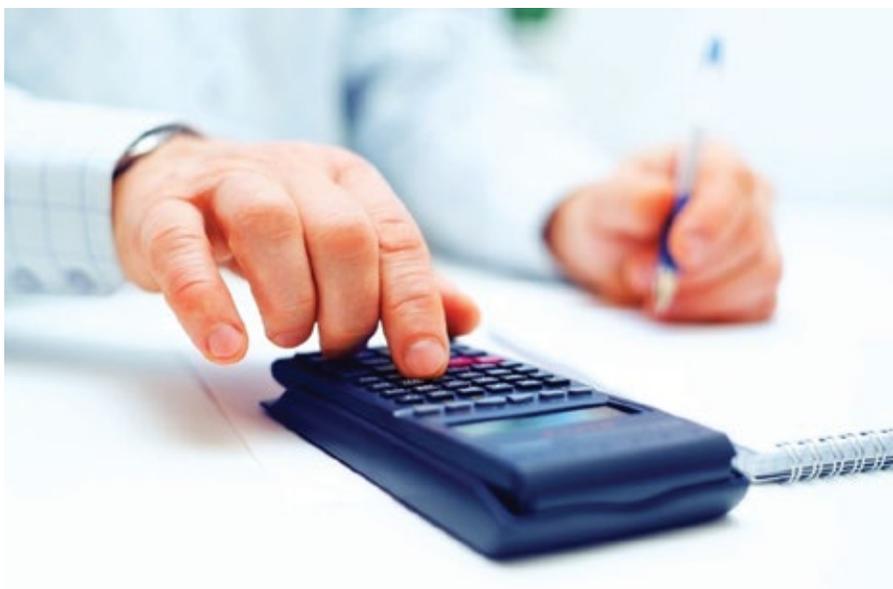
Tiago Pedrosa Alves
Deals Tax Consultant na PwC

Despesas relacionadas com adiantamentos não são aceites, no entanto, são elegíveis, para o benefício, despesas de investimento correspondentes às adições de ativos que se traduzam em adições aos investimentos em curso iniciados no período anteriormente referido.

É de destacar que permanecem excluídas do âmbito do benefício, tal como já acontecia no CFEI II, despesas relacionadas com investimentos em ativos suscetíveis de utilização na esfera pessoal, construção, aquisição, reparação e ampliação de quaisquer edifícios, salvo quando afetos a atividades produtivas ou administrativas. Note-se que despesas efetuadas no âmbito de acordos de concessão ou de parcerias público-privadas são igualmente desconsideradas.

Realço que os terrenos continuam a não configurar ativos adquiridos em estado novo, pelo que não são elegíveis para o benefício em causa.

Importa destacar que, caso o sujeito passivo não cumpra com as regras de elegibilidade das despesas de investimento fica obrigado a devolver o montante de imposto que deixou de ser liquidado, em virtude da aplicação do regime, acrescido dos correspondentes juros compensatórios majorados em 15 pontos percentuais. Colocada aqui, para vossa análise, este pequeno resumo técnico que visa deixar-vos munidos de algum conhecimento sobre o benefício em causa e a possibilidade do mesmo servir o propósito das empresas que representam, cabe agora responder à questão que dá título ao presente artigo. Muito embora o novo IFR se assemelhe a um renovar do antigo CFEI II, o legislador,



na sua redação, destacou alguns pormenores que poderão fazer as empresas repensar este benefício de uma forma distinta. Destacando, desde já, a limitação de distribuição de dividendos, após um período de tanta instabilidade como o que vivemos com a pandemia e os sucessivos abrandamentos económicos daí resultantes (agora influenciados também pela guerra na Ucrânia), não procurarão, as empresas, alguma normalidade e o retomar da remuneração dos seus acionistas?

Aliado a este facto, temos ainda a limitação temporal introduzida, 6 meses, juntamente com os patamares estabelecidos relativos aos montantes máximos a deduzir, 10% e 25%. Isto poderá levantar dois temas: (i) a limitação temporal faz com que as empresas se vejam “obrigadas” a concentrar todos os investimentos no segundo semestre de 2022, o que poderá ser um obstáculo para as empresas que se viram “obrigadas” a atra-

sar os investimentos que tinham previstos, devido à conjuntura, e pretendem agora realizá-los (não de uma forma tão concentrada); (ii) Os montantes máximos poderão tornar ainda mais complexa a limitação temporal, uma vez que para atingir os 25% as empresas terão de realizar, no período em causa (6 meses), um investimento superior a definição da média a considerar no primeiro limite, dos 10%, que por ter em consideração os 3 períodos de tributação anteriores ainda considera 2019, ano que, pela não existência da pandemia, poderá revelar montantes altos de investimento que exigiriam investimentos ainda superiores concentrados no segundo semestre de 2022 .

Podemos assim concluir que o IFR não se trata de uma mera extensão do CFEI II, mas deixo uma nova questão: Não teria sido mais equilibrado manter os mesmos critérios e criar um verdadeiro CFEI III? 🌱

CINTO-ME



PORQUE DEVEMOS UTILIZAR OS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

Numa colisão, um veículo para numa fração de segundo. Mas os ocupantes, caso não usem cinto de segurança, continuam a seguir na direção do movimento com uma velocidade igual à que seguia o veículo no instante inicial do acidente. Numa colisão frontal a 50 km/h, um condutor com 70 kg, sem cinto de segurança, sofre um impacto equivalente a uma queda livre de um terceiro andar.

O uso do capacete de modelo aprovado, devidamente apertado e ajustado, reduz em 40% o risco de morte em caso de acidente. A utilização de outros equipamentos de proteção como protetores de coluna, coletes airbag e joelheiras, que podem ser utilizados por cima da roupa, e ainda botas e luvas, contribuem para reduzir a gravidade das consequências em caso de colisão ou despiste.

Está igualmente comprovado que a utilização correta de cadeirinha homologada e adaptada ao tamanho e peso da criança, reduz em 50% o risco de morte. Em crianças até aos 18 kg, a utilização de uma cadeirinha voltada para a retaguarda, combinada com a utilização de cinto de segurança, reduz até 90% o risco de lesões graves ou morte.

O que é esperado de cada um de nós

- Utilizar sempre o cinto de segurança enquanto condutor ou passageiro e em todos os percursos, mesmo nos de curta distância;
- Utilizar capacete de modelo aprovado, devidamente ajustado e apertado, sempre que conduzir um ciclomotor, um motociclo com ou sem carro lateral, um triciclo ou quadriciclo;
- Transportar sempre crianças num sistema de retenção (cadeirinha) homologado, devidamente instalado e adaptado à altura e peso da criança.

O que acontece se adotar comportamentos indevidos

(Para além de colocar a sua vida e a dos outros em risco)

Comportamento infrator	Consequências legais		
	Coima	Inibição de conduzir	Pontos subtraídos na carta de condução
Transportar crianças com menos de 12 anos de idade e altura inferior a 135 cm em automóveis equipados com cintos de segurança, sem ser no banco traseiro* e sem irem sentadas em cadeirinha homologada e adaptada ao seu tamanho e peso.	120€ a 600€ por cada criança transportada indevidamente	1 mês a 1 ano por cada criança transportada indevidamente	2 por cada criança transportada indevidamente, até ao limite de 6 em simultâneo
Não utilizar ou utilizar incorretamente o cinto de segurança nos bancos da frente e no banco traseiro.	120€ a 600€	—	—
Não utilizar ou utilizar incorretamente o capacete em ciclomotores, motociclos com ou sem carro lateral, triciclos e quadriciclos.	120€ a 600€	—	—
Utilizar capacete de modelo oficialmente aprovado mas sem estar devidamente ajustado e apertado, em ciclomotores, motociclos, com ou sem carro lateral, triciclos e quadriciclos.	120€ a 600€	—	—
Não instalar a estrutura de proteção (arco de Santo António) nos tratores e máquinas agrícolas ou florestais.	120€ a 600€	—	—
Utilizar incorretamente a estrutura de proteção (arco de Santo António) nos tratores e máquinas agrícolas ou florestais.	120€ a 600€	—	—

* Exceções:

- Criança com menos de 3 anos utilizando cadeirinha virada para a retaguarda e o airbag do passageiro desligado;
- Criança com 3 ou mais anos, caso o automóvel não tenha cintos de segurança no banco traseiro ou não tenha esse banco;
- Nos automóveis que não tenham cintos de segurança é proibido o transporte de crianças com menos de 3 anos;
- Crianças com deficiência que apresentem condições graves de origem neuromotora, metabólica, degenerativa, congénita ou outra podem ser transportadas sem utilização de cadeirinhas homologadas, desde que as que usem tenham em conta as suas necessidades específicas e sejam prescritos por médico da especialidade;
- Nos automóveis destinados ao transporte público de passageiros, nos TVDE, e nos veículos destinados ao transporte de doentes, podem ser transportadas crianças sem a utilização de cadeirinhas, mas apenas no banco traseiro.

www.ansr.pt

Siga a ANSR nas redes sociais:



Transportes Álvaro Figueiredo reforça frota

A Empresa de Transportes Álvaro Figueiredo reforça a sua frota com 20 unidades Actros da Mercedes-Benz Trucks.

Estes 20 veículos dividem-se em 10 unidades Actros 1845 LS e 10 Actros 1851 LS e recorrem ao motor diesel OM 471 com 13 litros de cilindrada (com potências de 450 e 510 cv), cumprindo a mais recente norma de emissões poluentes, a Euro 6 Step E. Todas as unidades estão equipadas com Predictive Power train Control e Retardador Hidráulico.

“A análise desenvolvida para a tipologia de carga e serviço de lon-

go curso que prestamos, permite-nos concluir que os modelos selecionados se adequam às nossas necessidades, proporcionando um bom desempenho funcional e económico”, indica o diretor financeiro da Empresa de Transportes Álvaro Figueiredo, Joaquim Tavares. “Com a entrada em frota destas viaturas Euro 6 de última geração, estamos também a contribuir para a sustentabilidade ambiental, dado o menor nível de emissões de CO2 destas viaturas. Na nossa frota 60% das viaturas são Euro 6”, explica Joaquim Tavares.

Santos e Vale

Reforça o investimento na transição energética

A Santos e Vale adquiriu recentemente mais 10 veículos movidos a LNG.

Este investimento faz parte da Política Ambiental da Santos e Vale, a qual, inclui várias ações para promover a economia circular e o desperdício zero em todas as áreas da empresa.

“A nossa política ambiental, que existe há vários anos, conta com diversas ações com o objetivo da redução da nossa pegada de carbono, nesta senda temos efetuado varias iniciativas, como a reconversão da frota a diesel para veículos a gás natural e eletricidade, a otimização das rotas dos nossos veículos de transporte e distribuição, a equipa comercial já está a utilizar veículos elétricos com zero emissões de CO2, a instalação de painéis fotovoltaicos nas nossas plataformas logísticas e a redução do papel em todas as áreas da empresa, neste último ponto, trabalhamos com processos de digitalização e implementamos ferramentas informáticas que nos permitem reduzir o papel utilizado em cerca de 90%. Sabemos que não vamos mudar o Mundo, mas o pouco que consigamos fazer pelo ambiente, apesar do enorme investimento associado, estamos a fazê-lo pelos nossos filhos.”, referiu Joaquim Vale, Administrador da Santos e Vale.

Em termos práticos, a empresa conta reduzir a sua pegada carbónica em mais de 10% até final de 2022. Para isso, em muito está a contribuir toda a partilha de informação gerada pelo programa europeu Lean&Green da GS1, no qual a empresa entrou em 2020, tendo recebido pelas mãos do Presidente da República Marcelo Rebelo de Sousa a distinção do programa, e onde se comprometeu a reduzir a emissão de carbono em 20% em 5 anos.

Abre nova plataforma na região do Algarve

A nova plataforma da Santos e Vale na região do Algarve iniciou operações a 13 de junho.

A empresa fica agora com duas plataformas a operar na região - Algoz e Faro -, acompanhando o crescimento do volume de negócios previsto naquela região.

Com mais de 1.500m2 de área de armazém, a plataforma tem uma localização privilegiada estando inserida no Mercado Abastecedor de Faro (MARF). Esta nova plataforma irá contar com os mais recentes equipamentos logísticos e de transporte para que as mercadorias dos clientes sejam tratadas rapidamente e em total segurança, permitindo assim, uma otimização dos tempos de entrega e de recolha na região.

Segundo Joaquim Vale, Administrador da Santos e Vale, “com esta plataforma estamos mais próximos do mercado e dos nossos clientes da região do Algarve. No contexto atual, que exige cada vez mais rapidez, proximidade e flexibilidade, as nossas operações têm que estar também mais próximas dos centros económicos e de decisão.”



Assistência Jurídica ANTRAM

**Está a par dos
seus direitos
e obrigações legais?**

**Conhece as últimas
alterações produzidas
nas regras que regulam
o setor e a atividade?**

*No âmbito do apoio e aconselhamento jurídico
que a ANTRAM presta às empresas suas associadas,
destacamos:*

- 🌱 Prestação de esclarecimentos e consultoria jurídica (presencial, via telefone ou e-mail)
- 🌱 Elaboração de informações e pareceres jurídicos
- 🌱 Análise de processos de contraordenação, elaboração de respostas e contestações a apresentar perante entidades administrativas
 - 🌱 Apoio nas impugnações e recursos a apresentar em tribunal
- 🌱 Reconhecimento de assinaturas e autenticação de documentos
 - 🌱 Constituição de sociedades e registos

Áreas de Intervenção:

- Acesso à atividade e ao mercado
- Contrato de transporte nacional e internacional
 - Código da estrada
 - Legislação laboral
- Contratação coletiva
 - Direito comercial

Consulte-nos

ANTRAM | Departamento Jurídico
+351 218 544 100 | juridico@antram.pt

www.antram.pt



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

Scania 25P BEV para distribuição urbana

Camião totalmente elétrico! Livre de emissões!

A Scania apresenta a sua primeira versão de camião elétrico cabine de série P, de 16ton. de peso bruto, caixa rígida e uma distância entre eixos bastante modesta de 5350mm, que foi concebido para a distribuição urbana, em especial, para ser utilizado em cidades em que o ruído e as emissões de CO2 se encontram proibidos.

Este camião elétrico a bateria permite um funcionamento 100% livre de emissões e tem, segundo a marca sueca, uma autonomia máxima de 260 km, podendo ser carregado a 80% da capacidade a partir do vazio em aproximadamente 30 minutos. A capacidade total na bateria instalada (com nove baterias de íões de lítio) é de 300 kWh. Tem uma ligação por tomada CCS do tipo 2, com uma taxa máxima de carregamento de 130 kW/2020A de carregamento DC. A máquina elétrica fornece 230 kW continuamente (que é aproximadamente 310 cv) e 2.200 Nm.

Através de uma aplicação para telemóvel é possível acompanhar remotamente o tempo de carregamento do camião, não sendo assim necessário que o motorista tenha de estar dentro do camião ou junto da máquina de carga das baterias para efetuar esse acompanhamento.

Nos dias atuais, o camião elétrico Scania 25P é destinado principalmente ao transporte em meio urbano, para entrega de mercadorias em lojas. Contudo, segundo a Scania, em breve este tipo de camião será igualmente aplicado para o transporte de resíduos, manutenção de infraestruturas e em trabalhos da construção civil.

Este é o primeiro camião BEV da Scania e outros semelhantes se seguirão, todos com uma faixa azul na grelha da frente, que os distingue como veículo 100% eletrificado.

A Revista ANTRAM foi convidada para apreciar e testar este camião Scania 25P BEV, acompanhando-o num percurso tipicamente de distribuição urbana entre Vialonga e Alverca, em cerca de 21km.

O camião é rápido a responder com binário sempre disponível. Em termos de ruído do motor, sendo elétrico, este é inexistente. O interior deste camião 25P BEV é em tudo igual à versão diesel deste modelo: os comandos são os mesmos, tendo apenas diferenças nos painéis de instrumentos no que diz respeito à gestão das baterias. De destacar também neste modelo é a “janela” que se encontra instalada na parte inferior da porta do



Ficha técnica Scania 25P BEV

Motor: Motor elétrico de 230kW (310cv) e um binário de 2200Nm.

Cabine: serie P.

Capacidade da bateria: 9 baterias Li-ion = 300 kWh

Autonomia: até 260km

Caixa de velocidades: 2 velocidades (GE21S212)

Engrenagem do eixo traseiro: Scania R660 redução única

Eixo frontal: Ar, 8000kg

Eixo traseiro: 2-bolsa fole, 11.500kg

passageiro - Scania City Safe – que permite uma maior visibilidade do condutor e garantir assim um incremento na segurança.

Em termos de consumos iniciais/finais, começamos o teste com a bateria carregada a 74% e terminamos com a mesma a 64%, sendo que a autonomia inicial seria para cerca de 130km. Terminamos o teste com uma autonomia ligeiramente superior, ou seja, de 132km. Esta recuperação de autonomia foi alcançada durante a condução quer através das travagens efetuadas quer através da utilização do retarder nas descidas, que contribuíram para a regeneração das baterias. 🌱

Scania introduz camiões elétricos para o transporte regional de longo curso

A Scania introduz agora soluções desenvolvidas sobre o próximo nível de camiões elétricos a bateria (“Battery-Electric Trucks” – BEV). A nova geração, disponível com cabinas-cama R ou S, faz parte de uma solução completa que abrirá a porta ao panorama do transporte eletrificado para um vasto número de clientes e aplicações. Com 624 kWh de baterias instaladas, a Scania fornece os meios para uma grande mudança no que diz respeito aos camiões elétricos e à sua operacionalidade em operações regionais de longo curso.

Com os novos camiões Scania, os clientes podem operar plataformas ou combinações de tratores e reboques, tais como transportes de alimentos com temperatura controlada. As gamas variam com o peso, configuração e topografia, mas um trator 4x2 com seis baterias pode ter capacidade para até 350 km entre cada carregamento, com uma velocidade média de 80 km/h em autoestrada. As rotas fixas que preveem o carregamento previsto no depósito de origem ou de destino são as mais favoráveis. O carregamento de oportunidade durante os 45 minutos de repouso obrigatórios do condutor aumentará, naturalmente, o alcance operacional.

Os novos camiões BEV Scania podem ser encomendados inicialmente como tratores 4x2 ou como camiões 6x2*4. Um trator 4x2 precisará de uma distância entre eixos de 4.150 mm ao transportar seis baterias, beneficiando assim do aumento da regulação da dimensão do veículo na Europa. Podem ser especificados pesos brutos totais de até 64 toneladas, conforme a combinação nórdica típica. A capacidade de carregamento é de até 375 kW, o que significa que uma hora de carregamento adicionará, normalmente, cerca de 270 a 300 km de alcance. O nível de potência contínuo de um Scania 45 R ou S é de 410 kW (equivalente a cerca de 560 CV). O próximo nível de camiões eletrificados Scania pode agora ser encomendado através de um diálogo com os representantes Scania, sendo a produção iniciada no 4.º trimestre de 2023.

Scania Super vence o “Green Truck” de 2022

Um Scania, uma vez mais - pelo sexto ano consecutivo - foi designado “Green Truck” pela sua extraordinária eficiência de transporte e desempenho do combustível. Desta vez, a Scania introduziu um camião com o novo grupo propulsor de base Super. Todos os fabricantes de camiões pesados da Europa são convidados para este prestigiado teste comparativo organizado anualmente por duas revistas comerciais alemãs com o objetivo de identificar o camião de longo curso mais eficiente em termos de combustível.



“Estou extremamente satisfeito pelo facto de um Scania ser classificado pela sexta vez consecutiva como o camião mais eficiente em termos de transporte,” referiu Stefan Dorski, Vice-Presidente Sénior e Responsável da Scania Trucks. “O nosso grupo propulsor de base Super trouxe um nível de desempenho totalmente novo para o mercado, em que atualmente os nossos clientes beneficiam de uma poupança de combustível de 8%.”

O novo motor Super da Scania, um motor de 13 litros com seis cilindros em linha, foi introduzido em novembro de 2021 e está disponível em quatro níveis de potência para Euro 6. Participou no teste deste ano do “Green Truck”, realizado nas estradas públicas da Alemanha. O mesmo percurso de 340 km é utilizado todos os anos, com condições diferentes nos diferentes percursos. Desta vez, foram estipuladas combinações de semirreboques 4x2 com 500 hp e um peso total de 32 toneladas.

O teste do “Green Truck” é organizado pelas principais revistas comerciais “Trucker” e “Verkehrs Rundschau”. Tem por objetivo identificar o camião pesado mais eficiente, utilizando uma fórmula que considera quer o consumo de combustível, quer a velocidade média. A testagem é rigorosamente monitorizada. Os fatores que influenciam os resultados (tais como temperaturas exteriores e ventos adversos) são compensados pela utilização de um camião de referência com um desempenho devidamente documentado, que realiza cada teste em paralelo com a concorrência.

“Vencer o “Green Truck” comprova as nossas realizações e é uma marca distintiva do valor que a Scania tem para oferecer”, afirmou Stefan Dorski, Responsável da Scania Trucks. “Estes tratores têm as mesmas especificações e características de poupança de combustível que fornecemos aos nossos clientes, o que faz deles os verdadeiros vencedores.”

António Louro é o novo CEO da Mercedes-Benz Trucks Portugal

Desde 1988 no Grupo Daimler, António Cabrita Martins, atual CEO da Mercedes-Benz Trucks Portugal, terminou a sua carreira na Mercedes-Benz Trucks Portugal, no passado dia 30 de junho de 2022. Passa o testemunho a António Louro, atual Diretor da Área de Customer Service & Parts, que assume a função de Diretor Geral da Mercedes-Benz Trucks, a partir de 1 de julho de 2022.

António Louro ingressou no Grupo Daimler em 1997.

Com uma extensa experiência no negócio, desempenhou as funções de Responsável de Marketing de Veículos Comerciais, Responsável de Vendas de Camiões, e nos últimos 5 anos, na Direção da área de Customer Services & Parts. 🌱



12.ª edição da WConnecta

A cidade de Barcelona voltará a ser o palco de mais uma edição da WConnecta.

O evento realizar-se-á no dia 21 de outubro, no Hyatt Regency Tower em Barcelona e reunirá os melhores profissionais de transporte rodoviário de cargas para realizar novos negócios que de outro modo levariam meses a levar a cabo.

A WConnecta não é uma feira nem um congresso convencional. É um dia de trabalho com um formato inovador projetado para profissionais de transporte rodoviário de cargas, possibilitando-lhes encontrar novos clientes e parceiros. Privilegiando do já conhecido formato de “speed networking” - entrevistas rápidas que colocam o participante em frente a um diferente potencial parceiro a cada 7 minutos – o evento terá ainda uma Área de Cargas, na qual os mais importantes operadores de logística e transitários da Europa terão um espaço privado para realizar entrevistas de 15 minutos, previamente agendadas, com transportadoras interessadas em colaborar com os mesmos.

Numa altura em que a colaboração business-to-business é mais necessária do que nunca de forma a reduzir as viagens em vazio, a WConnecta será o melhor local para as transportadoras e os operadores de logística expandirem a sua rede e criarem oportunidades para um crescimento empresarial mais sustentável. 🌱

Daimler Truck testa camião com célula de combustível movido a hidrogénio líquido

Desde o ano passado, o camião protótipo com célula de combustível Mercedes-Benz GenH2 Truck tem sido testado de uma forma intensiva, tanto na pista de testes do grupo, como em estradas públicas. A Daimler Truck testa agora um novo protótipo movido a hidrogénio líquido. No estado líquido, é possível transportar uma maior quantidade de hidrogénio comparativamente ao estado gasoso, permitindo uma maior autonomia e um desempenho comparável ao de um camião convencional a diesel. O objetivo no desenvolvimento do GenH2 Truck é uma autonomia de até 1.000 quilómetros, adequada para aplicações flexíveis e exigentes, especialmente no importante segmento de transporte de longo curso de mercadorias pesadas.

O início da produção em série para camiões movidos a hidrogénio está prevista para a segunda metade da década. 🌱

PRIO reforça gestão nos bios e na conjugação prio-shell

A PRIO anunciou uma nova organização, mantendo como um dos seus princípios básicos a autonomia de decisão local, que acredita ter sido fundamental para atingir os resultados acima das expectativas nos últimos anos.

A nova organização reflete igualmente a intenção do grupo em reforçar a sua aposta nos combustíveis sustentáveis, e particularmente nos combustíveis produzidos a partir de matérias residuais e de hidrogénio verde, e continuar o investimento na distribuição através da gestão conjugada das marcas PRIO e Shell.

A decisão surge na sequência da decisão de Pedro Morais Leitão, na PRIO desde 2013, de regressar ao Grupo Media Capital. Para o executivo, “A PRIO é um projeto renovador do setor da energia, para o qual me orgulho de ter contribuído e que sinto estar bem entregue, com uma equipa, gestão e estrutura acionista que asseguram a sua continuidade.”

Francisco Javier de Argumosa, responsável da Divisão Internacional do grupo em que a empresa se insere, refere que “A PRIO reconhece e agradece o contributo de Pedro Morais Leitão, cada um de nós individualmente continuará a vê-lo como um dos membros da sua família profissional.”

Nova organização entrou em vigor a 1 de julho

Desde 1 de julho, Francisco Javier de Argumosa acumula às suas responsabilidades internacionais, a coordenação da área comercial da PRIO, liderada nas suas diferentes unidades de negócio por Luís Martins, Guilherme Marques e Ricardo Coimbra, e da área industrial da empresa. Já João Rocha, junta às suas funções atuais como responsável financeiro da PRIO, o apoio corporativo à coordenação das duas áreas. Emanuel Proença assume a posição de “Chief Executive Officer” para a área Industrial da empresa, que abrange o negócio dos biocombustíveis, liderado por Anabela Antunes e o negócio de distribuição grossista de combustíveis, dirigido por Luís Nunes.

ESTÁS NO 9º ANO?

Cursos Profissionais

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



Formação de

Motoristas

O motorista é a imagem da sua empresa!

Garanta a qualidade dos serviços junto dos seus clientes, apostando em profissionais qualificados.



A formação ANTRAM dirigida a motoristas capacita estes profissionais nos domínios técnico e comportamental, promovendo a realização do serviço de transporte de forma segura e sustentável.

Preparamos os formandos para uma condução defensiva, privilegiando a interiorização de conteúdos e comportamentos potenciadores de segurança rodoviária.

Fomentamos também a motivação pessoal e profissional, sem esquecer as boas práticas de higiene e saúde no trabalho.

Oferta formativa disponível:

- Capacidade Nacional e Internacional
 - CAM – Inicial e Contínua
 - ADR Base e Reciclagem (especializações de Cisternas, Explosivos e Radioativos)
 - Regulamentação Social - Tempos de Condução e Repouso e Utilização do Tacógrafo
- Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais de Controlo
 - Segurança Rodoviária
 - Segurança e Saúde no Trabalho
- Condução Defensiva, Económica e Ambiental
 - Acondicionamento da Carga: Estiva e Amarração
 - Primeiros Socorros
- Refreshment do Código da estrada

Confie a formação dos seus motoristas à ANTRAM

ANTRAM | Centro de Estudos Técnicos
+351 218 544 108 | cet@antram.pt

www.antram.pt



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias