

revista

Nº 403 | abr/maio/jun 2022 | Ano XLII | 2,50€

antram

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



5.^o SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

1 - 2 - 3 julho
EXPOCENTRO - Pombal



*Destaque
entrevista a João Duque,
Professor do ISEG*

21 CONGRESSO
antram

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

João Duque, Professor do ISEG

O PRR lembra uma vela a arder...

Quando esta se extinguir, tudo ficará mais escuro...

pág. 6

assessoria jurídica

As novas regras europeias

de acesso à atividade e cabotagem

pág. 12

associativismo

ANTRAM convidada a integrar a Plataforma para a Promoção
dos Combustíveis de Baixo Carbono

pág. 16

Entrevista a Mário Salgueiro Afonso

Administrador da Transnil - Transportes, S.A.

pág. 18

trabalho

28 de abril

Dia Mundial de Segurança e Saúde no Trabalho 2022

pág. 30

opinião/técnica

Emissões gasosas do sector da logística

– Cálculo e comunicação, uma recomendação do SQAS

pág. 32

notícias dos associados

pág. 36

comerciais

pág. 38



Revista ANTRAM nº - 403

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** ACT, Ana Souta, ANSR, Armando Miranda, Francisco Ribeiro Dias (PwC), Graça Santos, Joana Araújo (FM&A), José Bourbon, José Encarnação, Mónica Silva, PwC, Susana Mariano · **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 - Escriit. 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 - Escriitório 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:** MARE - Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escriitório 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: luiza.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



A história dos últimos 50 anos mostra-nos a existência de diversos ciclos recessivos. Em 1970 - 1974 tivemos choques relacionados com o preço do crude.

Já em 1979 e 1980, tivemos um novo choque do petróleo e um choque de inflação e, consequentemente, de taxas de juro.

Em 1991 voltamos a ter um choque com os preços do crude a que se seguiu, em 2002, o problema da bolha das empresas tecnológicas. Mais recentemente, em 2007 - 2008, voltamos a ter o crude a bater recordes e vivemos o gravíssimo problema da bolha imobiliária.

Atualmente, há que o dizer, temos todos estes fenómenos concentrados no tempo. Temos uma supervalorização do crude, uma taxa de inflação, conjuntural ou estrutural, que já não se via desde os anos 80, aquilo que parece ser uma nova bolha no imobiliário atentos os atuais preços de mercado com valorizações de 2 dígitos nos últimos 2/3 anos, uma supervalorização de várias empresas tecnológicas e, por fim, aquilo que parece ser o início de um processo agressivo de subida de taxa de juros.

Em cima disto, "ainda" vivemos com o mundo em pandemia e com a Europa ferida pelo mais grave conflito armado no seu interior dos últimos 70 anos, em que uma das partes envolvidas quebrou várias regras destacando-se, desde logo, duas: a de não invadir um outro país inofensivo e a de nunca ameaçar com o uso de armas nucleares, equilíbrio fundamental que tem permitido uma coexistência pacífica ao longo dos últimos 60 anos.

Bem sei que vivemos momentos e uma época do ano caracterizada por grande procura dos nossos serviços, onde não há mãos a medir e que esta mensagem poderá parecer algo contraditória, mas, confesso, achei interessante fazer esta resenha histórica por entender que a mesma pode ser útil, não tanto para o trabalho diário onde todos tantas vezes nos perdemos, mas, sobretudo, para a tomada futura de decisões mais estruturantes nas empresas.

Olhando para este conjunto de indicadores, não podemos estar muito confiantes nem podemos acreditar que tudo se irá resolver rápida e facilmente. Devemos antes, por prudência, estimar que o elevado consumo que se regista possa vir a estagnar ou a diminuir, que os combustíveis possam vir a continuar com valores muito elevados e que o conflito armado e a pandemia ainda possam estar para durar. Se isto vai ou não acontecer, ninguém e muito menos eu, o sabe!

Com relevante importância, verificamos, ainda, que a economia se acha envolvida num denso e, porventura, exagerado processo de transição energética, em prossecução de um dos três pilares da sustentabilidade – o ambiental – em que uma série de políticas, tratados, declarações de intenção, compromissos governamentais, apontam para metas muito agressivas de transição de tecnologias, em busca de tecnologias mais verdes, como a elétrica e o Hidrogénio, que acabará por ter sérias consequências no nosso setor ao longo dos próximos anos. Exemplo, disso mesmo, é o facto de, hoje em dia, ser cada vez mais evidente que a UE e os Estados membros taxarão, cada vez mais, a utilização dos atuais camiões e restringirão, de forma ainda mais agressiva, os incentivos a frotas assentes em camiões com motores de combustão interna, ao mesmo tempo que, pelo menos no caso português, continuamos a não verificar a existência de programas que financiem devidamente, nem que seja em projetos concretos, a introdução das tecnologias alternativas. Podemos, pois, estar perante um cenário muito adverso de aumento constante dos custos operacionais que se cruzará com um ambiente económico de alguma estagnação, para o qual importa estar devidamente preparado pois, como a realidade já nos vem mostrando, nesses momentos, só nos restará a capacidade de trabalho das nossas empresas, das suas equipas de gestão e de todos os trabalhadores para ultrapassar as dificuldades. E não poderemos contar com o Estado para nos resolver os problemas – prova disso mesmo estão a ser estes últimos meses onde o Estado chegou ao deslante de eliminar o gasóleo profissional numa altura em que o custo do gasóleo bate recordes (situação que a direção da ANTRAM procura reverter a todo o custo).

Há, pois, que arregaçar as mangas e atuar. Atuar internamente e, muito importante, atuar junto do mercado, praticando os preços corretos que permitam cobrir os crescentes custos, pois só dessa forma as empresas conseguirão sobreviver.

Mas a vida não é só feita de coisas complicadas e difíceis e, com base nisso, a ANTRAM não quis deixar de contribuir para alguns dias de festa, de descontração, onde todos os que pertencem ao setor, desde empresários a motoristas, se possam encontrar e comungarem de um gosto comum pelo camião.

Assim, nos dias 01, 02 e 03 de Julho deste ano, em Pombal, realizamos o 5º Salão Nacional do Transporte onde o camião é rei e onde o sector se abre a toda a sociedade para, assim, dignificarmos e melhorarmos a imagem de um setor cuja importância real não tem, ainda, o respeito social que merece.

Peço-lhe, caro associado, que consiga colocar estas datas na sua agenda e que vá a Pombal. A ANTRAM agradece-lhe e, estou certo, uma pausa far-lhe-á bem e irá ajudá-lo a enfrentar com mais afincio as dificuldades de um verão que se prevê difícil. 🌱

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**
Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mensadorias

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



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
☐ 2 Participantes COM Hotel Inclui: Duas noites de alojamento com pequeno almoço participação nos trabalhos, documentação de apoio e refeições	700,00	980,00
☐ 1 Participante COM Hotel Inclui: Duas noites de alojamento com pequeno almoço, participação nos trabalhos, documentação de apoio e refeições	600,00	760,00
☐ 2 Participantes SEM Hotel Inclui: Participação nos trabalhos, documentação de apoio e refeições	550,00	670,00
☐ 1 Participante SEM Hotel Inclui: Participação nos trabalhos, documentação de apoio e refeições	400,00	480,00

Inscrições até 31 de agosto | 15% 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.

João Duque, Professor do ISEG

O PRR lembra uma vela a arder... Quando esta se extinguir, tudo ficará mais escuro...



Uma recente previsão da Comissão Europeia reviu em baixa, para 2,7% este ano e 2,3% em 2023, o crescimento para a zona euro e para a União Europeia. As sanções aplicadas à Rússia são uma estratégia adequada por parte do Ocidente?

Sobre este tipo de sanções, escrevi um artigo - "Boomerang" - em que chamava a atenção para que isto era como atirar uma bola à parede e ela voltar. A questão é saber com que força volta e nós percebemos que volta com muita porque a Rússia, afinal, não tem uma unanimidade mundial contra ela. Há grandes países que acham que a Rússia tem toda a legitimidade para tentar antecipar aquilo que seriam movimentos potencialmente hostis de uma presença militar agressiva da

NATO próxima das suas fronteiras. Isto é a forma de a Rússia legitimar a invasão da Ucrânia.

Eu não concordo com essa visão mas, de facto, este discurso faz sentido em países com relevantes relações comerciais com a Rússia, como o Brasil, a Índia e, sobretudo, a China.

Há efeitos de longo e médio prazo (das sanções) que são mais difíceis de mitigar

Mas acha que estas sanções vão ser relativamente inócuas?

Não são inócuas, mas a Rússia mitigou e mitiga alguns efeitos (efeitos

de curto prazo). Atenção: há efeitos de longo e médio prazo que são mais difíceis de mitigar, efeitos ao nível tecnológico e científico. Mas repare, no curto prazo, muitas vezes, isso não se nota. Há países que estão a importar da Rússia, nomeadamente petróleo e gás natural, a preços de saldo e, portanto, isso é uma forma de atrair aqueles que são indiferentes ao conflito e que agem de uma forma cínica: eu não tenho nada a ver com isto, isto não é comigo, portanto eu vou aproveitar aquilo que me dão. E o que me dão, é uma excelente oportunidade de crescer, de desenvolver o meu país e a minha economia. Nós, europeus, pela proximidade e pela nossa cultura, considerámo-nos esta invasão, às nossas portas, inaceitável.

A Rússia pode ter bastante a perder no seu desenvolvimento tecnológico e científico

Admitindo que esta crise se vai prolongar durante algum tempo, como é que a vê a situação da Europa daqui a meia dúzia de anos e como é que imagina a situação na Rússia?

Eu acho que a Rússia pode ter bastante a perder no seu desenvolvimento tecnológico e científico porque as redes de desenvolvimento económico, tecnológico e científico dependem muito do trabalho em rede.

Podem trabalhar com os chineses...

Exatamente. Estão dependentes de algumas escolhas que esses países façam. É diferente nós entrarmos numa conferência científica e podermos aceder a todos os participantes de todo o mundo ou estar excluído. A falta de cooperação e de redes de informação poderão ter impacto no desenvolvimento futuro.

Com a saída das grandes marcas internacionais e havendo parques tecnológicos que estão dependentes das marcas europeias, vai certamente haver, também aqui, um impacto negativo para o desenvolvimento económico russo.

Por outro lado, começa depois a fazer-se a substituição de novas tecnologias por tecnologia chinesa e isso vai criar dependências face à China.

Se havia dúvidas quanto à unidade e existência da nação ucraniana, (...) os russos a "ajudaram" a criar

Parece que a Rússia se vai isolar mais. Já contribuiu para que mais dois países se queiram juntar à Nato. Ainda criou, para si, uma ameaça maior, teoricamente...

Sim. A Ucrânia, se havia dúvidas quanto à unidade e existência da nação ucraniana, podemos dizer que os russos a "ajudaram" a criar ou a cimentar. Por outro lado, aproximaram-na dos europeus e aumentaram a coesão dos próprios europeus!



PERFIL

João Duque nasceu em Lisboa em 1961 onde vive atualmente. Licenciou-se em Organização e Gestão de empresas pela Universidade de Lisboa em 1984 e doutorou-se em Business Administration pela Universidade de Manchester em 1995.

É Professor Catedrático e coordenador da área científica de Finanças do ISEG. Coordena o Master in Finance onde leciona as disciplinas de Derivatives e de Case Studies in Financial Engineering, e é também coordenador da Pós Graduação em Análise Financeira onde leciona Opções Financeiras e Opções Reais e Engenharia Financeira. Leciona ainda a disciplina de Finanças no MBA do ISEG, Financial Markets na licenciatura em Finance e Opções e Produtos Financeiros Complexos na Pós Graduação em Análise Financeira na Porto Business School.

É vogal do Conselho Geral e de Supervisão da Caixa Central de Crédito Agrícola Mútuo, C.R.L., Presidente da Comissão de Remunerações da REN – Redes Energéticas Nacionais, S.G.P.S., S.A. e pertence ao PSI 20 Steering Committee da Euronext Lisbon S.A.

No passado, presidiu ao conselho de administração da Taguspark S.A., foi administrador não-executivo da Novabase SGPS e da Sogevinus SGPS, membro da direção da APAF – Associação Portuguesa dos Analistas Financeiros, Presidente do Conselho Fiscal da Novabase Capital S.A., membro do conselho fiscal da Sagres – Sociedade de Titularização de Créditos, S.A. e da FGP – Federação de Ginástica de Portugal e membro do Conselho Consultivo do IGCP e presidiu ao Conselho Científico da APO-TEC - Associação dos Técnicos Oficiais de Contabilidade.

Foi Diretor do gabinete de Estudos da CMVM - Comissão do Mercado de Valores Mobiliários entre 1993 e 1995 e consultor da CMC – Comissão do Mercado de Capitais de Angola entre 2015 e 2016.

Escreve semanalmente no jornal Expresso na coluna "Confusion de Confusiones", mantém um espaço de comentário semanal na Rádio Renascença, inserido no Programa "Às 3 da Manhã" e é comentador de economia na SIC Notícias.

Isto para dizer que os europeus acabaram por ser “beneficiados” com esta invasão. Percebemos que nos sentimos muito bem dentro do espaço europeu, particularmente os países mais pequenos e vulneráveis, e que é fundamental estarmos unidos na Europa. Agora não há muita dúvida.

Não é possível desistir da energia russa sem garantias de substituição...

A Iniciativa Liberal propôs recentemente a eliminação gradual de todas as importações de gás proveniente da Federação Russa. O que é que pensa desta proposta?

Para nós, o impacto é residual. Mas há países que estão completamente dependentes, como é o caso da Hungria, e para eles isso é muito difícil. Se nós estivéssemos nessa situação de grande dependência, a questão era como é que nós iríamos sobreviver. Em democracia, tocar naquilo que é o bem-estar de quem vota é crítico. Não é possível desistir da energia russa sem garantias de substituição...

Eu vejo os EUA como um grande beneficiário

Em relação a esta questão das dependências e das substituições, até que ponto é que podemos dizer que o futuro grande beneficiário deste processo são os EUA?

Não só. Eu acho que a China também beneficia.

Os chineses podem beneficiar até pela destruição do parque militar russo. Mas claramente que os EUA são também um grande beneficiário. O mundo ocidental, neste momento, tem alguns desequilíbrios, por exemplo, devido ao aumento dos preços, das matérias-primas, da energia, dos produtos alimentares, etc.. Os EUA têm uma grande independência, mas não são totalmente independentes. Mas, feitas as contas, eu vejo os EUA como um grande beneficiário.

Começa a não haver mão-de-obra especializada em vários setores, pelo que o salário médio vai subir

Portugal aparece como o país da União Europeia com o maior crescimento esperado para este ano mas, segundo a Comissão Europeia, esta recuperação está relacionada com o sector dos serviços, particularmente do turismo. Como é que se explica este aparente contraciclo em 2022, face à evolução da União Europeia?

O ISEG tem uma previsão de crescimento entre os 6 e os 7,2%, ainda maior do que a da Comissão.



O turismo tem um efeito enorme de alavancagem da economia portuguesa. Mas há também um efeito importante que foi a queda em 2020, devido à pandemia e ao nível muito baixo dos apoios públicos. Não tínhamos almofadas de segurança pois tínhamos um nível de dívida pública acumulado elevado e um défice igualmente relevante.

O nosso PIB decresceu 8,4%, o que correspondeu à 4ª maior queda da União Europeia! E isso deveu-se em boa parte à incapacidade de apoios públicos mais generosos. Mesmo partindo de uma base mais baixa, em 2021, Portugal não conseguiu superar a média do crescimento da UE e quando olhamos para o crescimento de 2020-2021 tivemos o 2º pior desempenho! Pior só a Espanha!

Mas, agora, o turismo está a aumentar mais em termos de margem (nomeadamente na hotelaria e restauração). E porquê? Porque, nomeadamente nas zonas de captação turística, há a sensação de que, mesmo aumentando o preço, a procura vai continuar.

Isto também ajuda a explicar porque é que o nosso produto vai crescer em termos reais. Os portugueses tiveram uma poupança acumulada durante 6 anos, com a qual não contavam e, agora, muito provavelmente, estão a usá-la para beneficiar deste aumento de consumo, mesmo em tempos de inflação.

Outro fator muito importante em Portugal para o crescimento do produto é o PRR. Trata-se de uma despesa de investimento garantida. Finalmente, há ainda o aumento dos salários reais em setores de escassez de mão-de-obra.

Outro aspeto a considerar é que, neste momento, todos os anos, em



média, temos um défice de 50 mil pessoas entre ativos e não ativos. Todos os anos 80 mil pessoas atingem os 18 anos mas aposentam-se 130 mil. Daqui a 20 anos, o défice será de um milhão de não ativos. Começa a não haver mão-de-obra especializada em vários setores, pelo que o salário médio vai subir, pela escassez associada à qualificação. Isto pode ser compensado com imigração, desde que tenhamos capacidade para atrair imigrantes mais qualificados. Porém, o que tem acontecido em Portugal é exatamente o contrário: nós formamos as pessoas que vão trabalhar para o estrangeiro ou para empresas estrangeiras.

Nós estamos a investir para o sucesso dos outros países.

O valor acrescentado, a margem, não fica cá e esse é um problema.

Este é o perigo da economia portuguesa.

Em matéria de taxas de juro, o problema relevante começa daqui a 3 ou 4 anos

A Comissão Europeia também melhorou as previsões para o défice.

Como é que se explica esta melhoria?

Pelo crescimento, mas também pelo PRR.

Por outro lado, os juros ainda estão a melhorar nas contas da dívida pública, porque nós ainda estamos a substituir a dívida pública por nova, com taxas de juros mais favoráveis.

Como se pode constatar no boletim mensal da Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública (IGCP), as obrigações emitidas em 2008 tinham uma taxa de cupão de 4,95% (que se vence em 2023) e as

2013 (que se vencem em 2023) tinham uma taxa de cupão de 5,65%. Assim, este ano e, mesmo em 2023, há uma parte da dívida em que ainda vamos conseguir, muito provavelmente, taxas mais favoráveis que as da altura.

Em matéria de taxas de juro, o problema relevante começa daqui a 3 ou 4 anos, quando começarmos a ter que substituir as taxas abaixo de 3%. Felizmente, cerca de metade da dívida pública portuguesa é detida pelo Banco de Portugal e pelo Banco Central Europeu. E, portanto, esta dívida está na posse de entidades que, apesar de terem uma perspetiva de gestão técnica dessa dívida, é muito diferente daquela que seria a de entidades privadas com uma única lógica de mercado. Os bancos centrais têm uma visão de política monetária associada à económica, uma visão europeia e de desenvolvimento económico europeu.

E tem outra vantagem: a remuneração dos bancos centrais pode ser devolvida para integrar as receitas do Orçamento de Estado, através de dividendos.

O problema da dívida é um problema, mas um problema controlado.

Em Portugal, nós não desenvolvemos muito a ferrovia

Os desafios relacionados com os preços das matérias-primas, nomeadamente combustível, e a maior incerteza na procura externa, não são de molde a deixar os transportadores rodoviários de mercadorias muito preocupados?

Sem dúvida que o preço do frete é muito afetado por esta situação.



Mas Portugal não está a dar atenção, como seria de esperar, ao espaço europeu ferroviário. E isto em nada poria em causa o rodoviário, pois a distribuição ferroviária não chega ao destino final. Mas, em Portugal, nós não desenvolvemos muito a ferrovia.

Antevejo (...) um sério agravamento de taxas e impostos sobre os transportes rodoviários de mercadorias de longo curso

Sim, basicamente é o marítimo e o rodoviário que têm expressão no transporte de mercadorias...

É e vai, muito provavelmente, continuar a ser. Porque nós não estamos integrados na rede ferroviária de transporte de mercadorias, nomeadamente em bitola europeia. Nós não temos comboios de distribuição europeia, o número de agentes que estão disponíveis para fazer investimento em carruagens ou nas articulações intermodais são poucos e, em consequência, estas soluções são pouco competitivas. Assim, podemos dizer que os transportadores rodoviários de mercadorias têm aqui alguma margem de conforto.

Mas nós vamos ter um problema que é, antevejo, um sério agravamento de taxas e impostos sobre os transportes rodoviários de mercadorias de longo curso assim que a Europa disponha da rede ferroviária integrada. Acho que vai acontecer isso na Europa. A União Europeia

vai forçar para que o transporte de mercadorias de longo curso seja feito por ferrovia. A rodovia, sobretudo com veículos que recorrem a combustíveis fósseis, vai ter cada vez mais restrições e imposições. Assim, os produtos vão chegar mais caros a Portugal ou chegar mais caros à Europa.

Esta crise energética pode representar uma oportunidade para os projetos energéticos de Portugal, designadamente para o porto de Sines, como porta de entrada energética na Europa e um argumento para concretizar a ligação além Pirinéus do sistema de transporte energético da península ibérica?

Eu acho que isso está certo... A questão é que a ligação devia ser em rede, permitindo ligar diretamente o porto de Sines ao coração da Europa, por ferrovia, em bitola europeia, incluindo também a alta velocidade a partir de Lisboa e do Porto, em ligação às principais cidades espanholas. Mas nós não o estamos a fazer, ao contrário dos espanhóis.

E a União Europeia tem estado a fazer um esforço enorme para que se reforcem as redes ferroviárias, nomeadamente como solução a privilegiar nas médias distâncias, em detrimento da rodovia e do transporte aéreo. Neste momento, os portos espanhóis que são servidos por linhas ferroviárias em bitola europeia estão em vantagem competitiva face a Sines. E há projetos europeus que, também por isso, estão a preferir os portos espanhóis. Restam os pipelines.

A atual crise potenciou as tensões inflacionistas

Quando podemos esperar um ajustamento do Ocidente à nova realidade que nos permita ver a redução da inflação e a retoma económica?

Eu estaria à espera que, lá para finais de 2023, se a guerra acabar, entretanto, desde que não haja desequilíbrios nas cadeias de produção, distribuição e consumo... Neste momento, por exemplo, os problemas do porto de Xangai estão a provocar dificuldades nas cadeias de abastecimento. Admitindo que isso, entretanto, se suaviza e que vai haver uma política ativa de redução da massa monetária, eu elimino os vários fatores que têm contribuído para esta inflação.

O primeiro fator inflacionista foi a expansão da massa monetária, com a crise das dívidas públicas e, mais recentemente, com a pandemia. Mas o objetivo também era esse pois os preços estavam a cair perigosamente.

Havia irracionalidades que já nos mostravam a tendência inflacionista, como a subida do mercado de capitais, do imobiliário, do mercado desportivo... com subidas absolutamente irracionais!

Ao afetar o mundo das matérias-primas, em articulação com a pressão da rápida recuperação das economias, mas num período em que houve encerramento de muitas empresas, a atual crise potenciou as tensões inflacionistas.

Existe também o já referido problema das perturbações nos fornecimentos de matérias-primas e de outros produtos.

Por outro lado, é certo que as taxas de juro vão aumentar, até pelo facto de as compras de dívida pública por parte do Banco Central Europeu estarem a terminar.

E as taxas de juro já subiram imenso desde janeiro...

(O PRR) se não trouxer consigo uma melhoria dos serviços públicos e da produtividade, não vai servir para nada...

A contínua implementação do PRR aparece no relatório da Comissão como um fator decisivo para o crescimento. Como analisa este plano e o seu efeito e peso no crescimento económico? E quando acabar o PRR? O que vai acontecer ao crescimento, ao défice e à dívida?

O PRR lembra uma vela a arder... Quando esta se extinguir, tudo ficará mais escuro...

O Governo vai realizar muito investimento público, nomeadamente aquele que foi prometendo, ao longo dos orçamentos, e não executou.

Porém, esta despesa de investimento, se não trouxer consigo uma melhoria dos serviços públicos e da produtividade, não vai servir para nada... Tem que ter impacto direto na produtividade nacional.

Mas é claro que, no imediato, vai gerar mais atividade privada pois o Estado vai ter que adquirir bens e serviços ao setor privado...

O panorama atual é preocupante, com cada vez mais aposentados e menos ativos. Isto gera uma pressão sobre o consumo de serviços de saúde. Um idoso consome 9 vezes mais do que um jovem! A solução: aumentar a produtividade! E o PRR devia apostar preferencialmente neste objetivo...

Não é evidente que algum aumento, maior do que o previsto pelo Governo – 0,9% -, vá gerar inflação significativa

Face à permanente preocupação com a consolidação orçamental, que comentário lhe merece a proposta do PSD de atualização em 4% dos salários da função pública, dos escalões de IRS e do indexante de apoios sociais, correspondendo à taxa de inflação prevista?

Estamos a falar de um universo de 700 mil funcionários públicos...

Mas é importante frisar que esta inflação não é gerada internamente. Assim, não é evidente que algum aumento, maior do que o previsto pelo Governo – 0,9% -, vá gerar inflação significativa.

É certo que vai gerar mais procura interna... mas 0,9% de aumento, quando se sabe que a inflação vai ser superior a 4%, é manifestamente pouco.

A minha sugestão seria aumentar mais, não chegando aos 4%, e prevendo um eventual aumento adicional em meados do ano.

Aliás, no setor privado os salários vão aumentar, em função da falta de pessoal qualificado e da pressão da inflação.

Convém também referir que apoiar os mais necessitados tem que ser acima da taxa de inflação. Na verdade, esta, atualmente acima dos 7%, resulta de um cabaz de produtos e serviços, designadamente energia, alimentação e produtos domésticos, os quais são, precisamente, os únicos consumidos pelos mais necessitados. É certo que o Governo tem medidas para apoiar os mais pobres, mas é fundamental que, para estes, a compensação seja total.

Porque a circulação dos bens é vital para uma Europa competitiva, a ANTRAM e o setor têm um papel muito importante

Como vê o futuro da economia internacional, da europeia e de Portugal? E o futuro do transporte rodoviário de mercadorias? Que apostas serão prioritárias? E, neste plano, qual o lugar dos movimentos associativos empresariais na construção do desenvolvimento económico e social?

Eu não estou muito otimista em relação ao futuro do desenvolvimento europeu. Nomeadamente, em relação ao desenvolvimento científico e tecnológico em articulação com as empresas. Verificamos que as grandes marcas tecnológicas não estão sediadas na Europa. A Samsung, a Huawei, a iPhone, a Amazon, a TikTok... A Europa não tem conseguido criar gigantes tecnológicos.

Mas, por outro lado, a Europa é um espaço bom para se viver, de liberdade, democracia e diferenciação. Sem guerras...

É um projeto fantástico! Por isso, sou europeísta, porque temos liberdade, comercial, cultural, religiosa... Uma liberdade comercial que não agride o ser humano, que respeita a sua identidade. Não é um capitalismo selvagem. Pelo contrário, promove a redistribuição fiscal. Nos transportes, a Europa quer a diferenciação, mas com respeito pela saúde e pela sustentabilidade ambiental, valorizando a mobilidade. Por isto, porque a circulação dos bens é vital para uma Europa competitiva, a ANTRAM e o setor têm um papel muito importante.

Portugal deve integrar-se na rede ferroviária europeia, sendo importante a complementaridade dos modos.

Cabe à ANTRAM apoiar e aconselhar os seus associados na procura do desenvolvimento das melhores soluções de transporte. 

As novas regras europeias de acesso à atividade e cabotagem

No âmbito do Pacote Rodoviário - o qual congrega um conjunto diversificado de regulamentos/diretivas europeias sobre matérias aplicáveis ao setor do transporte rodoviário – entrou recentemente em vigor, mais em concreto, desde o dia 21 de fevereiro de 2022, as novas normas sobre o Acesso à Atividade e ao Transporte Internacional e Cabotagem, por via da aplicação do Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que vem alterar os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012.

Este diploma legal veio introduzir algumas alterações em temas tão importantes como as regras de Acesso à Atividade e ao Mercado e as regras relativas ao Transporte Internacional e Cabotagem, por a Comissão ter, desde logo, considerado que existia margem para aperfeiçoamento.

Em termos de objetivos e como consta do preâmbulo do próprio regulamento, refere-se... “a introdução de um certo grau de harmonização em domínios ainda não harmonizados pelo direito da União, em especial no que respeita aos transportes com veículos comerciais ligeiros e às práticas em matéria de execução, a aproximação das condições de concorrência e a melhoria do controlo da execução.”

Com efeito, visa-se, desde logo, combater o fenómeno das chamadas «empresas de fachada» e assegurar uma concorrência leal e condições de concorrência equitativas no mercado interno, garantindo a fiabilidade e sustentabilidade do setor do transporte rodoviário e a existência de condições uniformes para a execução do referido regulamento.

I. Regras de Acesso à Atividade

Recordamos que, para se aceder ao mercado de transportador por conta de outrem, é necessário um licenciamento que é titulado por um alvará ou por uma licença comunitária, emitidos e renováveis, com validade máxima de 5 anos, mediante a comprovação de que os titulares possuem ou mantêm os seguintes requisitos de acesso à atividade:

- Idoneidade (o gestor de transportes e todos os administradores, gerentes ou diretores);
- Capacidade profissional (o gestor de transportes, que pode ser um dos administradores, gerentes ou diretores, ou outra pessoa com ligação à empresa, como sócio ou empregado vinculado por um contrato de trabalho – neste caso só poderá dar capacidade profes-





Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral

sional a um máximo de 3 empresas -, ou ainda uma pessoa singular contratada para desempenhar as funções de gestor de transportes mediante um contrato de prestação de serviços – se for esse o caso esta pessoa só pode gerir, na qualidade de gestor de transportes, as atividades de transporte de três empresas distintas, efetuadas com uma frota total máxima combinada de 50 veículos). Esta capacidade profissional obtém-se através da frequência de formação específica;

- Capacidade financeira (€ 9.000 no primeiro veículo licenciado e € 5.000 ou € 1.500 por cada veículo adicional, consoante for pesado ou ligeiro); de acordo com a interpretação que o Instituto de Registos e Notariado tem feito da legislação vigente, considera-se ainda que será de aplicar o artigo da legislação nacional que exige o capital social mínimo de 125.000,00€ ou 50.000,00€, no caso de exercício da atividade exclusivamente por meio de veículos ligeiros;
- Estabelecimento estável e efetivo (uma morada em território nacional, que é a sede mencionada na certidão da conservatória do registo comercial ou um outro local onde a empresa conserva os principais documentos, bem como os equipamentos e serviços técnicos).

A ser assim, vejamos seguidamente quais as principais alterações introduzidas por este diploma legal que, tendo a natureza jurídica/legal de regulamento comunitário, determina que se aplica diretamente em todas as ordens jurídicas dos Estados-Membros, não carecendo por isso da existência de legislação nacional a transpô-lo.

A) Estabelecimento efetivo e regresso do veículo ao país de estabelecimento a cada 8 semanas

(artigo 5.º do Reg. 1071/2009, alterado pelo Reg. 2020/1055)

Procurou-se concretizar melhor um dos requisitos essenciais de acesso à atividade: fica agora claro no texto legal que as empresas devem dispor de um estabelecimento estável e efetivo onde os documentos da atividade estejam disponíveis.

Nesta linha, estabelece-se também uma nova obrigação. A atividade deve ser organizada de forma a que o veículo que efetua um transporte internacional regresse a um dos centros de operações da empresa, no prazo máximo de oito semanas, contadas a partir do momento em que partiu para o transporte internacional. Este prazo começou a ser contado efetivamente a partir do dia 21 de fevereiro e não tem efeitos retroativos.

O ciclo desses regressos deverá ser sincronizado com a obrigação, prevista no Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de a empresa de transporte organizar as suas operações de modo a permitir ao condutor regressar a casa pelo menos de quatro em quatro semanas, possibilitando assim o cumprimento de ambas as obrigações, uma vez que o condutor regressa juntamente com o veículo, pelo menos de dois em dois ciclos de

quatro semanas. Esta sincronização reforça o direito de o condutor regressar e reduz o risco de o veículo ter de regressar apenas para cumprir este novo requisito de estabelecimento. No entanto, a obrigação de regressar ao Estado-Membro de estabelecimento não deverá exigir a realização de um número de operações específico no Estado-Membro de estabelecimento, nem de outra forma limitar a possibilidade de os transportadores rodoviários prestarem serviços em todo o mercado interno.

Esta foi uma das normas mais controversa desta alteração legislativa. Com efeito, a DG Move chegou mesmo a preparar uma proposta com algumas opções para a Comissão Europeia agir e, eventualmente, alterar esta regra específica de acesso à atividade.

O Comissário dos Transportes apresentou a proposta aos outros Comissários na medida em que, qualquer ação da Comissão exige um voto favorável do Colégio de Comissários. Porém, esta iniciativa, não teve qualquer acolhimento.

Por outro lado, esta obrigação foi igualmente contestada perante o Tribunal de Justiça da UE e vários processos judiciais estão ainda pendentes.

No entanto, esta discussão não foi reaberta e, quer a atual Presidente da Comissão Europeia, quer o Vice-Presidente Executivo do Pacto Ecológico Europeu, anunciaram não ter intenção de prosseguir com o assunto num futuro próximo.

B) Idoneidade (artigo 6.º do Reg. 1072/2009, alterado pelo Reg. 2020/1055)

Uma vez que o acesso à atividade de transportador rodoviário depende da idoneidade da empresa em causa, a Comissão entendeu que era importante esclarecer quais as pessoas cuja conduta deve ser tida em conta – gestores de transportes, diretores executivos e quaisquer outras pessoas pertinentes que o Estado-membro determine -, os procedimentos administrativos que devem ser seguidos e o período de espera que precede a reabilitação do gestor de transportes que tiver perdido a idoneidade.

Por outro lado, tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente as condições de concorrência leal no mercado do transporte rodoviário, as infrações graves à regulamentação fiscal nacional e de acesso ao mercado passam a ser consideradas elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.

Igualmente, mas agora tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente o mercado do transporte rodoviário e a proteção social dos trabalhadores, as infrações graves às regras da União, em matéria de destacamento de trabalhadores no transporte rodoviário e na cabotagem, e ao direito aplicável às obrigações contratuais passam a ser consideradas elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.

C) Capacidade financeira (artigo 7.º do Reg. 1072/2009, alterado pelo Reg. 2020/1055)

A empresa deve poder cumprir, em qualquer momento, as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual. Para assim ser, a empresa deve demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou por outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe, todos os anos, de um capital e de reservas num montante total de, pelo menos:

- 9 000 €, pelo primeiro veículo a motor licenciado;
- 5 000 €, por cada veículo a motor ou conjunto de veículos adicionais licenciados, com um peso em carga admissível superior a 3,5 toneladas; e
- 900 €, por cada veículo a motor ou conjunto de veículos adicionais licenciados, com um peso em carga admissível superior a 2,5 toneladas, mas que não exceda as 3,5 toneladas.

Quanto às empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias, exclusivamente por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos com um peso em carga admissível superior a 2,5 toneladas mas que não exceda as 3,5 toneladas, estas devem demonstrar anualmente, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou outra pessoa devidamente acreditada, que dispõem, todos os anos, de um capital e de reservas num montante total de, pelo menos:

- 1 800 €, pelo primeiro veículo utilizado; e
- 900 €, por cada veículo adicional utilizado.

Os Estados-Membros podem exigir que as empresas estabelecidas no seu território demonstrem ter à sua disposição para estes veículos os mesmos montantes de capital e de reservas que para os veículos referidos no primeiro parágrafo. Nesse caso, a autoridade competente do Estado-Membro em causa informa em conformidade a Comissão, que disponibiliza essa informação ao público.

Apesar das normas referidas imporem determinados valores, prevê-se também que os Estados-Membros possam exigir que as empresas estabelecidas no seu território demonstrem ter à sua disposição, para estes veículos, os mesmos montantes de capital e de reservas que para os veículos referidos no primeiro parágrafo.

Ora, no caso da legislação nacional, o Decreto-Lei n.º 257/2007 de 16 julho vem dispor que, durante o exercício da atividade, o montante de capital e reservas não pode ser inferior a € 9000 pelo primeiro veículo automóvel licenciado e € 5000 ou € 1500 por cada veículo automóvel adicional, consoante se trate de veículo pesado ou ligeiro (artigo 9.º n.º 3).

Ainda em termos de requisitos de acesso à atividade, o regulamento comunitário permite que, para além dos requisitos estabelecidos no n.º 1 do artigo 7.º, os Estados-Membros possam exigir que a empresa, o gestor de transportes ou quaisquer outras pessoas pertinentes determinadas pelos Estados-Membros, não tenham dívidas não pessoais a organismos de direito público, não se encontrem em situação de insolvência nem sujeitos a nenhum procedimento de insolvência ou de liquidação.

Face a tal permissão legal, a exigência, prevista no artigo do 10.º do Decreto-Lei n.º 257/2007 de 16 julho, continua a ser totalmente aplicável, subsistindo por isso a obrigação de comprovar que a empresa tem a sua situação contributiva regularizada perante administração fiscal e a segurança social.



II. Regras de Transporte Internacional e Cabotagem

Operações de Cabotagem (artigo 8.º, n.º 2-A do Reg. 1072/2009, alterado pelo Reg. 2020/1055)

O regime jurídico da cabotagem – entendendo-se esta como um transporte de mercadorias efetuado entre dois locais situados no mesmo país, por parte de um operador de outro país, por exemplo, uma empresa portuguesa que transporta mercadorias de Madrid para Barcelona – mantém em vigor as principais regras mas com uma importante nuance.

Até agora, a cabotagem poderia ser realizada na sequência de um transporte rodoviário internacional, no máximo de 3 operações, que teriam de ser realizadas dentro dos 7 (sete) dias após a descarga da mercadoria do transporte internacional que precede a primeira operação.

Estas regras continuam em vigor. Porém, o transportador, para voltar a fazer operações de cabotagem com o mesmo veículo no mesmo Estado-Membro de acolhimento, terá que aguardar 4 (quatro) dias, que são contados a partir do momento em que se finalizou a última operação de cabotagem realizada no mesmo país.

Durante estes 4 dias (o denominado período de cool-off), os transportadores não poderão realizar operações de cabotagem com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto, com o trator do mesmo.

Portanto, mesmo que o motorista volte ao mesmo país após 3 dias, ele não poderá realizar o serviço de cabotagem no mesmo dia, pois deve haver um intervalo de quatro dias.

O objetivo desta disposição é evitar que os transportes internacionais consecutivos permitam aos transportadores efetuar operações de cabotagem de forma a criar uma atividade permanente ou contínua.

De referir que o período de “reflexão” de 4 dias aplica-se sempre que uma operação de cabotagem for concluída e o veículo sair do Estado-Membro de acolhimento, independentemente de terem sido realizadas apenas uma ou mais operações de cabotagem antes da saída do veículo do Estado-Membro em questão. Isto implica por isso que



o período de “reflexão” começa a aplicar-se individualmente a cada Estado-Membro em que a cabotagem ocorreu, mesmo que tenha ocorrido apenas uma operação de cabotagem nesse Estado-Membro.

Durante este período de “reflexão” é, no entanto, possível realizar operações de cabotagem noutro Estado-Membro. É igualmente possível que um transportador efetue uma ou várias operações transfronteiriças de ou para o Estado-Membro onde a cabotagem foi efetuada (respetivamente de ou para outro Estado-Membro ou país terceiro) nos 4 dias anteriores, ou transite através ou permaneça no Estado-Membro onde se realizou a cabotagem sem realizar operações de cabotagem. Na prática, se um transportador efetuar uma operação de cabotagem no Estado-Membro A na sequência de um transporte internacional e, em seguida, efetuar outra operação de cabotagem no Estado-Membro B, não pode efetuar uma operação de cabotagem no Estado-Membro A nos quatro dias seguintes ao fim da sua operação de cabotagem no Estado-Membro A. Após a operação de cabotagem no Estado-Membro B, pode transitar pelos Estados-Membros A e B e efetuar novos transportes internacionais para esses Estados-Membros. No entanto, neste último caso, só será permitida a realização de novas operações de cabotagem no Estado-Membro A ou B quatro dias após a descarga das mercadorias da última operação de cabotagem ocorrida nesse Estado-Membro A ou B.

Face ao exposto, o período de “reflexão” começa a ser contabilizado a partir do final da operação de cabotagem anterior à saída do Estado-Membro em causa. Quando houver vários pontos de descarga dentro de uma única operação de cabotagem, a última descarga é a que deve ser tida em consideração. Também neste caso são os dias de calendário que devem ser tidos em conta, e não apenas um período de 24 horas. Assim, a contagem do período de “reflexão” de 4 dias inicia-se a partir das 0h00 do dia seguinte à realização da última operação de cabotagem no Estado-Membro em causa – ou da última descarga

quando existam múltiplos pontos de descarga – e termina às 23h59 do quarto dia subsequente.

Na prática, isso significa que se a última operação de cabotagem for realizada a qualquer momento de uma determinada segunda-feira, o período de reflexão termina no final da sexta-feira seguinte, e as operações de cabotagem podem ser retomadas no sábado a partir das 00h00.

III. Outras regras que só entrarão em vigor a 21 de maio de 2022 (cópia certificada da licença comunitária para veículos de peso bruto entre 2,5 ton. e 3,5 ton. e operações de cabotagem)

Na verdade, a partir do dia 21 de maio de 2022, entraram em vigor outras novas regras relacionadas com o acesso à atividade e ao mercado, a saber:

a) Licença Comunitária (artigo 1.º, n.º 5, c) do Reg. 1072/2009, alterado pelo Reg. 2020/1055)

Passa a ser exigido, para veículos de peso bruto superior a 2,5 ton. e igual ou inferior a 3,5 ton. que realizem transportes internacionais, a cópia certificada da licença comunitária (até então não era exigida para o transporte internacional).

Neste sentido, caso as empresas não tenham os veículos ligeiros licenciados para o transporte internacional, devem requerer a cópia certificada da licença comunitária para os mesmos.

Quanto às empresas de transporte que operam somente com veículos ligeiros de peso bruto superior a 2,5 ton. e igual ou inferior a 3,5 ton., que possuam alvará nacional para transporte nestes veículos e que pretendam realizar transporte internacional, a partir de dia 21 de Maio terão de possuir Licença Comunitária e Cópias Certificadas da Licença Comunitária para os veículos em questão, em substituição das atuais licenças.

Para preenchimento do requisito de acesso à profissão a que se refere o artigo 6º do Decreto-Lei n.º 257/2007, a pessoa que presta a capacidade profissional deverá, por isso, possuir certificado nacional e internacional.

b) Cabotagem (Artigo 8.º do Reg. 1072/2009, alterado pelo Reg. 2020/1055)

As regras relativas às operações de cabotagem, que tivemos a oportunidade de descrever sumariamente em cima, passarão a ser igualmente aplicáveis aos veículos de peso bruto entre 2,5 ton. e 3,5 ton.

Por último, uma pequena nota para referir que, à semelhança de outros diplomas legais que compõem o Pacote Rodoviário, também este levantou uma série de questões que requerem esclarecimento por parte da Comissão Europeia.

Aguarda-se por isso que, em breve, os serviços da Comissão Europeia venham a divulgar um documento clarificador de algumas das normas cuja interpretação é mais controversa, à semelhança daquilo que já foi feito, por exemplo, com o regulamento sobre os tempos de condução e repouso.

ANTRAM convidada a integrar a Plataforma para a Promoção dos Combustíveis de Baixo Carbono

No passado dia 16 de março, foi oficialmente apresentada a Plataforma para a Promoção de Combustíveis de Baixo Carbono (PCBC), dinamizada por oito organizações portuguesas que operam na cadeia de valor dos combustíveis para a mobilidade.

Nesta iniciativa encontram-se representadas organizações que operam em diferentes etapas da cadeia de valor, desde a matéria-prima à produção do combustível, incluindo o seu fornecimento e distribuição, constituindo uma parte muito substancial dos setores dos combustíveis renováveis sustentáveis em Portugal e da mobilidade, nomeadamente a terrestre, ligeira e pesada, a aviação e a marinha, incluindo os consumidores.

Os membros da Plataforma PCBC estão empenhados em contribuir para uma economia climaticamente neutra até 2050 e para uma transição para combustíveis produzidos a partir de matérias-primas alternativas, nomeadamente biomassa sustentável, agrícola e florestal, resíduos, bem como a partir de eletricidade de fontes renováveis e CO2 para a produção de combustíveis sintéticos derivados do hidrogénio.

Além do manifesto empenho em contribuir para uma economia neutra para o clima até 2050, a PCBC pretende:

- Atuar como um fórum potenciador da comunicação coletiva, visando o intercâmbio de opiniões e melhores práticas sobre a



transição energética e a descarbonização de todos os modos de transporte;

- Trabalhar para a descarbonização do setor de mobilidade de uma forma sustentável, progressiva e acessível a todos;
- Apelar às instituições (nacionais e europeias) para a criação de um quadro legislativo que valorize e apoie todas as tecnologias de baixo carbono e impulse a economia circular;
- Dar visibilidade à dimensão social da transição energética, não privando dessa necessidade as áreas rurais e as mais desfavorecidas economicamente;
- Partilhar publicamente as suas opiniões e posições relativamente ao desenho de regulamentos, necessário para o desenvolvimento de negócios para os investimentos em combustíveis de baixo carbono.

A ANTRAM foi convidada a integrar também esta plataforma, aliando-se assim à ABA, ACP, APETRO, APOREB, APPB, ANAREC e ANECRA no caminho da transição energética e da descarbonização de todos os modos de transporte. 🌱

ANTRAM participa em reunião estatutária da IRU

ANTRAM fez-se representar na reunião da Assembleia Geral da IRU que teve lugar no passado dia 6 de maio. Nesta reunião foi aprovado o Relatório e Contas de 2021 por unanimidade.

Igualmente foi aprovada a Resolução de Emergência da IRU: "Energia do transporte rodoviário".

Paralelamente foi feita uma apresentação sobre as energias alternativas e descarbonização do setor.

A situação da atual guerra na Ucrânia e, como está afetar os trans-

portadores ucranianos, também mereceu especial apreciação pelos membros da IRU do qual constam representantes da Associação de Transportadores ucranianos. Neste âmbito, a IRU informou que irá apoiar, naquilo que lhe for possível, o setor ucraniano a recuperar e restabelecer a sua atividade, para além do apoio e ajudas humanitárias que já estão a ser fornecidas.

A próxima reunião da Assembleia Geral terá lugar 12 de maio de 2023. 🌱



8%

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

entrevista a

Mário Salgueiro Afonso

Administrador da Transnil - Transportes, S.A.

Que balanço fazem à atividade da vossa empresa?

O balanço do percurso da Transnil S.A. é positivo e fez-se ultrapassando várias adversidades e várias crises, ao longo destes 60 anos, quer alterando a estratégia e a estrutura sempre que foi necessário, ajustando e gerindo de acordo com a realidade, em prol de melhores resultados. Num caminho longo, o investimento e a aposta em novos serviços e mercados foram alcançados à medida que surgiam as oportunidades e sempre com espírito empreendedor. São 60 anos de trabalho, de exemplo, de vida, testemunhos de força e resiliência, que permitem hoje à Transnil a estabilidade e solidez necessária para as novas gerações que já fazem parte da empresa.

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

Hoje em dia os custos diretos do transporte de mercadorias ao ní-

vel europeu são o maior desafio para atividade. Cada vez mais o planeamento é fundamental para rentabilizar ao máximo cada serviço. É necessário apostar numa redução de custos da atividade que no contexto geral apenas é possível com medidas preventivas, designadamente através de uma gestão cuidada e um acompanhamento diário no serviço de transporte.

Que estratégias pensam adotar para fazer frente a esses desafios?

A gestão cuidada, o planeamento, formações e sessões de esclarecimento, a aposta numa maior rentabilidade e consciencialização do serviço de transporte, passando por uma condução económica, defensiva e segura para melhores níveis de rentabilidade do serviço. A vantagem do transporte de mercadorias europeu tem de continuar a ser vantajosa ao nível dos custos inerentes, desta forma o desafio passa por conseguir uma maior rentabilidade ao nível do serviço nos diferentes mercados.





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

É fundamental que os colaboradores se sintam como essência da empresa, que partilhem dos mesmos valores e tenham um papel ativo no caminho a percorrer.

A partilha de informação, o trabalho em equipa e a formação específica são uma aposta e uma mais-valia para que a Transnil continue a crescer no sentido certo, tendo como base, os valores que desde sempre regeram a empresa: competência, qualidade e pro-fissionalismo.

Costumam recorrer às ações de formação para os vossos recursos huma-nos? Quais são as áreas prioritárias?

A formação é essencial e acaba por trazer resultados bastante positivos desde que seja contextualizada e vá ao encontro do perfil do



colaborador. As áreas prioritárias acabam por ser todas as que estão diretamente ligadas ao serviço e à segurança, que possam ser uma mais-valia no desempenho da função de cada colaborador.

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

O digital é uma realidade dos dias de hoje. É uma ferramenta bastante útil, que aproxi-ma clientes, mercados, que dá a conhecer novas perspetivas e que deve ser explorada de forma objetiva, mas consciente. No dia-a-dia da Transnil o digital é já é uma realidade e é visto como uma ferramenta de comunicação estratégica para o negócio.

A comunicação e o acesso rápido a informação trazem proximidade e



A Transnil é uma empresa familiar, com atividade nas áreas de transportes e logística.

Além da sua sede em Portalegre, dispõe de uma plataforma em Palmela e em Santa Maria de Lamas, e de uma vasta área dedicada à armazenagem e logística.

Tem as suas raízes numa empresa de transportes rodoviários de mercadorias fundada em 1960, por João Carrapiço Afonso.

Em 1970, Mário Afonso assume a liderança da empresa, impulsionando-a do mercado regional para o nacional e internacional, através de uma estratégia de crescimento marcadamente orgânica e de diversificação para áreas adjacentes do “core business”.

Nos anos 80, apesar da crise vivida nessa década e na seguinte, foi concretizado um plano de reforço da frota e de criação de infraestruturas que permitiu à Transnil estar presente, até aos dias de hoje, em toda a Europa comunitária.

Certificada pela APCER segundo a Norma NP EN ISO 9001 em vários subsectores de transporte - rodoviário de mercadorias (nacional e internacional) de carga geral, isotérmico (com e sem frio controlado) – e em serviços de armazenagem (com e sem temperatura controlada), a Transnil tem como objetivo principal a satisfação dos clientes.

Sendo uma empresa com notoriedade no setor dos transportes oferece, através dos seus 150 colaboradores, uma ampla gama de serviços, nacional e ibérico, de fibras e polímeros sintéticos e contentores. Ao nível internacional e no que diz respeito ao transporte de cargas completas, a Transnil cobre toda a Europa comunitária com maior incidência em Espanha, França, Alemanha, Itália, Holanda e Bélgica.

Consciente das crescentes exigências e mutações dos mercados e assumindo como valores fundamentais a competência, a qualidade e o profissionalismo, a Transnil procura continuamente “Uma solução para cada transporte”. Conta para isso e ao leme da sua administração com a dedicação e empenho da segunda e terceira geração familiar, cujo desígnio é continuar a fazer frente aos desafios atuais com as bases e os valores de quem desenhou, planeou e concretizou este projeto.

O Grupo Transnil é uma organização empresarial formada pelas seguintes empresas: a Transnil – Transportes, SA, a Transnil Indústrias, Lda., a Transnil Imobiliária, SA e ainda a Recapor – Reparação de Camiões de Portalegre, Lda.



rentabilidade em vários processos inerentes a todo o serviço de transporte. Uma cultura do imediato e de proximidade é essencial nos dias de hoje.

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 renovação da frota - com viaturas mais sustentáveis e rentáveis - acaba por ser uma estratégia seguida nos últimos anos. Contudo, tendo em linha de conta a especificidade e viabilidade dos serviços de transporte que prestamos, a aquisição de viaturas movidas a gás ou a eletricidade ainda não nos surge como um cenário efetivamente possível de realizar.

Estaremos sempre atentos, para que possamos cada vez mais apostar numa frota amiga do ambiente, mas por agora continuamos atentos a uma gestão da frota mais rentável e equilibrada.

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

O setor dos transportes apresenta lacunas graves em termos de regulamentação, que penalizam as empresas do setor. A falta de conhecimento das especificidades do setor leva a que a regulamentação

esteja desenquadrada e muitas vezes fora de contexto, prejudicando de forma inequívoca as empresas.

Consideramos a ANTRAM uma associação com força suficiente para tomar as medidas necessárias que contribuam para a estabilidade do setor, quer contestando os regulamentos, quer exigindo ao governo um enquadramento legal que vá ao encontro com a realidade. No entanto, esta questão continua sem os resultados esperados, seja por falta de insistência da ANTRAM, seja por falta de cumprimento das entidades competentes. É necessária uma posição clara por parte da Associação nas matérias fundamentais para o setor dos transportes.

Qual o papel que consideram que a ANTRAM, enquanto Associação representativa do setor, deve dar especial preponderância?

A ANTRAM enquanto representante do setor deve dar especial atenção aos temas ligados à legislação relacionada com os tempos de condução e repouso, designadamente, entre outros aspetos, às multas aplicadas pela ACT que são imputadas às empresas quando na realidade o devem ser ao motorista. O motorista recebe formação específica para desempenhar a sua função devendo executá-la sem incumprimentos. A empresa não pode continuar a ser responsável por multas deste género quando exige dos motoristas o cumprimento legal de todas as suas funções.

A Associação deve assumir esta questão como preponderante, para o funcionamento das empresas, tomando uma posição firme perante as autoridades, de forma, a que se consiga reportar os custos a quem efetivamente incumpru com a sua função. Os custos administrativos e judiciais destes processos são um constrangimento significativo para as empresas do setor e a ANTRAM, tem um papel importante, sendo que já deveria ter conseguido resultados a este nível.

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

O futuro deste setor passa por uma maior rentabilidade dos serviços, rentabilidade essa que exige um planeamento exaustivo da estrutura de custos para que esta possa ser imputada no valor do serviço.

Todas as empresas deveriam analisar a sua realidade e perceber os valores com os quais devem trabalhar para rentabilizar o serviço. Se cada empresa o fizer, o setor sairá beneficiado.

As políticas preventivas de eficiência económica e ambiental são uma realidade necessária para que se consiga continuar a seguir caminho com estabilidade. 🌱



ANTRAM em festa!

No 2º trimestre de 2022 foram vários os colaboradores da ANTRAM a completarem mais um “ano de casa”.



Obrigado por fazerem parte da nossa equipa!

Data	Colaborador	Antiguidade
1 Abril	Ricardo Campos – Região Norte	30 Anos
1 Abril	Ana Souta – Serviços Centrais	19 Anos
15 Abril	José Encarnação - Serviços Centrais	24 Anos
3 Maio	Maria Luisa Neves – Serviços Centrais	43 Anos
6 Maio	Patrícia Neves – Região Centro	3 Anos
25 Maio	Graça Santos – Serviços Centrais	24 Anos
1 Junho	Rui Paiva – Região Centro	35 Anos
1 Junho	Francisco Geraldes – Serviços Centrais	25 Anos
1 Junho	Susana Mariano – Serviços Centrais	23 Anos
8 Junho	Cristina Matos – Serviços Centrais	24 Anos
9 Junho	Diogo Pimenta – Serviços Centrais	25 Anos

Síntese legislativa

**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.

**Lei n.º 10-A/2022,
de 28 de abril**

Medidas excecionais e temporárias de resposta ao aumento dos preços dos combustíveis.

**Despacho n.º 4829-A/2022,
de 22 de abril**

(publicado no DR n.º 79, Série II de 22-4-2022)

Determina as medidas aplicáveis em matéria de tráfego aéreo, aeroportos, fronteiras marítimas e fluviais e define os termos e requisitos do respetivo sistema de verificação, bem como a supervisão do seu funcionamento.

**Portaria n.º 139-A/2022,
de 22 de abril**

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

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 41-A/2022,
de 21 de abril**

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

**Decreto-Lei n.º 30-E/2022,
de 21 de abril**

Estabelece medidas excecionais e temporárias no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

**Decreto-Lei n.º 30-D/2022,
de 18 de abril**

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

**Portaria n.º 138-B/2022,
de 14 de abril**

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

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2022,
de 14 de abril**

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

**Portaria n.º 138-A/2022,
de 8 de abril**

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

**Decreto-Lei n.º 29/2022,
de 7 de abril**

Aprova o regime geral do controlo metrológico legal dos métodos e dos instrumentos de medição.

**Portaria n.º 135-A/2022,
de 1 de abril**

Aprova o Regulamento do Sistema de Incentivos «Empresas 4.0».

**Portaria n.º 135-B/2022,
de 1 de abril**

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

**Portaria n.º 128-A/2022,
de 25 de março**

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

**Decreto-Lei n.º 28-B/2022,
de 25 de março**

Estabelece medidas relativas ao reconhecimento de qualificações profissionais de beneficiários de proteção temporária no âmbito do conflito armado na Ucrânia.

**Decreto-Lei n.º 28-A/2022,
de 25 de março**

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

**Portaria n.º 118/2022,
de 23 de março**

Suspende a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂ (índice 2) até 30 de junho de 2022.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-F/2022,
de 21 de março**

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

**Portaria n.º 116-B/2022,
de 18 de março**

Procede à atualização temporária do valor da taxa unitária do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

**Portaria n.º 116-A/2022,
de 18 de março**

Prorroga a vigência da Portaria n.º 111-A/2022, de 11 de março.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-E/2022,
de 18 de março**

Cria um apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes de mercadorias por conta de outrem.

Portaria n.º 111-A/2022, de 11 de março

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

**Decreto-Lei n.º 24-B/2022,
de 11 de março**

Estabelece medidas excecionais no âmbito da concessão de proteção temporária a pessoas deslocadas da Ucrânia.

**Decreto-Lei n.º 24-A/2022,
de 11 de março**

Aumenta o subsídio financeiro aplicável a consumos em postos de abastecimento de combustível para efeitos de apoio transitório e excecional aos cidadãos nos seus consumos no setor dos combustíveis (benefício «AUTOvoucher»).

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-D/2022,
de 11 de março**

Amplia o âmbito da concessão de proteção temporária a pessoas deslocadas da Ucrânia, em consequência dos recentes conflitos armados vividos naquele país.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-A/2022,
de 1 de março**

Estabelece os critérios específicos da concessão de proteção temporária a pessoas deslocadas da Ucrânia, em consequência dos recentes conflitos armados vividos naquele país.

**Portaria n.º 105-A/2022,
de 1 de março**

Segunda alteração à Portaria n.º 1432/2008, de 10 de dezembro, alterada pela Portaria n.º 225/2020, de 29 de setembro, que aprovou o modelo de título de residência a ser emitido a cidadãos estrangeiros autorizados a residir em território nacional.

**Despacho n.º 2390-B/2022,
de 24 de fevereiro**

(publicado no DR n.º 38 de 22/2/2022)

Aprova as tabelas de retenção na fonte para vigorarem durante o ano de 2022 relativamente aos rendimentos de trabalho dependente por titulares residentes no continente.

Incentivos Fiscais |

Eficiência Energética em Edifícios de Serviços

As intervenções em edifícios, visando a sua sustentabilidade e reabilitação energética, encontram-se entre as medidas com maior efeito multiplicador na economia, gerando emprego e riqueza a nível local e nacional. Além de ser uma prioridade para a recuperação económica alinhada com a transição climática, de acordo com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu.

Neste âmbito, inserido no tema da Transição Climática do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), surge o programa de Eficiência Energética em Edifícios de Serviços.

Este programa tem como objetivo o financiamento de medidas que fomentem a eficiência energética e de outros recursos e que reforcem a produção de energia de fontes renováveis em regime de autoconsumo, contribuindo para a melhoria do desempenho energético e ambiental dos edifícios de serviços.

Assim, espera-se alcançar o seguinte conjunto de objetivos:

- Melhoria dos níveis de conforto para os utilizadores dos edifícios;
- Melhoria da qualidade do ar interior;
- Benefício para a saúde;
- Promoção da produtividade laboral;
- Extensão da vida útil dos edifícios;
- Redução da fatura e da dependência energética do país;
- Redução de emissões de gases com efeito de estufa (GEE).

Esta medida, que prevê uma dotação orçamental de cerca de 20 milhões de euros, encontra-se direcionada para pessoas coletivas e singulares, proprietários de edifícios de comércio e serviços do setor privado, onde se enquadram as Empresas de Transportes Rodoviários de Mercadorias.

No que se refere às despesas elegíveis, podem ser consideradas todas as despesas com o custo de aquisição e instalação de novas soluções no âmbito da eficiência energética, dentro das seguintes tipologias de intervenção:

- Envolvente opaca e envidraçada;
- Intervenção em sistemas técnicos;
- Produção de energia com base em fontes de energia renováveis (FER) para autoconsumo;
- Eficiência Hídrica;
- Ações Imateriais.

A taxa máxima de apoio é de 70% e incide sobre o total das despesas elegíveis. De referir ainda que o apoio é do tipo subvenção não reembolsável e, no caso das Empresas de Transportes Rodoviários de Mercadorias, pode ir até ao limite de 100.000 Euros por beneficiário.

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

O seu calendário fiscal para julho - setembro de 2022



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

julho de 2022

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
11	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a junho de 2022 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
11	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a junho de 2022	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
12	IVA	Envio da declaração periódica referente ao mês de fevereiro de 2022, e anexos, para os contribuintes no regime mensal	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso
15	IVA	Pagamento do IVA referente ao mês de maio de 2022		n/a	Internet	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA.
15	IES/ Declaração Anual	Envio da IES/ Declaração Anual referente a 2021 e anexos aplicáveis	IES/ Declaração Anual IRC – Anexos A a H IRS – Anexo I IVA – Anexos L a P Selo – Anexo Q IE – Anexos R, S e T	Internet	n/a	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, até ao 15.º dia do 7.º mês posterior à data do termo desse período independentemente desse dia ser útil ou não útil.
20	SS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social	n/a	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
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 junho 2022	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças	
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 2.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 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 €.

julho de 2022

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a junho de 2022	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas / prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: • 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 €.
31	IRS/IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de maio 2022	Modelo 30	Internet	n/a	

agosto de 2022

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
22	SS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
31	IVA	Envio da declaração periódica referente ao mês de junho de 2022 e anexos e respetivo pagamento do IVA para os contribuintes no regime mensal	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês.
31	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 julho de 2022 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações	Internet	n/a	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês.
31	IVA	Comunicação dos elementos das faturas emitidas referentes ao mês de julho de 2022 que pratiquem operações sujeitas a IVA	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.
31	IVA	Envio Declaração Periódica, acompanhada dos anexos, pelos sujeitos passivos do regime normal trimestral e pagamento do IVA, relativa às operações efetuadas no 2.º trimestre	Declaração Periódica	Internet	n/a	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês. Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA.
31	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a julho de 2022	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: • 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€.

agosto de 2022

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
31	IRC/IRS	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendimentos, referentes a julho de 2022	Declaração de retenções na fonte de IRS/ IRC	Internet	n/a	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês.
31	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento referentes a julho de 2022	Declaração Mensal de Imposto do Selo	Internet	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.
31	IRC/IRS	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de junho	Modelo 30	Internet	n/a	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês.
31	IRC	Pagamento por conta e pagamento adicional por conta (se aplicável)	Modelo P1	Internet	Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês. No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, no 7.º mês, no 9.º mês e até ao dia 15 do 12.º mês do respetivo período de tributação. Aplicável a entidades que estejam obrigadas a efetuar pagamentos por conta e que devessem Derrama Estadual com referência ao período de tributação anterior. Possibilidade de limitação/ dispensa do 3.º pagamento adicional por conta.

setembro 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 agosto de 2022 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Envio da declaração periódica referente ao mês de julho de 2022, e anexos para os contribuintes no regime mensal	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a agosto 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.

setembro de 2022

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
15	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em julho de 2022	n/a	Internet	Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento referentes a agosto de 2022	Declaração Mensal de Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IRC/IRS	Envio da declaração e pagamento do IRC e IRS retidos referentes a agosto de 2022	Declaração de retenções na fonte de IRS/ IRC	Internet	Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a agosto de 2022	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: • 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	SS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
31	IRC/IRS	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de julho	Modelo 30	Internet	n/a	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês.
30	IRC	Pagamento por conta e pagamento adicional por conta (se aplicável)	Modelo P1	Internet	Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	As obrigações tributárias cujo prazo termine no decurso do mês de agosto podem ser cumpridas até ao último dia desse mês. No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, no 7.º mês, no 9.º mês e até ao dia 15 do 12.º mês do respetivo período de tributação. Aplicável a entidades que estejam obrigadas a efetuar pagamentos por conta e que devessem Derrama Estadual com referência ao período de tributação anterior. Possibilidade de limitação/ dispensa do 3.º pagamento adicional por conta.



TAXA ZERO AO VOLANTE

Respira vida, sopra zero.

A Sinistralidade Rodoviária é um problema de saúde pública

Todos os anos morrem

1,35

MILHÕES DE PESSOAS
(em todo o mundo)

3700

PESSOAS POR DIA

UMA PESSOA A CADA 24 SEGUNDOS

Em Portugal, e apesar dos resultados obtidos nos últimos 25 anos, 650 pessoas por ano, em média, perderam a vida nas nossas estradas. Um número muito longe do único aceitável: **Zero**.

O **ÁLCOOL** e o **RISCO DE ACIDENTE**

Em Portugal, a condução sob o efeito do álcool é responsável por mais de uma em cada 5 mortes em acidentes rodoviários.

Com uma taxa de álcool no sangue de 0,5g/l, o risco de sofrer um acidente grave ou mortal duplica.

O consumo de álcool diminui o campo visual, atrasa a capacidade de decidir e de reagir atempadamente e descoordena os movimentos.

A relação entre o que se bebe e a taxa de álcool no sangue depende de vários fatores: idade, género, peso, altura, metabolismo, os alimentos ingeridos e há quanto tempo se ingeriram. Por isso é tão importante a "Taxa zero ao volante".

O que é esperado de cada um de nós

Ser um condutor responsável é simples: se beber, não conduza.

Programe a sua viagem antes de sair para se divertir. Se decidir beber, escolha um amigo que não beba como condutor, designado o "amigo salva-vidas" ou utilize o transporte pago.

Se estiver com alguém que esteja a consumir álcool, não permita que essa pessoa conduza. Encontre uma forma de lhe guardar as chaves e ajude-a a encontrar um condutor sóbrio para a levar a casa.

Se der uma festa onde é servido álcool, certifique-se que todos os convidados voltam a casa com condutores que estão sóbrios.

Comportamento infrator Condução com uma Taxa de Álcool no Sangue (TAS)	Consequências legais		
	Coima	Inibição de conduzir	Pontos subtraídos na carta de condução
Igual ou superior a 0,2 g/l e inferior 0,5 g/l (regime especial) nos seguintes casos: - Condutor com carta de condução há menos de três anos*; - Condutor de veículo de socorro ou de serviço urgente; - Condutor de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos; - Condutor de táxi; - Condutor de TVDE; - Condutor de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias e, condutor de automóvel pesado de transporte de mercadorias perigosas.	250 € a 1250 €	1 a 12 meses	3 pontos
Igual ou superior a 0,5 g/l e inferior 0,8 g/l	250 € a 1250 €	1 a 12 meses	3 pontos
Igual ou superior a 0,8 g/l e inferior 1,2 g/l	500 € a 2500 €	2 a 24 meses	5 pontos
Igual ou superior a 0,5 g/l e inferior 1,2 g/l (regime especial) nos seguintes casos: - Condutor com carta de condução há menos de três anos*; - Condutor de veículo de socorro ou de serviço urgente; - Condutor de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos; - Condutor de táxi; - Condutor de TVDE; - Condutor de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias e, condutor de automóvel pesado de transporte de mercadorias perigosas.	500 € a 2500 €	2 a 24 meses	5 pontos
Igual ou superior a 1,2 g/l (crime)	Pena de prisão até um ano ou multa até 120 dias**	Pena de proibição de conduzir entre 3 meses e 3 anos	6 pontos

* O título de condução dos condutores com carta de condução há menos de três anos caduca, caso estes sejam condenados, por sentença judicial transitada em julgado ou decisão administrativa definitiva, pela prática de crime ligado ao exercício da condução, de uma contraordenação grave.

** Cada dia de multa corresponde a uma quantia entre €5 e €500, que o tribunal fixa em função da situação económica e financeira do infrator/arguido. A multa pode assim ser fixada entre 600 e 60.000 euros.

Junte-se à ANSR neste compromisso de combate à sinistralidade rodoviária. Contribua ativamente para o grande propósito coletivo de "salvar vidas", de chegar às Zero Mortes.

www.ansr.pt

Siga a ANSR nas redes sociais:



28 de abril

Dia Mundial de Segurança e Saúde no Trabalho 2022

*Cristina Gonçalves Rodrigues
Inspetora do Trabalho/ ACT*

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) definiu para o Dia Mundial de Segurança e Saúde no Trabalho 2022 – 28 de abril – o tema “Vamos agir em conjunto para construir uma cultura positiva de segurança e saúde no trabalho” enquanto impulso face aos desafios que se colocam atualmente a nível laboral e, nomeadamente, ao setor dos transportes rodoviários de mercadorias.

Pretende estimular o reforço de uma “cultura de segurança” nas empresas com envolvimento dos vários interlocutores, capaz de desenvolver condições de redução da sinistralidade laboral e das doenças profissionais e da promoção de boas práticas laborais.

Com as alterações socioeconómicas decorrentes da pandemia, as empresas tiveram necessidade de se reorganizar e avançar para a digitalização de uma forma muito rápida, para assegurar a sua resiliência, colocando elevados desafios de adaptação aos seus trabalhadores. O setor transportador e da entrega de mercadorias foi chamado a responder de modo ainda mais rápido, imediato e eficaz às múltiplas solicitações. Estas mudanças impactaram elevadas exigências ao nível do desempenho dos trabalhadores do setor, com consequente aumento do contexto de risco de acidentes rodoviários, de riscos físicos, químicos e biológicos, assim como elevados níveis de riscos psicossociais. Os riscos psicossociais relacionados com o trabalho têm sido identificados como um dos grandes desafios contemporâneos para a saúde e segurança e estão ligados a problemas nos locais de trabalho, tais como a pressão do tempo, o stresse, violência, assédio e fadiga, intimidação no trabalho, entre outros. O setor dos transportes rodoviários, pelas características de execução da atividade, surge como um dos setores de elevado risco psicossocial, que o contexto de COVID-19 veio reforçar.

Nesta conjuntura de exigência de adaptação, a função da participação na prevenção dos riscos



profissionais emerge, assim, como dimensão estratégica da gestão empresarial.

Tal mudança pressupõe uma nova organização do trabalho sustentada numa estratégia de gestão da segurança que passe pela valorização contínua da formação profissional, pelo reenquadramento dos profissionais, pela redefinição de perfis profissionais e pela dinamização de formas de informação, de participação e de motivação dos trabalhadores. Significa “fazer com”, envolver os trabalhadores em todo o processo de trabalho, e correspondente planificação e implementação de medidas de prevenção, o que se pretende reforçar e promover com a temática escolhida para o Dia Nacional da Prevenção e Segurança no Trabalho (DNPST).

A ênfase na participação no domínio da segurança e saúde no trabalho assume uma dimensão coletiva, através dos representantes dos trabalhadores (comissões por estes eleitos), e individual, através dos próprios trabalhadores. Esta é uma dimensão fundamental da gestão de riscos profissionais.

O papel dos representantes para a segurança e saúde é assegurar que os trabalhadores participam ativamente no planeamento e nas atividades de prevenção da empresa, nomeadamente, quanto à identificação de perigos e riscos, à

implementação e à avaliação da eficácia das correspondentes medidas de prevenção, sendo para o efeito consultados.

Esta gestão participada, agindo e construindo em conjunto uma cultura positiva de segurança e saúde no trabalho, passa por ter em conta e beneficiar das opiniões e preocupações dos trabalhadores, da sua experiência nos postos de trabalho e da vivência direta e quotidiana das situações de risco. Assim, neste contexto, a participação na prevenção dos riscos profissio-

nais representa uma oportunidade para que, de modo integrado e conjunto, as empresas incrementem o desenvolvimento da organização do trabalho, da motivação e do envolvimento dos profissionais, potenciadora da melhoria das condições de trabalho e de vida, da produtividade, da melhoria da organização da empresa, da qualidade dos processos de trabalho, das relações sociais e da cultura e imagem interna e externa da empresa.

A temática do DNPST coloca, assim, em destaque a necessidade de as empresas aumentarem a capacidade de gestão, aí integrando a gestão participada da prevenção dos riscos profissionais como forma de o empregador reunir, organizar e rendibilizar um conjunto de meios e de processos suficientes e adequados à promoção de níveis, cada vez mais elevados, de segurança, saúde e bem-estar.

É neste contexto de participação em rede e mobilizando os diferentes agentes sociais que a Autoridade para as Condições do Trabalho, no desempenho da sua missão de promoção da melhoria das condições de trabalho, bem como de promoção de políticas de prevenção de riscos profissionais, desenvolve metodologias e estratégias tripartidas, essenciais à dinâmica de mudança, facilitando o caminho para a sua aplicação rápida e eficaz nos locais de trabalho.¹ 

¹ Esta dinâmica assenta, nos princípios da Convenção (n.º 155) sobre a Segurança e Saúde dos Trabalhadores, 1981 e da Convenção (n.º 187) sobre o Quadro Promocional para a Segurança e Saúde no Trabalho, 2006, que preveem a adoção de uma política nacional de SST coerente e construída através de consulta e debate tripartidos.

5º

SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE



1-2-3
JULHO
2022
EXPOCENTRO
POMBAL

ORGANIZAÇÃO



APOIOS



Emissões gasosas do sector da logística – Cálculo e comunicação, uma recomendação do SQAS

O que é o SQAS

O SQAS (Avaliação de Segurança e Qualidade para Sustentabilidade) é um sistema de avaliações uniforme, efetuado por terceiros, com o objetivo de avaliar o desempenho de Prestadores de Serviços de Logística e Distribuidores de Produtos Químicos.

As avaliações SQAS abrangem qualidade, segurança, proteção, meio ambiente e Responsabilidade Social Corporativa.

O SQAS não é um sistema de certificação, é antes um sistema de avaliação que fornece um relatório detalhado de avaliação factual. Os relatórios de avaliação SQAS permitem que as empresas químicas avaliem os seus prestadores de serviços de logística, nomeadamente as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, de acordo com os seus próprios padrões e requisitos.

O Cefic - Conselho Europeu da Indústria Química, é a entidade que gere o sistema SQAS e garante a sua integridade, exigindo o cumprimento de requisitos relacionados com o ambiente, nomeadamente as emissões gasosas.

Enquadramento

As atividades de transporte e de logística de cargas contribuem entre 8 a 10% das emissões globais de gases de efeito estufa (GEE). Um esforço global concertado neste setor é fundamental para alcançar as metas do Acordo Climático de Paris e as metas de desenvolvimento sustentável. As grandes empresas/multinacionais enquanto compradoras ou fornecedoras de serviços de transporte, têm o poder de agir, podendo atuar como empresas de referência, através de relatórios de emissões de carbono, definindo metas climáticas e colaborando em parceria para as alcançar, exercendo um importante papel de influência na cadeia de valor.

O setor da logística desempenha um papel vital no abastecimento das cadeias que estão no âmago da economia global.

Os setores marítimo e ferroviário são facilitadores críticos do fluxo de recursos energéticos, como petróleo e gás, bem como commodities como o aço, fertilizantes e bens de consumo, movimentados em contentores. O setor da aviação desempenha um papel importante na movimentação de produtos e bens de consumo de alto valor. Na base



existe o transporte rodoviário – a forma mais onipresente de transporte de carga até ao ponto de consumo, em todo o mundo.

Todos estes modos de transporte estão interligados a vários tipos de logística, locais onde as mercadorias são armazenadas, reembaladas e distribuídas. O impacto climático da logística é grande e crescente, sendo que o setor de transportes é considerado a terceira maior fonte de emissões de GEE depois da indústria e edifícios.

O transporte de mercadorias representou 36% das emissões dos transportes em 2015, mas espera-se que seja pelo menos equivalente ao transporte de passageiros até 2050. Enquanto três quartos das mercadorias são enviadas por mar, a estrada é de longe a fonte dominante de emissões gasosas globais, com mais de 1.700 milhões de toneladas de CO₂ emitidas em 2015. O forte crescimento económico está a criar uma enorme procura de transporte de mercadorias. A procura deve triplicar até 2050, impulsionada em grande parte pela Ásia, África e América Latina.

As emissões de carbono tornaram-se a métrica para comunicar a sustentabilidade entre compradores, fornecedores, investidores, clientes, governos e outras partes interessadas. O seguimento das emissões de GEE ao longo do tempo permite que as empresas possam usar tanto as emissões totais quanto a intensidade de carbono como indicadores chave de desempenho (KPIs) em operações, planeamento da cadeia de fornecimento e estabelecimento de metas.



Susana Mariano



Graça Santos

Dito isto, a contabilização de carbono para o setor da logística ainda é uma prática relativamente nova. A complexidade do setor requer uma abordagem relativamente simples e prática que permita que empresas de todas as dimensões e estruturas organizacionais possam aplicar uma mesma metodologia – o GLEC Framework.

Assim, calcular e comunicar as emissões é um primeiro passo. O Smart Freight Center é constituído por um grupo de empresas e associações que formaram a Global Logistics Emissions Council (GLEC) e desenvolveram o primeiro documento orientador nesta matéria designado por GLEC Framework em 2016.

O método global para cálculo e relatório de emissões logísticas

Comparar as emissões de gases de efeito estufa (GEE) em diferentes modos de transporte pode ser muito difícil tendo em conta as distintas especificidades. Foi por isso que o Global Logistics Emissions Council (GLEC) desenvolveu o GLEC Framework: a única metodologia mundialmente reconhecida para cálculo e comunicação harmonizados da pegada logística de GEE em toda a cadeia de fornecimento multimodal. Pode ser implementado, nomeadamente, por transportadores e prestadores de serviços logísticos.

Ao longo do tempo, as empresas têm feito progressos na compreensão e redução do efeito estufa e das emissões de gases provenientes do transporte de mercadorias. Cada vez mais empresas estão a adotar o GLEC Framework, que foi evoluindo com programas como o CDP e a iniciativa Metas Baseadas na Ciência (SBTi). O GLEC também apoiou várias empresas na implementação do GLEC Framework, tanto

diretamente quanto em cooperação com o LEARN (Logistics Emissions Accounting Reporting Network) financiado pela EU Reporting Network, considerando os desafios que as empresas enfrentam e analisando abordagens bem-sucedidas para cálculo e comunicação de emissões. Embora o GLEC Framework original estabelecesse os fundamentos da metodologia, abrindo caminho para harmonizar as metodologias existentes, o GLEC Framework versão 2.0 apresenta uma explicação simples da metodologia com etapas de implementação claras, preenchendo as lacunas deixadas na versão 1.0. Além do estilo mais simples e foco na implementação das etapas, outras melhorias incluem o seguinte:

- Orientação adicional sobre sites de logística, correio e setor de encomendas e transporte fluvial;
- Fatores de intensidade de emissão padrão atualizados para atividades de transporte;
- Diretrizes de recolha e garantia de dados;
- Recomendações para relatórios padronizados de emissões: a Declaração GLEC.

Para as empresas, é importante entrar neste estágio inicial, tornarem-se líderes na redução de emissões decorrentes das atividades logísticas e integrarem estes princípios na identidade da sua empresa. Chegar lá exigirá planeamento, colaboração e investimento.

O GLEC Framework poderá desempenhar um papel determinante para as empresas de transporte atingirem este objetivo, uma vez que tem uma "linguagem" comum para rastrear os impactos climáticos do setor da logística. 🌱

Fonte de informação: SmartFreight Centre. Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting. (2019).

VENDE-SE

**Empresa de Transportes / Alvará Nacional e Internacional
para Transportes de Mercadorias**

Pleno funcionamento · Capital Social 126.000€

Motivo: Reforma dos Fundadores

Mais de 50 anos de atividade · Sem dívidas fiscais · Com Recursos Humanos e Veículos

Contacto: 968 069 858 / 936 380 199/ geral.transportes.ds@gmail.com

O fim do acordo fiscal entre Portugal e a Suécia – como ficam as empresas?

Assinada em Helsinborg em 2002, foi no passado dia 31 de dezembro de 2021 que a Convenção para evitar a Dupla Tributação (doravante, “Convenção”), acordada entre Portugal e a Suécia, chegou ao fim.

Na origem desta decisão está o desagrado do Reino da Suécia com o regime fiscal dos Residentes Não Habituais. No âmbito deste regime, os pensionistas suecos residentes em Portugal viam as suas pensões isentas de tributação. Em maio de 2019, após negociações, os dois países acordaram devolver o direito de tributação dos pensionistas à Suécia. Porém, chegados a 2021, e ainda sem a ratificação do acordo por parte de Portugal, a Suécia “perdeu a paciência” e denunciou a Convenção existente. Não esqueçamos que já em 2018 a Finlândia tomou a mesma decisão pelas mesmas razões!

Ora, com a denúncia da Convenção, não são só os pensionistas suecos que vêm a sua situação fiscal agravada. As empresas nacionais, que efetuam transações com entidades suecas, vêm também a sua situação fiscal dificultada, senão vejamos:

De acordo com a lei fiscal portuguesa, de forma a evitar a dupla tributação, os sujeitos passivos têm à sua disposição (i) os meios previstos na legislação interna, (ii) as Diretivas de Direito da União Europeia, se em causa entidades relacionadas e ainda, quando possível, (iii) as Convenções para evitar a dupla tributação. Atualmente, com o fim do acordo fiscal entre Portugal e a Suécia, estes vêm-se limitados a apenas dois mecanismos para evitar situações de dupla tributação.

I) Pagamentos efetuados por empresas portuguesas a empresas suecas

A – Entre entidades relacionadas

Até 2021, no pagamento de dividendos, juros ou royalties, as entidades portuguesas poderiam aplicar, no primeiro ou nos dois primeiros anos de detenção (se em causa o pagamento de dividendos ou o pagamento de juros ou royalties, respetivamente), a taxa reduzida de 10% prevista na Convenção. Para tal, era necessário a apresentação de um certificado de residência e de um formulário Modelo 21 – RFI.

Após este período inicial, e se cumpridos os requisitos legais, poderiam usufruir da Diretiva das Sociedades Mães-Filhas e/ou da Diretiva Juros e Royalties. No âmbito destes diplomas europeus, viam a tributação destes pagamentos reduzida a zero e ainda poderiam obter o reembolso do imposto retido e pago no passado. Desta forma, e durante todo este tempo, era evitada a aplicação da taxa geral de retenção na fonte de 25%.

B – Entre entidades não relacionadas

No pagamento de dividendos, juros ou royalties, as empresas portuguesas estavam limitadas à aplicação da taxa reduzida prevista na Convenção, mediante a apresentação da documentação legal acima descrita. Apenas desta forma poderiam evitar a aplicação da taxa geral de retenção na fonte de 25%.

A partir de janeiro de 2022, e se em causa entidades relacionadas, as empresas nacionais veem o seu raio de ação reduzido. Na prática, até serem elegíveis para aplicação do regime fiscal das diretivas, o pagamento de dividendos, juros ou royalties fica sujeito à aplicação da taxa geral de reten-



Francisco Ribeiro Dias
Deals Tax Consultant na PwC

ção na fonte de 25% e a possibilidade do reembolso do imposto retido e pago, deixa de existir.

Por seu turno, e se em causa entidades não relacionadas, estas vêm-se limitadas à aplicação da taxa geral de retenção na fonte de 25%.

No que toca ao pagamento de serviços, a situação é um pouco distinta. Até ao final do ano transato, era possível beneficiar da isenção prevista na Convenção mediante a apresentação de um certificado de residência e de um formulário Modelo 21 – RFI. De ora em diante, com a cessação da Convenção, as empresas nacionais vêm-se obrigadas à aplicação da taxa geral de retenção na fonte de 25%.

II) Pagamentos efetuados por empresas suecas a empresas portuguesas

No cenário oposto, a realidade é semelhante. Todavia, na determinação da taxa geral de retenção na fonte, temos de atender à lei fiscal sueca. De acordo com este ordenamento jurídico, a taxa geral de retenção na fonte, no pagamento de dividendos ascende a 30%, ao passo que a taxa aplicada ao pagamento de royalties não passa dos 20.6%.

A particularidade deste regime, assenta na não sujeição a retenção na fonte do pagamento de juros e serviços. Consequentemente, nestas situações, não haverá casos de dupla tributação.

No caso dos dividendos e royalties, a contabilização destes rendimentos irá gerar uma situação de dupla tributação. De forma a mitigar estes efeitos, as empresas portuguesas podem beneficiar de um crédito fiscal por dupla tributação internacional. Neste sentido, aquando do apuramento do imposto devido no ano, é possível a dedução do menor dos seguintes montantes: (i) o imposto sobre o rendimento pago no estrangeiro ou (ii) a fração do imposto, calculado antes da dedução, correspondente aos rendimentos que podem ser tributados na Suécia, líquidos dos custos ou perdas suportadas para a sua obtenção.

Em suma, com a cessação da Convenção, as empresas podem esperar auferir um valor inferior ao contratado em virtude da aplicação de taxas gerais de retenção na fonte superiores às previstas na Convenção. Adicionalmente poderão ver os seus rendimentos sujeitos a dupla tributação, contudo, nestes casos, através dos mecanismos internos, bem como das diretivas europeias, conseguem mitigar estes efeitos.

Chegados a este ponto, questionamo-nos se não haverá alguma forma de contornar todos estes obstáculos legais. Bem, as mentes mais ousadas dirão que sim e facilmente chegarão a esquemas fiscais complexos e robustos. Não obstante, e de um ponto de vista mais prudente, não estaremos já a entrar numa área cinzenta? Que delimita o planeamento fiscal (legítimo) da evasão fiscal? 🌱

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

Santos e Vale celebra 40 anos



No passado dia 23 de abril, a empresa Santos e Vale completou 40 anos de existência.

São quatro décadas de desafios e conquistas, com muitas histórias para contar, mas sempre com a mesma linha estratégica: “os valores da empresa nestes 40 anos são os mesmos... 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 melhor”- referiu Joaquim Vale, Administrador da Santos e Vale.

Com a maior rede de plataformas de logística e distribuição em Portugal, contando já com 20 unidades de norte a sul do país, a empresa conta com os mais sofisticados meios logísticos, movimentando diariamente mais de 8.500 envios.

“Com os olhos postos no futuro, as pessoas são o pilar da empresa e sem dúvida o nosso maior desafio. Queremos preparar o futuro da empresa, e isso só é possível se prepararmos também as nossas pessoas. Na Santos e Vale trabalhamos todos os dias para sermos não só uma empresa de referência nos serviços que prestamos, mas também um empregador de excelência. No contexto económico conturbado que vivemos, este espírito vencedor só é possível se mantivermos a direção correta, a coesão e o bem-estar das nossas pessoas” – acrescentou Joaquim Vale.

A Política Ambiental é outro dos pilares da empresa.

A diminuição da pegada na atividade e no setor dos transportes tem sido uma das preocupações constantes da Santos e Vale. Desde há vários anos, a empresa tem vindo a desenvolver um trabalho constante neste domínio, destacando-se 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.

De acordo com Joaquim Vale, “não podemos ser indiferentes ao futuro do planeta e à sustentabilidade do mesmo. Temos um compromisso de procura e partilha de conhecimentos para melhorar os nossos processos e sermos mais eficientes que, associado ao Programa Lean&Green da GS1 Portugal vem, não só criar este compromisso externo, mas também internamente as nossas pessoas estão envolvidas no projeto.”

De referir que a Santos e Vale é o Operador Logístico com a maior rede de distribuição na Península Ibérica, com 20 plataformas distribuídas em Portugal e 71 plataformas no território de Espanha, o que consolida uma network de mais de 90 plataformas. 🌱

TJA pioneira no transporte zero emissões

A TJA está cada vez mais focada na eficiência e na renovação constante da frota. Apostando na inovação e em proporcionar o maior conforto, comodidade e melhores condições de trabalho aos seus colaboradores, sem nunca descuidar uma das principais obrigações que é a diminuição do impacto ambiental da sua atividade.

Com este propósito, a TJA apostou no novo MAN e TGM, totalmente elétrico, silencioso e altamente eficiente. O MAN e TGM tem a mesma carga útil que um camião com um motor de combustão convencional e, juntamente com um alcance fiável de 190 quilómetros e funções de carregamento rápido, satisfaz todos os requisitos de utilização prática.

Esta aposta da TJA vem reforçar a sua oferta de um serviço de excelência, orientado para o cliente.



BREVES Nacional

Veículos ligeiros: novas modalidades de registo do tempo de trabalho

Foi publicado em Diário República, a 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, revogando a Portaria n.º 983/2007 de 27 de agosto relativa à utilização dos livretes.

Contudo, o atual sistema de publicidade e registo dos tempos de trabalho – caderneta de horário de trabalho – poderá continuar a ser usado como alternativa ao novo regime agora previsto, até ao dia 31 de agosto de 2022 (regime transitório).

Tacógrafos: entidades já classificadas como OVM

Desde o dia 1 de abril de 2022, os transportadores que tenham de realizar as operações de primeira verificação e verificação periódica de tacógrafo terão de passar a dirigir-se aos Organismos de Verificação Metrológica (OVM) já classificados pelo IPQ para a prestação desse serviço.

A lista das entidades que se encontram autorizadas a prestar esse serviço podem ser consultada no seguinte endereço: <http://www1.ipq.pt/PT/Metrologia/SQualificacao/Documents/OVM.pdf>

Esta lista será atualizada à medida que mais entidades sejam acreditadas pelo IPQ.

BREVES Internacional

TRANSPORTE RODOVIÁRIO: REGRAS EUROPEIAS EM VIGOR

No âmbito do Pacote Rodoviário - o qual congrega um conjunto diversificado de regulamentos e diretivas europeias sobre matérias aplicáveis ao setor do transporte rodoviário - estão em pleno vigor diversas regras específicas que dizem respeito ao destacamento de condutores, ao registo no tacógrafo relativo à sigla do país de atravessamento e ainda ao acesso à atividade, ao transporte internacional e de cabotagem.

Plataforma europeia de destacamento de motoristas
Desde o passado dia 2 de fevereiro de 2022, a emissão das declarações de destacamento para os motoristas que façam transportes, não isentos, para os países da União Europeia (Reino Unido incluído no caso de operações de cabotagem) passou a ser feita através de uma plataforma europeia de destacamento. Esta nova plataforma substitui os antigos sistemas nacionais de destacamento de motoristas (lei alemã, francesa, austríaca, belga, italiana, holandesa, etc.).

Registo de atravessamento de fronteiras
Também a partir dessa data passou a ser obrigatório registar / inserir em todos os tacógrafos (digital, inteligente, analógico) a sigla do país (EU, Reino Unido e Suíça) onde o motorista entra. O registo deverá ser efetuado na fronteira ou o mais perto possível desta.

No que toca às Regras Europeias de Acesso à Atividade e Cabotagem, estão em vigor, entre outras, as regras seguintes:

- Desde o dia 21 de fevereiro de 2022:
- Estabelecimento efetivo e regresso do veículo ao país de estabelecimento a cada 8 semanas;
- Mantêm-se em vigor as atuais regras da cabotagem, contudo, o transportador, para voltar a fazer operações de cabotagem com o mesmo veículo no mesmo Estado-Membro de acolhimento, terá que aguardar 4 dias, que são contados a partir do momento em que se finalizou a última operação de cabotagem realizada no mesmo país.
- Desde o dia 21 de maio de 2022:
- Cópia certificada da licença comunitária para veículos de peso bruto entre 2,5 toneladas e 3,5 toneladas a operar em transporte internacional ou em operações de cabotagem.
- As regras relativas às operações de cabotagem passaram a ser igualmente aplicáveis aos veículos de peso bruto entre 2,5 toneladas e 3,5 toneladas.

Itália deixa de exigir "PLF"

A partir de 1 de maio de 2022, Itália deixa de exigir aos motoristas aquando da entrada no país o preenchimento do formulário conhecido como "PLF-Passager Locator Form". No entanto, sugerimos que os motoristas se façam acompanhar do certificado internacional de motorista (modelo UE) e do certificado digital UE de vacinação porque para acesso a alguns locais de carga/descarga ainda poderá ser exigida a sua apresentação.



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

Scania Super500 S

A nova geração de camiões Scania- introduzida em novembro de 2021- é segundo a marca o camião pesado mais avançado de sempre a nível mundial. Os responsáveis suecos estimam que a versão 500cv se torne a nova referência no setor dos camiões para combinações típicas de semirreboques de longo curso.

Os modelos Scania Super são sinónimo de economia de combustível excecional e de tempo de funcionamento elevado. Simultaneamente, os camiões Scania com o grupo propulsor Super garantem uma redução das emissões de CO2 para um nível completamente novo. Segundo a Scania, até 2025, as emissões de CO2 serão reduzidas em 20% em comparação aos níveis de 2015.

Esta nova gama de camiões Super tem como opção, além do há muito conhecido retarder, um novo sistema de travagem auxiliar de libertação por compressão (CRB) para uma capacidade de travagem verdadeiramente impressionante. O sistema CRB é uma tecnologia que, caso as rotas por onde o camião habitualmente circula não sejam demasiado montanhosas, dispensa o retarder.

Em todo o caso, o novo Scania Super pode ser equipado com uma combinação do tradicional travão de escape, o novo sistema CRB e um retarder R4700D, criando um sistema auxiliar de mistura de travões com capacidade excecional para as operações mais exigentes.

As novas caixas de velocidades Scania Opticruise e o novo eixo motorizado R756, proporcionam aos clientes uma poupança de combustível de 8% em comparação com o anterior - o Scania DLU.

A caixa de velocidades Scania Opticruise (introduzida pela primeira vez em 2020) em que a 12ª engrenagem direta é a engrenagem de cruzeiro normal (e com uma verdadeira Overdrive) transfere a potência para um novo eixo de redução único de serviço médio, o Scania R756, aqui com 2,31 como engrenagem de eixo escolhida (rápida).

Com esta configuração, as rotações do motor a velocidade de cruzeiro ficarão apenas a um nível inferior a 1000 r/min. Também o sistema Scania Twin SCR, que injeta AdBlue em duas posições diferentes no sistema de pós-tratamento, contribui de forma essencial para manter baixos consumos de combustível, de CO2 e NOx.

A nova Scania Super 500S esteve em Portugal e a Revista ANTRAM acompanhou-a num percurso de cerca de 82km, realizado em estrada nacional e autoestrada (Vialonga-Porto Alto-Montijo-Lisboa-Vialonga). O veículo, que fazia conjunto com um semirreboque de 3 eixos com carga, circulou a uma velocidade média de 65km/h e, no final do percurso, - que durou cerca de 1h13 para concluir os cerca de 80km do trajeto realizado - o consumo total de combustível verificado foi de 22,61litros, com um consumo médio estimado de 27.85l/100km. O consumo de combustível verificado nesta operação, face à geração anterior, é de facto inferior.

A Scania 500S proporciona uma condução suave graças à sua suspensão. No seu interior, o ruído do motor ao rodar em baixas rotações é bastante reduzido. O espaço interior e os acabamentos premium do modelo em teste, oferecem ao condutor o conforto ideal e liberdade de movimentos para viagens de longo curso.



Ficha técnica Scania 500S Euro 6

Motor: Scania DC 13 174 500cv, Euro 6, seis cilindros em linha, de 13 litros de cilindrada. Potência máxima de 500cv a 1800 rpm, binário máximo de 2650Nm entre as 900rpm até 1320rpm.

Cabine: Serie S de teto alto, piso plano, 2,07 metros de altura interior, duas filas superiores de armários, frigorífico, assento do "pendura" totalmente reclinável e orientável, cama com largura máxima de 1m e 2m de comprimento.

Transmissão: Caixa automatizada Scania Opticruise de 12+2 velocidades (G33CM) com retarder desacoplável integrado e CRB de 354 kW @ 2.400 rpm.

Engrenagem de eixo: Scania R756 redução única.

Relação de eixo: 2,31

Chassi e dimensões: suspensão dianteira pneumática - eixo dianteiro para 7.5ton. - suspensão traseira de 4 folios pneumáticos - eixo traseiro de 11.5ton. - distância entre eixos 3.750mm.

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

Software aTrans reconhecido com certificação da SGS

A ABMN, empresa que desenvolve o software aTrans, acaba de ver o seu trabalho certificado na NP 4457:2007, pela Entidade Certificadora SGS. O software aTrans reforçou o compromisso com o setor dos transportes rodoviários de mercadorias, garantindo, através da Certificação em IDI (Investigação, Desenvolvimento e Inovação), processos e práticas que promovem a eficácia e eficiência na inovação e na resposta aos novos desafios de mercado.

A certificação da ABMN na NP 4457:2007, pela SGS, constitui o reconhecimento do trabalho levado a cabo em prol da evolução dos sistemas de gestão, nomeadamente de Gestão do Transporte, que a empresa pratica desde a sua origem. Este selo de garantia constitui uma marca de confiança para todos os utilizadores aTrans, confirmando que a Investigação, Desenvolvimento e Inovação são estratégias e caminhos de futuro para a solução.

Assim, a NP 4457 valida todo o trabalho de evolução do aTrans, que o setor dos transportes tão bem conhece, e garante que o produto continuará a evoluir e a inovar através dos melhores processos e de forma eficiente, respondendo às necessidades do mercado em geral e das transportadoras que o utilizam em particular. 

Grupo Nors anuncia fusão da Civiparts, AS Parts e OneDrive

O Grupo Nors anunciou o processo de fusão das operações de Aftermarket em Portugal, que englobam as empresas Civiparts e Newonedrive.

Assim, as marcas associadas Civiparts, AS Parts e OneDrive continuam a operar nos seus mercados, tendo como entidade jurídica a Newonedrive, S.A., partilhando recursos nas áreas de Gestão de Marketing, Gestão de Stocks e Gestão de Operações, com ganhos de eficácia, agilidade e serviço ao cliente. Com este processo será possível reforçar a aposta na digitalização dos processos, otimização da cadeia logística, maior eficiência e melhoria da rentabilidade das operações.

João Jervell, CEO do Aftermarket da Nors em Portugal, sublinha que *“este novo modelo de negócio tem por objetivo melhorar a nossa eficácia. O grande investimento na digitalização dos processos e na otimização da cadeia logística garantirá uma experiência cada vez melhor aos nossos clientes”*. 

IVECO Daily é “Light Truck of the Year” da “Van Fleet World”

A gama pesada de sete toneladas do modelo Daily, da IVECO, continua a deixar a sua marca no setor dos camiões ligeiros, ao conquistar, pela segunda vez consecutiva, o troféu “Light Truck of the Year” na iniciativa “Van Fleet World Great British Fleet Awards”. Atribuídos por um painel de especialistas do setor, estes galardões anuais celebram as melhores propostas do mercado de veículos comerciais. De regresso aos eventos físicos, a presente edição traduziu-se numa prestigiada cerimónia, realizada no Novo Hotel London West. Trata-se da terceira vez que o IVECO Daily triunfa na categoria “Light Truck of the Year”, após ter-se visto distinguida pela primeira vez em 2019 e depois em 2021.



IVECO e Enel X assinam Memorando de Entendimento com vista a acelerar a transição energética

A IVECO anunciou a assinatura de um Memorando de Entendimento (MdE) com a Enel X, empresa do Enel Group dedicada ao desenvolvimento e comercialização de serviços energéticas inovadoras e soluções eletrificadas de consumo e mobilidade.

Nos termos deste MdE não vinculativo, a IVECO e a Enel X pretendem explorar uma possível colaboração que desbloqueie o potencial de e-mobility para veículos comerciais na Europa, com um foco em veículos comerciais ligeiros, veículos pesados e autocarros. As duas empresas irão avaliar o processo como os camiões eletrificados da IVECO poderão apoiar a transição da frota da Enel para veículos de emissões zero, enquanto examinam novas oportunidades conjuntas noutros segmentos de transporte.

A colaboração visa, também, desenvolver uma oferta conjunta que aborde a mobilidade elétrica das frotas comerciais, incluindo, mas não se limitando, a infraestruturas de recarregamento para veículos comerciais ligeiros e pesados. A IVECO e a Enel X irão aproveitar a sua impressionante experiência em Pesquisa & Desenvolvimento e os conhecimentos técnicos para avaliar a interoperabilidade da infraestrutura de carregamento da Enel X com os veículos eletrificados IVECO, bem como o potencial desenvolvimento conjunto de serviços avançados, como por exemplo os carregamentos inteligentes e V2G (Vehicle-to-Grid).



IPTRANS
ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

25
ANOS

ESTÁS NO 9º ANO?

Cursos Profissionais

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



SELO DE
CONFORMIDADE
EQAVET



REPÚBLICA
PORTUGUESA
EDUCAÇÃO

+351 219 836 948
secretaria@iptrans.com.pt
iptrans.com.pt



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



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias