

revista

Nº 402 | jan/fev/mar 2022 | Ano XLII | 2,50€

antram



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

5º

SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

1-2-3 JULHO 2022

EXPOCENTRO POMBAL



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

associativismo

APS e ANTRAM promovem sessão sobre funcionamento do Terminal de Contentores de Sines - Terminal XXI

pág. 4



ANTRAM em festa

pág. 5

assessoria jurídica

Teletrabalho: o que muda

pág. 14



trabalho

Novas regras para a publicitação e o registo dos horários de trabalho de pessoal afeto à exploração de veículo automóvel

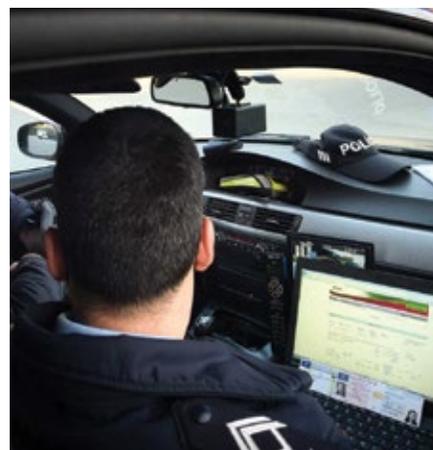
pág. 17

opinião/técnica

Transportes de Mercadorias Perigosas

- Novo Quadro Sancionatório

pág. 20



notícias dos associados

pág. 28

comerciais

pág. 30

Revista ANTRAM nº - 402

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** ACT, Ana Souta, Armando Miranda, Francisco Gerales, Gisela Coelho Carvalho (PwC), Joana Araújo (FM&A), José Bourbon (IPTrans), José Encarnação, Luís Teixeira (F. Rego), Mónica Silva, Paula Vicente (ANSR), PwC · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100T - internet: www.antram.pt - email: sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2º 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, Escritório EB01 - EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 - E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 · E-mail: luisa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt
Periodicidade Trimestral · Tiragem: 4000 ex. · **Distribuição gratuita aos Associados** · Número avulso: 2,50 Euros · **Assinatura Anual:** 10,00 Euros (mais portes de envio) · Reg. ERC n.º 106 187
Estatuto editorial na página de internet: www.antram.pt



editorial



Pedro Polónio
Presidente da Direção Nacional

O ano de 2022, que ainda agora está a começar, será certamente marcado no nosso sector, quer pela covid, quer pelo gasóleo.

A estas duas linhas orientadoras acresce, agora, o início de um conflito bélico entre a Ucrânia e a Rússia que esperamos que não venha a trazer ainda mais consequências colaterais para o resto da Europa.

Com efeito, no que se refere à doença — e apesar de o ano de 2022 parecer querer ser o início do fim da pandemia —, esperamos que esta não continue a gerar grandes interrupções nas cadeias de produção, com incontáveis acelerações e travagens de produções, trazendo inegáveis perdas de produtividade. Nenhuma empresa consegue otimizar uma frota de viaturas quando a mesma é alvo de constantes cancelamentos de cargas, alterações de fluxos, variações diárias ou semanais do número de cargas.

Por outro lado, os transportadores rodoviários, que já sofreram uma constante pressão do custo com a aquisição de combustíveis durante todo o ano de 2021 — com especial destaque para o segundo semestre, durante o qual os preços atingiram valores comparáveis ao período de 2012-2014 —, deparam-se, agora, com um primeiro trimestre de 2022 deveras preocupante no que à escalada do preço dos combustíveis diz respeito. Efetivamente, ao contrário do esperado, verificou-se um acentuar do aumento dos custos com combustível, a que se veio juntar o não menos relevante aumento dos custos com pessoal, cujos vencimentos sofreram aumentos de 6%.

Temos, pois, o sector perigosamente afetado e com as margens de negócio completamente destruídas, restando-nos esperar que parte deste problema possa aliviar a muito breve prazo pois os níveis incomportáveis de custo de gasóleo em que as empresas transportadoras se encontram — sobretudo após o escalar do conflito armado, também ele indutor de aumento de custo do custo do combustível —, são incomportáveis e terão inevitáveis repercussões no que ao preço dos serviços diz respeito.

A actual conjunta é uma severa ameaça à sobrevivência das empresas e, como tal, os empresários terão que estar particularmente atentos à gestão das suas empresas, controlando bem todos os custos e percebendo se o preço de venda dos serviços está alinhado com esses custos, tanto mais que esse desalinhamento pode, hoje mais do que nunca, ocorrer num escasso número de dias. Não havendo este foco, as empresas de transporte, que ainda se deparam com prejuízos elevados registados no ano de 2021, sofrerão enormes e incomportáveis perdas em 2022.

Porém, a sustentabilidade de um sector, para seu próprio bem e em prol da sua longevidade, não se pode fazer apenas na base do aumento dos preços. É, pois, na minha opinião, necessário fazer-se um esforço conjunto que reúna transportadores, clientes, operadores logísticos, grandes carregadores, transitários e governos, no sentido de melhorarmos a produtividade das empresas transportadoras.

Produtividade, no curto e médio prazo, passa por melhorar todos os processos que diariamente minam a produtividade das empresas transportadoras — como é o caso dos tempos de espera nas operações de cargas e descargas — que, a maior parte das vezes, sem que nada possam fazer em contrário, se veem reféns das ineficiências de terceiros.

A ANTRAM terá aqui um papel importante de congregar esforços no sentido de alertar outras associações empresariais, sempre sob o ministério do governo recentemente escolhido.

Paralelamente, temos procurado estar em contacto permanente com o Governo, insistindo nas nossas reivindicações e medidas urgentes de apoio ao sector, cuja implementação se tem mostrado mais difícil face à realidade de ainda termos um governo em gestão.

Seria interessante chegar ao final do ano 2022 e perceber que, apesar de todas as dificuldades, e tudo parecer tão “negro”, o sector não só sobreviveu mas estará mais forte, saudável e sustentável!



O FUTURO É SUPER. E AGORA, 8% MELHOR

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.



SCANIA

APS e ANTRAM promovem sessão sobre funcionamento do Terminal de Contentores de Sines – Terminal XXI

Numa iniciativa conjunta entre o Porto de Sines e a ANTRAM, teve lugar no passado dia 2 de fevereiro uma ação de sensibilização para a utilização da Express Gate na portaria rodoviária do Terminal de Contentores de Sines – Terminal XXI.

Cátia Salgado
Direção de Sistemas, Planeamento e Comunicação
suporte.informatico@apsinesalgarve.pt
www.apsinesalgarve.pt

A abertura da sessão de sensibilização ficou a cargo de Ana Souta, Diretora Geral da ANTRAM e ainda de Cátia Salgado, da Direção de Sistemas, Planeamento e Comunicação do Porto de Sines.

Nesta ação de sensibilização foram apresentadas aos Associados da ANTRAM as principais vantagens na utilização da Express Gate disponibilizado pela autoridade portuária que, em colaboração com a PSA Sines — concessionária do terminal —, visa dar resposta ao crescimento que tem vindo a ocorrer na movimentação de carga por modo rodoviário, entre o porto, as empresas que fazem parte da comunidade portuária e o hinterland.

Recorde-se que a Express Gate é uma das soluções tecnológicas que permitem agilizar o processo de entrega e levante de contentores no Terminal XXI, sendo possível realizar agendamentos prévios, de acordo com a disponibilidade do terminal, de forma a diminuir tempos de espera, agilizando processos e contribuindo para o aumento da eficiência, ao longo de toda a cadeia logística. Além das melhorias que têm vindo a ser efetuadas ao nível da operacionalidade da Express Gate, a autoridade portuária e a concessionária continuam a unir sinergias para desenvolver outras soluções que contribuam para o aumento da competitividade da oferta intermodal do terminal, estando inclusive prevista a construção de uma Pré-Gate por parte da autoridade portuária.

ANTRAM em festa!

No 1º 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
20 Janeiro	Miguel Fernandes – Região Norte	45 Anos
23 Janeiro	Neuza Santos – Região Sul (Évora)	14 Anos
1 Fevereiro	Inês Martins - Região Centro	3 Anos
13 Fevereiro	Cristina Ribeiro – Serviços Centrais	31 Anos
15 Fevereiro	Adelaide Pinto – Região Norte	20 Anos
22 Fevereiro	Zaida Silva – Região Lisboa	32 Anos
23 Fevereiro	José António Airoso – Região Norte	38 Anos
1 Março	Paulo Assunção – Região Lisboa	32 Anos
7 Março	João Campos – Serviços Centrais	20 Anos

Incentivos Fiscais | Medidas de Redução da Carga Fiscal em Empresas de Transportes

O Setor dos Transportes Rodoviários de Mercadorias não é exceção aos instrumentos que ajudam na redução da carga fiscal empresarial. Neste sentido, destacam-se três ferramentas principais:

- Crédito Fiscal Extraordinário ao Investimento (CFEI II)
- Deduções por Lucros Retidos e Reinvestidos (DLRR)
- Remuneração Convencional do Capital Social

O CFEI II permite às Empresas deduzir até à concorrência de 70% da coleta de IRC, o valor correspondente a 20% das despesas de investimento em ativos afetos à exploração, que tenham sido efetuadas entre 1 de julho de 2020 e 30 de junho de 2021.

Para que seja aplicável este benefício, é necessário reunir as seguintes condições:

- Dispor de contabilidade regularmente organizada;
- O lucro tributável não pode ser determinado por métodos indiretos;
- Ter a situação tributária regularizada;
- Não cessar contratos de trabalho durante três anos, ao abrigo das modalidades de despedimento coletivo e extinção de posto de trabalho.

O CFEI II é, portanto, uma importante medida de ajuda na redução da carga fiscal empresarial, e poderá ser uma ferramenta a utilizar até à entrega da Modelo 22, no presente ano de 2022.

A DLRR permite deduzir à coleta do IRC até 10% dos lucros retidos que sejam reinvestidos, em ativos elegíveis, no prazo de quatro anos contados a partir do termo do período de tributação a que correspondam os lucros retidos. No caso de empresas cujos estabelecimentos estejam localizados em territórios do interior, a dedução máxima aplicável é de 12% dos lucros retidos para reinvestimento nesses territórios.

O limite da dedução varia consoante a dimensão da empresa, sendo de 50% da coleta no caso das micro e pequenas empresas e de 25% da coleta no caso das médias empresas.

A Remuneração Convencional do Capital Social permite que seja deduzida uma importância correspondente à remuneração convencional do capital social por entregas em dinheiro ou através da conversão de suprimentos ou de empréstimos de sócios, no âmbito da constituição da sociedade ou do aumento do capital social. Este instrumento prevê que seja deduzido ao rendimento tributável o valor correspondente à aplicação da taxa de 7% ao montante das entradas realizadas em dinheiro, no âmbito da constituição da sociedade ou do aumento do capital social.

Para além das medidas apresentadas anteriormente, a Proposta apresentada para o Orçamento de Estado para 2022 prevê a existência de um incentivo fiscal à recuperação, IFR, que permitirá uma dedução à coleta entre 10% e 25% dos investimentos elegíveis realizados no primeiro semestre deste ano.

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

BREVES Nacional

Contrato de transporte: recordatória sobre legislação em vigor

- Revisão do preço do transporte

Recordamos que desde 2008 está em vigor na legislação nacional do contrato de transporte, o regime imperativo da revisão do preço de transporte, sempre que se verifique uma alteração de amplitude superior a 5% no preço de referência do combustível, Para se saber se existe uma variação de "5%", terá que se ter em conta o preço do combustível verificado no dia anterior à celebração do contrato de transporte e o preço do combustível no dia anterior à realização da operação de transporte.

Esta norma tem carácter obrigatório quer para o transportador quer para o expedidor, não podendo ser afastado por via contratual.

- Prazo de pagamento do serviço de transporte.

Recordamos ainda que a legislação em vigor sobre o contrato de transporte também já prevê à data de hoje que, o pagamento do serviço de transporte pelo expedidor deve ser realizado no prazo máximo 30 dias, salvo se existir outra disposição contratual.

A ser assim, a regra geral atualmente prevista na lei são os 30 dias para pagamento do preço do serviço de transporte.

O não cumprimento desta norma é considerado pela lei uma contraordenação muito grave sendo por isso punível com uma coima a fixar, entre 1250€ a 3740€ ou 5000€ a 15.000€, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

Veículos ligeiros:

novas modalidades de registo do tempo de trabalho

Foi publicado em Diário República, a Portaria n.º 7/2022 que regula 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).



NOVIDADES EUROPEIAS

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

Plataforma europeia de destacamento de motoristas

Desde 2 de fevereiro de 2022, passou a ser através da plataforma europeia de destacamento que se deverá emitir 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).

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 desde essa data — 2 de fevereiro — passou a ser obrigatório para todos os tacógrafos (digital, inteligente, analógico) o registo/ inserção da 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.

Regras Europeias de Acesso à Atividade e Cabotagem

Estas regras entraram em vigor a 21 de fevereiro de 2022 e entre outras salientamos:

- I) Estabelecimento efetivo e regresso do veículo ao país de estabelecimento a cada 8 semanas;
- II) 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.

Somente a partir do dia 21 de maio de 2022:

- I) Será necessário apresentar a cópia certificada da licença comunitária para veículos de peso bruto entre 2.5ton. e 3.5ton. a operar em transporte internacional ou em operações de cabotagem.
- II) As regras relativas às operações de cabotagem passarão a ser igualmente aplicáveis aos veículos de peso bruto entre 2.5ton. e 3.5ton.

Reino Unido: Centro de informações para transportadores

O Departamento de Transportes do Reino Unido disponibilizou um centro de informações para transportadores, denominado "Haulier Information Hub". Trata-se de uma ferramenta de apoio online concebida para os transportadores que transportam mercadorias entre a UE e a Grã-Bretanha e vice-versa.

Este centro de informações online encontra-se disponível em <https://transport-goods-to-and-from-eu.dft.gov.uk/pt-pt/> (a informação encontra-se traduzida para diversos idiomas, incluído o português) e no mesmo poderá encontrar:

- Detalhes da documentação necessária para viagens GB/UE e EU/GB;
- A cronologia das principais alterações para 2022;
- Um link para acesso a um "live chat" onde uma equipa de técnicos estará disponível para responder a questões, 7 dias por semana, entre as 8h00 e as 20h00;
- Links para webinars informativos e ainda, links úteis;
- Link para o "Guia da Janela Única de Comércio" onde o transportador poderá verificar tudo o que precisa de saber para efetuar transportes de importação/exportação no Reino Unido;
- Link para o documento "HaulierJandbook" e outros links relevantes do governo britânico.

Polónia: mercadorias específicas sujeitas a declaração obrigatória

A 22 de fevereiro entraram em vigor as alterações ao sistema de monitorização do transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias (SENT). O novo regulamento alarga a lista de mercadorias sujeitas a declarações obrigatórias no sistema de monitorização de transportes.

As mercadorias do código NC 3814 que contenham mais de 70% em peso de óleos de petróleo - com exceção das mercadorias desta posição que contenham álcool etílico - serão também incluídas. A expedição das mercadorias referidas com peso superior a 500 kg ou volume superior a 500 litros estarão sujeitas a notificação. O transporte de mercadorias em regime aduaneiro e a reexportação, bem como as mercadorias embaladas até 11 litros, estarão isentos da obrigação de declaração.

Esta obrigação de notificação aplica-se também aos transportes de resíduos que sejam:

- Importados para a Polónia ou transportados "em trânsito" de um Estado-Membro da UE para outro Estado-Membro da UE, através da Polónia, e,
- Enviados ao abrigo das disposições do Regulamento n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho sobre transferências de resíduos.

Espanha: implementação de portagens na A-636

O Conselho Provincial de Gipuzcoa decidiu introduzir portagens na autopista A-636, entre Beasain e Bergara, para veículos ligeiros e pesados, com um percurso de 15,5 quilómetros.

Estas portagens começaram a ser cobradas a partir do dia 18 de janeiro de 2022. O percurso sujeito a cobrança de portagens está dividido em três secções:

- Beasain-Ormaiztegi
- Ormaiztegi-Zumarraga
- E Legazpi / Urretxu-Bergara

O custo do percurso completo será de 2,53 euros para veículos ligeiros e de 4,11 euros para camiões de peso bruto igual ou inferior a 12ton. e de 5,15 euros para conjuntos (veículo com reboque ou semirreboque) com mais de 12ton. de peso bruto.

Restrições à Circulação para 2022

No Site ANTRAM já se encontra disponível, para consulta, a atualização por país, das restrições à circulação para o ano de 2022.

Síntese legislativa

Despacho n.º 2181-B/2022, de 18 de fevereiro

(publicado no DR n.º 35, 2º Suplemento, Série II de 2022-02-18)
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 98-A/2022, de 18 de fevereiro

Aprova o Regulamento do Sistema de Incentivos de Apoio à Produção de Hidrogénio Renovável e Outros Gases Renováveis.

Decreto-Lei n.º 23-A/2022, de 18 de fevereiro

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

Resolução do Conselho de Ministros n.º 25-A/2022, de 18 de fevereiro

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

Decreto-Lei n.º 22/2022, de 6 de fevereiro

Altera as medidas relativas ao Certificado Digital COVID da UE.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 17/2022, de 6 de fevereiro

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

Portaria n.º 63-A/2022, de 31 de janeiro

Procede à segunda alteração da Portaria n.º 301-A/2018 - fixa o valor das taxas unitárias do imposto sobre produtos petrolíferos e energéticos (ISP).

Declaração de Retificação n.º 4/2022, de 28 de janeiro

Retifica a Portaria n.º 7/2022, de 4 de janeiro, que regulamenta as condições de publicidade dos horários de trabalho e a forma de registo dos respetivos tempos de trabalho. Diploma legal

Portaria n.º 53-A/2022, de 24 de janeiro

Primeira alteração da Portaria n.º 193/2021, que estabelece as orientações específicas relativas ao circuito financeiro aplicável ao Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Resolução do Conselho de Ministros n.º 5-A/2022, de 21 de janeiro

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

Portaria n.º 43-A/2022, de 19 de janeiro

Regulamento do Sistema de Incentivos «Agendas para a Inovação Empresarial». Diploma legal

Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro

Estabelece medidas de apoio e agilização dos processos de reestrutu-

ração das empresas e dos acordos de pagamento, transpõe a Diretiva (UE) 2019/1023, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, e altera o Código da Insolvência e da Recuperação de Empresas, o Código das Sociedades Comerciais, o Código do Registo Comercial e legislação conexa.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 2-A/2022, de 7 de janeiro

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

Decreto-Lei n.º 6-A/2022, de 7 de janeiro

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

Portaria n.º 20/2022, de 5 de janeiro

Aprova o Regulamento de Funcionamento do Sistema Integrado de Registo Eletrónico de Resíduos (SIRER) e revoga a Portaria n.º 289/2015, de 17 de setembro.-

Portaria n.º 14/2022, de 5 de janeiro

Primeira alteração à Portaria n.º 83/2021, de 15 de abril, que define os requisitos para a instrução dos pedidos e procedimentos relativos à concessão de autorizações para o exercício das atividades relacionadas com o cultivo, fabrico, comércio por grosso, transporte, circulação, importação e exportação de medicamentos, preparações e substâncias à base da planta da canábica.

Portaria n.º 7/2022, de 4 de janeiro

Regulamenta as condições de publicidade dos horários de trabalho e a forma de registo dos respetivos tempos de trabalho.

Portaria n.º 6/2022, de 4 de janeiro

Procede à atualização anual das pensões de acidentes de trabalho para o ano de 2022

Lei n.º 1/2022, de 3 de janeiro

Alarga o período de faltas justificadas em caso de falecimento de descendente ou afim no 1.º grau da linha reta, alterando o Código do Trabalho.

Portaria n.º 331-D/2021, de 31 de dezembro

Aprova a folha de rosto e os modelos relativos aos anexos D, E e H do modelo declarativo da IES/DA, bem como procede à suspensão da forma como a informação prestada através da IES e os dados do ficheiro SAFT (PT) são disponibilizados às entidades destinatárias.

Portaria n.º 331-C/2021, de 31 de dezembro

Aprova o modelo de impresso relativo ao anexo R do modelo declarativo da IES.

Declaração de Retificação n.º 44-B/2021, de 31 de dezembro

Retifica a Portaria n.º 326/2021, de 30 de dezembro, que fixa o valor das tarifas devidas pela realização das inspeções técnicas de veículos.

Portaria n.º 326/2021, de 30 de dezembro

Tarifas das inspeções técnicas a veículos rodoviários a vigorar para o ano de 2022.

Portaria n.º 316/2021, de 23 de dezembro

Fixa o valor da «taxa sanitária e de segurança alimentar mais» para o ano de 2022.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 181-A/2021, de 23 de dezembro

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

Decreto-Lei n.º 119-B/2021, de 23 de dezembro

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

Portaria n.º 315/2021, de 23 de dezembro

Suspende a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO (índice 2) até 31 de março de 2022.

Decreto-Lei n.º 119-A/2021, de 22 de dezembro

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

Portaria n.º 309-A/2021, de 17 de dezembro

Aprova os anexos da Diretiva Delegada (UE) 2020/1833, da Comissão, de 2 de outubro de 2020, que adapta ao progresso científico e técnico os anexos da Diretiva 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas.

Portaria n.º 307/2021, de 17 de dezembro

Determina a idade normal de acesso à pensão de velhice em 2023.

Portaria n.º 303/2021, de 17 de dezembro

Aprova os modelos de impressos destinados ao cumprimento da obrigação declarativa prevista no n.º 1 do artigo 57.º do Código do IRS e respetivas instruções de preenchimento.

Lei n.º 88/2021, de 15 de dezembro

Regime transitório de obrigatoriedade do uso de máscara em espaços públicos.

Despacho n.º 12149/2021, de 15 de dezembro

(publicado no DR n.º 241, Série II de 2021-12-15)

Autoriza a manutenção das garantias pessoais do Estado relativas à Linha de Apoio à Economia COVID-19 e à Linha de Apoio à Economia COVID-19 - Micro e Pequenas Empresas.

Despacho n.º 12146/2021, de 15 de dezembro

(publicado no DR n.º 241, Série II de 2021-12-15)

Alteração da redação do n.º 3 do Despacho n.º 11222/2021, de 4 de novembro.

Portaria n.º 294/2021, de 13 de dezembro

Procede à atualização anual do valor do indexante dos apoios sociais (IAS).

Decreto-Lei n.º 109-G/2021, de 10 de dezembro

Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2019/2161, relativa à defesa dos consumidores.

Decreto-Lei n.º 109-D/2021, de 9 de dezembro

Cria um regime de registo online de representações permanentes de sociedades com sede no estrangeiro e altera vários diplomas, transpondo parcialmente a Diretiva (UE) 2019/1151.

Decreto-Lei n.º 109-B/2021, de 7 de dezembro

Aprova a atualização do valor da retribuição mínima mensal garantida e cria uma medida excecional de compensação.

Decreto-Lei n.º 109/2021, de 7 de dezembro

Prorroga o regime transitório de reconhecimento e troca das cartas de condução emitidas pelo Reino Unido.

Portaria n.º 283/2021, de 6 de dezembro

Procede à primeira alteração da Portaria n.º 174/2020, de 17 de julho, que define a medida Emprego Interior MAIS – Mobilidade Apoiada para Um Interior Sustentável.

Lei n.º 84/2021, de 6 de dezembro

Altera as taxas previstas no Código do Imposto Único de Circulação e prorroga as medidas de apoio ao transporte rodoviário previstas no Estatuto dos Benefícios Fiscais.

Lei n.º 83/2021, de 6 de dezembro

Modifica o regime de teletrabalho, alterando o Código do Trabalho e a Lei n.º 98/2009, de 4 de setembro, que regulamenta o regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais

Portaria n.º 278/2021, de 2 de dezembro

Aprova a Declaração Modelo 10, Rendimentos e Retenções - Residentes, e respetivas instruções de preenchimento

Resolução da Assembleia da República n.º 302/2021, de 2 de dezembro

Recomendação Governo a requalificação do IC2.

Despacho n.º 11943-B/2021, de 2 de dezembro

(publicado no DR n.º 233, Série II de 2-12-2021)

Atribui a competência para processamento das contraordenações previstas no n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 28-B/2020, de 26 de junho, na sua redação atual.

Despacho n.º 11943-A/2021, de 2 de dezembro

(publicado no DR n.º 233, Série II de 02-12-2021)

Aprova as tabelas de retenção na fonte sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões auferidas por titulares residentes no continente para vigorarem durante o ano de 2022.

O seu calendário fiscal para abril - junho de 2022



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

abril 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 março de 2022 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a março de 2022	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: <ul style="list-style-type: none"> • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
20	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a março de 2022	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	SS	Pagamento das contribuições relativas a março de 2022	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
20	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
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a março de 2022	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas / prestações de serviços Declaração Periódica	Internet	n/a	Aplicável a: <ul style="list-style-type: none"> • Sujeitos passivos no regime mensal; e, • Sujeitos passivos no regime trimestral quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000 €.
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 1º trimestre de 2022		Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias debens a incluir na Declaração Recapitulativa não exceda 50.000 € no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores.
25	IVA	Pagamento IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativamente as operações de fevereiro de 2022		n/a	Internet	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA.

JÁ CONHECE A FORMAÇÃO ONLINE DA ANTRAM

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

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



formação online
antram



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

maio de 2022

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
2	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em fevereiro de 2022	Modelo 30	Internet	n/a	
10	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições obrigatórias para regimes de proteção social e subsistemas legais de saúde e quotizações sindicais, referentes a abril de 2022 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação, por transmissão eletrónica de dados, dos elementos das faturas referentes a abril de 2022	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: <ul style="list-style-type: none"> • por transmissão eletrónica em tempo real; • por transmissão eletrónica de dados, mediante remessa de ficheiro normalizado estruturado com base no ficheiro SAF-T (PT), criado pela Portaria n.º 321-A/2007, de 26 de março, na sua redação atual; • por inserção direta no Portal das Finanças; • por outra via eletrónica, nos termos a definir por portaria do Ministro das Finanças.
20	IVA	Envio da declaração periódica referente ao mês de março de 2022 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso
20	IRS/IRC	Envio da declaração e pagamento do IRC e IRS retidos referentes a abril de 2022	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	n/a	Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
21	SS	Pagamento das contribuições relativas a abril de 2022	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
20	IS	Envio da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a abril de 2022	Declaração mensal de Imposto de Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Aplicável a: <ul style="list-style-type: none"> • Sujeitos passivos referidos no artigo 2º que realizem operações sujeitas
21	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a abril 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	IVA	Envio da declaração periódica referente ao 1.º trimestre de 2022, e anexos, para os contribuintes no regime trimestral	Declaração periódica			Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso.
25	IVA	Pagamento do IVA referente ao mês de março de 2022 e referente ao 1º trimestre de 2022			Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA.
31	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em março de 2022	Modelo 30	Internet		

maio de 2022

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
31	IRC Envio da declaração modelo 22 relativa a 2021 e pagamento do IRC, da Derrama e da Derrama Estadual	Modelo 22 e Modelo P1	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso do período de tributação não coincidir com o ano civil, até ao último dia do 5.º mês seguinte à data do termo do período de tributação
31	IRC - Preços de Transferência Comunicação da identificação da entidade declarante e da respetiva jurisdição fiscal – Declaração Financeira e fiscal por país referente a 2021 (Country-by-country report)	Modelo 54	Internet	n/a	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.

junho de 2022

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
13	IVA Comunicação dos elementos das faturas referentes a maio 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 direta dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
13	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 maio de 2022 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações	Internet	n/a	
20	IVA Envio da declaração periódica referente ao mês de abril de 2022, e anexos, para os contribuintes no regime mensal	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso
20	IRS/IRC Envio da declaração e pagamento do IRC e IRS retidos referentes a maio de 2022	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	Internet	Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IS Declaração mensal de imposto do selo referente a maio de 2021 e respetivo pagamento	Declaração mensal de Imposto de Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	SS Pagamento das contribuições relativas a maio de 2022	n/a	n/a	Internet CRSS CTT/Multibanco Balcão bancário	
20	IVA Envio de declaração recapitulativa mensal referente a maio 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 €.
27	IVA Pagamento do IVA referente ao mês de abril de 2022	Declaração periódica	Internet	Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
30	IRS/IRC Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em abril de 2022	Modelo 30	Internet	n/a	

Teletrabalho: o que muda



A Lei n.º 83/2021 de 6 de dezembro de 2021, veio aprovar o novo regime jurídico relativo ao teletrabalho.

Este novo regime resulta da fusão das propostas dos vários partidos políticos que nos últimos meses debateram, na Comissão de Trabalho e Segurança Social, uma revisão das regras que desde 2003 constam do Código do Trabalho. A utilização, sem precedentes, do teletrabalho durante a pandemia trouxe à evidência a necessidade de rever o Código do Trabalho quanto a esta matéria, tendo por isso, os vários grupos parlamentares avançado com iniciativas legislativas para mudar e densificar as regras.

Assim sendo, o que é muda afinal no regime de teletrabalho?

Desde logo, a definição de teletrabalho é revista e passa a ser mais abrangente: é considerado teletrabalho a prestação de trabalho em regime de subordinação jurídica do trabalhador a um empregador, em local não determinado por este, através do recurso a tecnologias de informação e comunicação. Atualmente, o Código do Trabalho estabelece que, neste regime, as funções são habitualmente prestadas fora da empresa.

À semelhança do regime atual, a implementação do regime do teletrabalho depende sempre de acordo escrito, prevendo-se agora que este acordo regule o regime de permanência ou alternância de períodos de trabalho à distância ou de trabalho presencial.

Neste sentido, o regime de teletrabalho nunca pode ser imposto pelo empregador, passando o novo regime legal a prever que, se a proposta de acordo de teletrabalho partir do empregador, a oposição do trabalhador não tem de ser fundamentada e a recusa do trabalhador

não pode ser fundamento de despedimento ou de aplicação de qualquer sanção.

Já no caso de a atividade exercida ser compatível com o teletrabalho e a proposta de acordo ser feita pelo trabalhador, então este pode também recusar mas, para tal, deverá fazê-lo por escrito e fundamentando devidamente essa recusa.

Em todo o caso é possível às entidades empregadoras definirem, desde logo, nos seus regulamentos internos, em observância com o disposto no Regulamento Geral de Proteção de Dados, as atividades e as condições em que a adoção do teletrabalho poderá ser aceite.

De referir porém que o atual regime legal já previa algumas situações em que o teletrabalho poderia ser imposto pelo trabalhador ao empregador sem necessidade de acordo deste último. Estamos-nos a referir às situações de transferência do trabalhador vítima de violência doméstica e de trabalhador com filho até três anos, desde que as funções sejam compatíveis com esta modalidade e que “a entidade patronal disponha de recursos e meios para o efeito.”

Este leque é agora alargado passando as exceções a incluir:

- a) O trabalhador com filho até 8 anos, em que ambos os progenitores reúnam condições para o exercício de teletrabalho e desde que este seja exercido por ambos em períodos sucessivos de igual duração num prazo de referência máxima de 12 meses e em empresas com dez ou mais trabalhadores (este alargamento específico não se aplica às microempresas);
- b) As famílias monoparentais ou situações em que apenas um dos



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral



progenitores, comprovadamente, reúne condições para o exercício da atividade em regime de teletrabalho;

c) Os cuidadores informais não principal, pelo período de 4 anos seguidos ou interpolados (apesar de se prever neste caso a possibilidade de recusa por parte do empregador mas limitada à razões de “exigências imperiosas do funcionamento da empresa”).

Contrariamente ao previsto no regime atual em que o teletrabalho não pode exceder três anos, determina-se agora que o acordo de teletrabalho pode ter uma duração determinada ou indeterminada.

No primeiro caso, a duração não pode exceder os seis meses, renovando-se automaticamente por iguais períodos, se nenhuma das partes declarar por escrito, até 15 dias antes do prazo, não pretender a sua renovação. Já se o acordo for feito com duração indeterminada, fica estabelecido que qualquer uma das partes pode fazê-lo cessar, mas precisa de comunicar esta intenção por escrito, 60 dias antes.

Além disso, tanto o empregador como o trabalhador podem denunciar o acordo (sendo ele por tempo determinado ou indeterminado) durante os primeiros 30 dias da sua execução, prazo este, diga-se que, já consta hoje do Código do Trabalho. Quando o acordo termina, o trabalhador tem direito a retomar a sua atividade presencialmente.

No que respeita aos equipamentos e sistemas, a regra continua a ser a disponibilização destes por parte do empregador, devendo agora o acordo especificar se são fornecidos diretamente ou adquiridos pelo trabalhador com concordância do empregador acerca das características e preços.

Nas situações em que os instrumentos de trabalho são fornecidos pela entidade empregadora, as condições para o seu uso para além das necessidades de trabalho (por exemplo, para fins pessoais do trabalhador) são estabelecidas em regulamento interno ou, não existindo este ou este nada prevendo, deverá tal ficar expresso no acordo de teletrabalho celebrado entre as partes. Se esta utilização não estiver desta forma condicionada – proibida em regulamento interno ou no acordo – então nenhuma sanção pode vir a ser depois aplicada ao trabalhador.

Acresce que, fica previsto normativamente que *“são integralmente compensadas pelo empregador todas as despesas adicionais que, comprovadamente o trabalhador suporte como direta consequência da aquisição, (...), ou do uso de equipamentos e sistemas informáticos ou telemáticos na realização do trabalho, incluindo os acréscimos de custos de energia e da rede instalada no local de trabalho em condições de velocidade compatível com as necessidades de comunicação de serviço, assim como os de manutenção dos mesmos equipamentos e sistemas”*.

Fica porém por esclarecer como devem ser calculadas estas despesas referindo apenas que, para este efeito, deverá ser feita uma comparação homóloga tendo por referência o mesmo mês do último ano anterior à aplicação do acordo de teletrabalho. Esclarece-se porém que devem ser consideradas, para efeitos fiscais, custos do empregador e não rendimentos do trabalhador.

O pagamento desta compensação deverá ser feito após a realização das referidas despesas pelo trabalhador.

Em relação ao pagamento do subsídio de alimentação que foi inclusivamente objeto de esclarecimento por parte da ACT - Autoridade para as Condições do Trabalho — aquando das situações de confinamento por motivo de pandemia onde o regime de teletrabalho proliferou —, verifica-se que nenhuma norma nova passa a prever de forma expressa esta obrigação e pagamento por parte da entidade empregadora.

Contudo, de acordo com as discussões parlamentares que nortearam esta legislação, foi dada a conhecer que esta obrigação de pagamen-



to decorre das prestações complementares e acessórias que devem constar do acordo de teletrabalho, não carecendo por isso de uma norma específica a consagrá-la.

No âmbito das alterações legais, é ainda reforçada a igualdade de tratamento dos trabalhadores em regime de teletrabalho face aos demais trabalhadores. Neste sentido, as novas normas laborais acrescentam a essa igualdade de tratamento, os períodos de descanso e o acesso à informação das estruturas representativas dos trabalhadores.

Quanto ao direito à privacidade destes trabalhadores, este também é fortalecido, dispondo-se agora que **“é vedada a captura e utilização de imagens, de som, de escrita, de histórico, ou de recurso a outros meios de controlo que possam afetar o direito à privacidade do trabalhador”**. É igualmente proibido impor a conexão permanente, durante a jornada de trabalho, por meio de imagem ou som.

Um dos novos deveres especiais dos empregadores, consagrado com o objetivo de combater o isolamento destes trabalhadores, é a obrigação das empresas em promover os contactos presenciais entre os teletrabalhadores e as chefias e os demais trabalhadores, conforme a periodicidade que fique prevista no acordo de trabalho ou, pelo menos, a cada dois meses.

Os teletrabalhadores podem ser convocados para ir à empresa ficando obrigados a deslocarem-se às instalações da entidade empregadora ou a outro local designado pelo empregador para reuniões, ações de formação e outras situações que exijam presença física. Para estes efeitos, a entidade empregadora deverá convocar os teletrabalhadores com uma antecedência mínima de 24 horas assim como terá de suportar o custo das deslocações, na parte em que, **“eventualmente, exceda o custo normal do transporte entre o domicílio do trabalhador e o local em que normalmente prestaria trabalho em regime presencial”**.

Ainda em matéria de organização de trabalho prevê-se que as reuniões de trabalho à distância e as tarefas que tenham de ser realizadas em tempos precisos e em articulação com outros trabalhadores devem ter lugar dentro do horário de trabalho e ser agendadas preferencialmente com 24 horas de antecedência.

Em termos de controlo do trabalho, este deve ser exercido **“preferencialmente por meio de equipamentos e sistemas de comunicação e informação afetos à atividade do trabalhador, segundo procedimentos previamente conhecidos por ele e compatíveis com o respeito pela privacidade”**. O controlo deve ainda respeitar os princípios de proporcionalidade e transparência, o que significa que é **“proibido impor a conexão permanente durante a jornada de trabalho por meio de imagem ou som”**.

Sempre que o trabalho seja realizado no domicílio do trabalhador, a visita a este local requer um aviso prévio de 24 horas e a concordância do trabalhador. Acresce que, esta visita deverá ficar limitada ao controlo da atividade laboral, da utilização dos instrumentos de trabalho, devendo ser feita na presença do trabalhador e dentro do horário de trabalho acordado.

Apesar de não ter ficado consagrado plenamente o chamado “direito de desligar”, passa a especificar-se que o empregador não pode contactar o trabalhador no período de descanso, à exceção das situações de força maior. Constitui ação discriminatória qualquer tratamento menos favorável dado ao trabalhador que exerça este direito.

Este regime será aplicável à Administração Pública, **“com as necessárias adaptações”**.

Por último, resta referir que a fiscalização do cumprimento destas normas, sendo de natureza laboral, continuará a caber à ACT - Autoridade para as Condições do Trabalho. Em todo o caso, a fiscalização ao local onde o trabalhador está a prestar teletrabalho, exige um aviso prévio de 48 horas e concordância do trabalhador.

Novas regras para a publicitação e o registo dos horários de trabalho de pessoal afeto à exploração de veículo automóvel

A Portaria n.º 7/2022 de 4 de janeiro, com Declaração de Retificação n.º 4/2022 publicada no D.R. n.º 20/2022, Série I de 2022/1/28, re-grupa num único instrumento regulamentar exigências de diversos diplomas legais sobre o trabalhador afeto à exploração de veículo automóvel, o condutor independente, o trabalhador móvel que faz parte do pessoal viajante e o condutor TVDE. Essas exigências especiais respeitam a duas realidades distintas: (i) os diversos modos de execução do dever de publicitação de horários de trabalho e (ii) o registo dos tempos de trabalho efetuados.

Como decorre do Código do Trabalho, todos os trabalhadores de todos os setores da atividade económica privada, cooperativa e social, sem exceção, estão abrangidos pelas obrigações de publicitação e registo. Essa regra geral tem uma exceção quanto à publicitação dos horários de trabalho: o transporte de mercadorias e passageiros em veículos pesados abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006 de 15/03/2006.

A Portaria atribui, com grande latitude, a possibilidade de o empregador escolher qual o(s) processo(s) de publicitação do horário de trabalho mais adequado(s) à sua realidade, de entre um leque diversificado de opções. Para fazer essa escolha, o empregador pode ter em atenção, entre outras, (i) as características da sua atividade de trabalho, (ii) o parque de viaturas que dispõe para a desenvolver, (iii) a divisão de trabalho na sua organização de meios e (iv) a particular organização dos tempos de trabalho que queira implantar.

Nessa ótica, os horários de trabalho fixos podem publicitar-se através de mapa de horário de trabalho, acessível na empresa ou estabelecimento e na viatura. Podem também usar-se outros instrumentos previstos para horários de trabalho variáveis antecipadamente determináveis, nomeadamente turnos ou escalas de serviço. Estes mapas devem identificar (i) os trabalhadores, que estão vinculados a este horário de trabalho, e (ii) indicar a(s) viatura(s) em que se utiliza esta forma de publicitação.

Já os horários de trabalho móveis podem publicitar-se através de uma



ou várias das seguintes possibilidades:

- O aparelho tacográfico em viaturas que, apesar de excetuadas pelos regulamentos comunitários, já o tenham instalado pelo fabricante ou em que o empregador o queira instalar. Se o empregador quiser fazer uso desta opção tem que assegurar a instalação e utilização do aparelho, nos termos previstos na respetiva legislação comunitária aplicável;
- O sistema informático devidamente acreditado por entidade acreditada pelo Instituto Português de Acreditação (IPAC), que desmaterializa o antigo livrete individual de controlo (LIC);
- O acordo de isenção de horário de trabalho, no caso de trabalhadores em regime de isenção de horário de trabalho, celebrado, com um exemplar a manter disponível no veículo.

A opção pelo uso do tacógrafo e/ou pelo sistema informático implica que o empregador tenha um registo onde indique quais as viaturas em que esses dispositivos são usados.

Seja qual for a forma de publicitação dos horários de trabalho escolhida para o trabalho com todo ou parte do parque de viaturas, o empregador bem como o condutor independente não sujeito à obrigação de dispor de aparelho de controlo (tacógrafo), estão obrigados, quinzenalmente, a recolher e proceder ao tratamento dos dados constantes desses suportes de publicitação. A partir daí elaboram o registo dos tempos de trabalho prestado, com as indicações constantes do Código do Trabalho. Sempre que o trabalhador o solicite ao seu empregador, este deve entregar-lhe cópia dos registos de horário de trabalho no prazo de oito dias úteis.

Estas normas sumariamente descritas, a final, prosseguem valores de interesse e ordem pública relacionados com a transparência e a previsibilidade na organização e gestão dos tempos de trabalho da condução automóvel profissional. Contribuem para garantir períodos de descanso e repouso aos trabalhadores, tão necessários à preservação das suas capacidades de atenção e vigília e, em geral, à qualidade do trabalho e do serviço prestados. 🌱

Direção de Serviços de Apoio à Atividade Inspetiva

5.º

SALÃO N TRON



NACIONAL DO TRANSPORTE

GUARDE
A DATA
NA SUA AGENDA

1-2-3

JULHO EXPOCENTRO
2022 **POMBAL**

ORGANIZAÇÃO



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

Transportes de Mercadorias Perigosas - Novo Quadro Sancionatório

O incumprimento das regras relativas ao transporte de mercadorias perigosas por estrada e caminho-de-ferro passaram a ser punidas pelo Regime Jurídico das Contraordenações Económicas (RJCE), pelo que o quadro sancionatório, previsto no Art.º 14º do **Decreto-Lei n.º 41-A/2010**, foi completamente alterado pelo **Decreto-Lei n.º 9/2021**, sendo que o montante da coima passou a estar indexado à dimensão da empresa (em número de trabalhadores), conforme quadro abaixo. (Quadro I)

São consideradas as seguintes contraordenações (*as referentes aos transportadores estão sublinhadas*):

MUITO GRAVE

Exercício de atividade de formação por entidades não certificadas.

GRAVE

- Expedir apenas mercadorias perigosas cujo transporte não esteja expressamente proibido;
- Entregar as mercadorias perigosas apenas a transportador devidamente identificado;
- Garantir a existência a bordo do certificado de aprovação do veículo, correspondendo às prescrições estabelecidas para o transporte em causa;
- Garantir a existência a bordo dos veículos ou comboios de um documento de identificação, com fotografia, de cada um dos membros da tripulação;

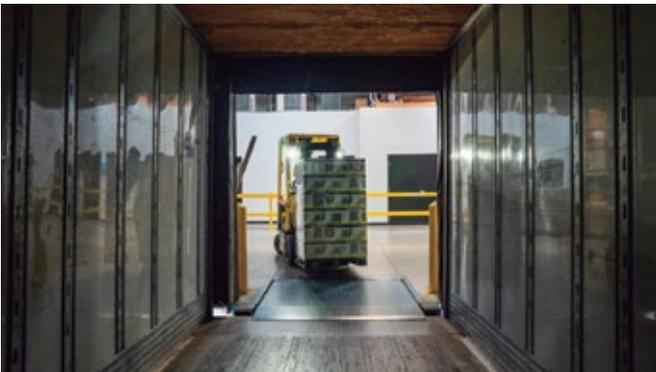
- Nomear um ou mais conselheiros de segurança, quando a empresa não esteja isenta de tal obrigação;
- Garantir a existência e a adequação do certificado de formação do conselheiro de segurança nomeado;
- Constitui obrigação do proprietário das instalações, cais de acostagem ou gares de triagem, utilizados para permanência temporária de veículos ou vagões durante o transporte de mercadorias perigosas, nos termos dos anexos I e II, garantir que as zonas de permanência temporária se encontrem adequadamente controladas, bem iluminadas e não acessíveis ao público;
- Constitui obrigação do expedidor, do embalador, do carregador, do enchedor, do transportador, do descarregador ou do destinatário, consoante o caso, nos termos dos anexos I e II, garantir a adoção e aplicação do plano de proteção física para as mercadorias de alto risco.

LEVE

- Expedir mercadorias perigosas com autorização especial de transporte ou autorização de derrogação, quando os anexos I e II o exijam;
- Classificar corretamente as mercadorias perigosas e emitir o respetivo documento de transporte;
- Preencher de forma correta e completa o documento de transporte, no que se refere ao número ONU e à designação oficial de transporte da mercadoria perigosa transportada, bem como

Quadro I

RJCE	CONTRAORDENAÇÃO		
	LEVE	GRAVE	MUITO GRAVE
	COIMAS (€)		
PESSOA SINGULAR	150-500	650-1500	2000-7500
MICROEMPRESA <10 Trabalhadores	250-1500	1700-3000	3000-11500
PEQUENA EMPRESA 10-49 Trabalhadores	600-4000	4000-8000	8000-30000
MÉDIA EMPRESA 50-249 Trabalhadores	1250-8000	8000-16000	16000-60000
GRANDE EMPRESA ≥ 250 Trabalhadores	1500-12000	12000-24000	24000-90000



no que se refere às etiquetas, ao código de classificação, ao grupo de embalagem e ao código de restrição em túneis, quando os anexos I e II o exigiam;

- Utilizar embalagens aprovadas, adequadas à matéria transportada, evidenciando a respetiva marcação de aprovação e sem deterioração grave, e respeitar as taxas máximas de enchimento das embalagens e a proibição de embalagem em comum num mesmo volume;
- Utilizar cisternas desmontáveis, CGEM, cisternas móveis ONU, contentores-cisternas e contentores para granel admitidos para o transporte em causa;
- Utilizar cisternas desmontáveis, CGEM, cisternas móveis ONU, contentores-cisternas e contentores para granel aprovados, com os equipamentos e acessórios adequados, sem deterioração grave, bem como fornecer ao transportador o documento de aprovação dos reservatórios das cisternas em causa ou garantir que existam outros meios de evidência da respetiva aprovação;
- Cumprir as prescrições sobre a marcação e etiquetagem dos volumes;
- Preencher de forma correta e completa o documento de transporte, no que se refere a elementos diferentes dos previstos na alínea d) do presente número, e no que se refere à sequência fixada quanto à indicação dos diversos elementos.
- Cumprir as normas de segurança da carga e do manuseamento ou movimentação das mercadorias perigosas, no transporte em volumes;
- Cumprir as normas de proibição de carregamento em comum de volumes num mesmo veículo, vagão ou contentor;
- Cumprir as normas de segurança relativas à separação de géneros alimentares, objetos de consumo e alimentos para animais;
- Cumprir as normas de proibição da carga em locais públicos aglomerados urbanos que requeira autorização;

- Garantir a existência da sinalização adequada nos contentores, no que se refere às placas-etiquetas, marcas e sinais de alerta.
- Constitui obrigação do enchedor, nos termos dos anexos I e II, cumprir as normas de segurança da carga no transporte em cisternas ou a granel.
- Utilizar apenas veículos ou vagões admitidos e que cumpram as condições técnicas exigidas para o transporte em causa;
- Fornecer instruções escritas aos membros da tripulação do veículo ou aos maquinistas do comboio, antes do início da viagem e numa língua que cada um possa ler e entender;
- Realizar o transporte em embalagens, cisternas ou contentores para granel que não apresentem fugas da matéria transportada, bem como realizar o transporte em veículos-cisternas ou vagões-cisternas com os equipamentos e acessórios adequados e sem deterioração grave;
- Garantir a existência da sinalização adequada nos veículos, vagões ou cisternas, no que se refere aos painéis cor de laranja, placas-etiquetas, marcas e sinais de alerta;
- Garantir a existência dos extintores adequados correspondentes ao veículo ou à carga, operacionais, e dentro da respetiva validade;
- Garantir a existência dos equipamentos de proteção geral e individual da tripulação do veículo ou do maquinista do comboio, aplicáveis de acordo com as instruções escritas;
- Garantir a existência e adequação do certificado de formação do condutor do veículo;
- Não transportar no veículo quaisquer passageiros para além dos membros da tripulação;
- Garantir o cumprimento das regras aplicáveis à vigilância e estacionamento dos veículos específicas do transporte de mercadorias perigosas;



- Garantir, em caso de transporte de mercadorias perigosas de alto risco, a existência e operacionalidade de dispositivos, equipamentos ou sistemas de proteção que impeçam o roubo do veículo, do vagão ou da carga;
- Não utilizar a bordo dos veículos aparelhos de iluminação com chama ou suscetíveis de produzir faíscas.
- Cumprir as normas de segurança da descarga e do manuseamento ou movimentação das mercadorias perigosas, no transporte em volumes, em cisternas ou a granel;
- Cumprir as normas de proibição da descarga em locais públicos ou aglomerados urbanos que requeira autorização.
- Constitui obrigação comum do carregador e do transportador, nos termos dos anexos I e II, respeitar o limite máximo de quantidades transportadas, específico do transporte de mercadorias perigosas, no transporte em volumes.
- Constitui obrigação comum do enchedor e do transportador, nos termos dos anexos I e II, respeitar as taxas máximas de enchimento, específicas do transporte de mercadorias perigosas, no transporte em cisternas.
- Comunicar por escrito ao IMT, I.P., a nomeação do conselheiro de segurança, e, quando for o caso, a sua desvinculação, no prazo de cinco dias úteis a contar do ato da nomeação ou desvinculação;
- Garantir a elaboração do relatório anual de segurança por parte do conselheiro de segurança nomeado, o mais tardar até ao dia 31 de março do ano seguinte a que respeita, de acordo com modelo definido por deliberação do conselho diretivo do IMT, I.P.
- Garantir a existência e adequação por um período de cinco anos,

a cargo do conselheiro de segurança nomeado, dos registos da formação recebida pelos intervenientes no transporte de mercadorias perigosas, bem como da documentação escrita sobre procedimentos de emergência;

- Garantir a elaboração dos relatórios de acidente por parte do conselheiro de segurança nomeado, de acordo com os critérios e modelos definidos por despacho do presidente da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, no prazo de 20 dias úteis a contar da data da ocorrência do acidente;
- Remeter à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil cópia dos relatórios de acidentes elaborados pelo conselheiro de segurança nomeado, no prazo de cinco dias úteis a contar da data da sua elaboração.
- Constitui obrigação de qualquer pessoa, interveniente ou não no transporte, nos termos dos anexos I e II, não abrir os volumes durante a carga, o transporte, a descarga ou qualquer manuseamento ou movimentação de mercadorias perigosas.
- Constitui obrigação de qualquer pessoa, interveniente ou não no transporte, nos termos do anexo I, abster-se de fumar e produzir chamas ou faíscas durante a carga, a descarga ou qualquer manuseamento ou movimentação de mercadorias perigosas.
- Constitui obrigação comum do gestor da infraestrutura ferroviária e do transportador, nos termos do anexo II, elaborar planos de emergência internos para as gares de triagem e aplicar as respetivas medidas.

Este quadro sancionatório já se encontra em vigor. 🟢

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

Envie-nos as suas notícias!

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

Para tal, basta enviar uma sumula ou *press release* para:
informacao@antram.pt

Riscos cibernéticos: de emergentes a emergência

Desde o início do século, os barómetros de risco têm colocado os riscos cibernéticos no topo dos que apresentam maior potencial de crescimento e, simultaneamente, de dano às organizações.

Nos últimos dois anos, os condicionamentos decorrentes da pandemia exponenciaram a dependência do digital por parte das organizações públicas e privadas. Esta transição fulgurante, frequentemente impreparada, resultou em deficientes infraestruturas tecnológicas de suporte, permeáveis a intrusões, falhas de segurança e da respetiva proteção de dados.

É neste quadro que Portugal tem experienciado, nas últimas semanas, um volume de ciberataques sem precedentes, quer em número, quer em impacto, afetando algumas das maiores e mais relevantes organizações do país. Invasões que comprovam o crescente profissionalismo e eficácia destes grupos criminosos e a enorme dificuldade de resposta e estancamento do assalto, bem como as ramificações que atingem clientes, fornecedores e parceiros.

O setor transportador tem sido, à escala mundial, um dos mais afetados por esta escalada de ataques cibernéticos. De acordo com a CheckPoint Research (CPR), entre junho de 2020 e junho de 2021, a indústria sofreu um acréscimo de 186% no volume de intrusões de **ransomware**. Os alvos são transversais aos diversos subsectores e dimensões de empresas, afetando gigantes mundiais como a Maersk, mas igualmente PME e microempresas. As consequências de um ciberataque fazem sentir-se a diversos níveis. Do ponto de vista operacional podem significar a interrupção da atividade da empresa, com significativas perdas financeiras. Uma invasão que logre aceder aos dados guardados na **cloud** é ainda mais lesiva, expondo a organização a avultadas indemnizações e à perda de confiança e reputação. Inúmeras vezes, os atacantes exigem igualmente o pagamento de um resgate para o restabelecimento das operações ou devolução dos dados.



Embora com múltiplas configurações, especificidades técnicas e variações de alcance, os impactos financeiros de um ataque cibernético são muitíssimo avultados e as empresas do setor transportador estão particularmente expostas. Esta circunstância deve-se a três fatores fundamentais.

O primeiro diz respeito a uma priorização histórica da proteção da carga e veículos dos impactos decorrentes de ameaças físicas. A segunda prende-se com a forma como a própria indústria evoluiu, tornando-se dependente de complexos e estruturados sistemas informáticos de monitorização, controlo de encomendas e entregas. Uma invasão que vise derrubar esta infraestrutura resulta na paralisação das operações, ou, pelo menos, numa total incapacidade de controlo e resposta centralizada. Por último, mas não menos relevante, o efeito de escala. O setor transportador é indispensável à economia, atuando em direta relação com as demais indústrias. A paralisação da atividade de uma empresa de transporte resulta não só em inevitáveis prejuízos para esta, mas igualmente para os clientes que serve, com ramificações imprevisíveis, que se poderão estender ao consumidor final.

Luís Teixeira,
Diretor Comercial
F. REGO – Corretores
de Seguros



Sem prejuízo da indispensabilidade do investimento numa infraestrutura informática altamente profissionalizada e com rigorosos mecanismos de segurança e proteção, é fundamental que as organizações disponham da capacidade financeira para responderem, com a prontidão e assertividade necessárias, a um eventual ataque.

O setor segurador tem sido ágil no desenvolvimento de soluções de seguro cibernético altamente abrangentes e completas, mas igualmente de célere ativação e aplicação, respondendo aos constrangimentos de tempo impostos por este tipo de ameaças. Este género de coberturas afigura-se como essencial para a capacitação, quer financeira, quer de **know-how**, das empresas para uma réplica eficaz e contundente aos múltiplos impactos destes ataques.

Estas apólices podem incluir a cobertura das perdas de lucro líquido, as despesas inerentes à contratação de investigadores, auditores jurídicos, peritos e negociadores, o trabalho de advogados e consultores de relações públicas, a remoção dos dados de ameaça e os custos de defesa de multas e sanções.

É impreterível a assunção, por parte dos decisores, que os riscos cibernéticos se afiguram como uma das maiores ameaças ao funcionamento das organizações que lideram, podendo destruir, num só ataque, a credibilidade e estabilidade que levaram décadas a construir. A prevenção é, neste caso, a chave – através de uma dupla proteção de risco, assente na infraestrutura informática e na cobertura seguradora.

As “Shell Entities”

Perante as recentes tendências da tributação internacional, a proposta de Diretiva sobre as Shell Entities afirma-se como mais um passo do comprometimento da Comissão Europeia na promoção de um sistema fiscal robusto, eficiente e justo, principalmente na era pós-COVID-19. Esta proposta faz parte de uma estratégia de curto prazo, em que o objetivo da Europa é garantir a receita pública adequada e assegurar uma tributação justa e eficaz. Não seria possível avançar sem referir o esforço Europeu feito nos últimos anos, em que temos vindo a assistir a importantes avanços neste sentido, mais especificamente, com a adoção da Diretiva Anti-Elisão Fiscal (ATAD 1 e ATAD 2) que consagram mecanismos anti-abuso, maioritariamente dirigidos a empresas multinacionais e operações transfronteiriças. Estes mecanismos foram posteriormente transpostos para a lei nacional, sendo consagrados nos artigos específicos do Código do Imposto sobre o Rendimento Coletivo (artigo 66º, 67º, 83º, 84º), da Lei Geral Tributária (artigo 38º nº2) e do Código do Procedimento e Processo Tributário (artigo 63º).

Assim sendo, nasce no dia 22 de dezembro de 2021 a proposta de Diretiva com medidas de combate ao recurso abusivo às designadas Shell Entities, para efeitos fiscais. Concretamente, a diretiva visa tributar os esquemas específicos de elisão e evasão fiscal, dentro da UE, de entidades que estão presumivelmente envolvidas numa atividade económica, que na realidade em nada se traduz. A razão a que devem a sua existência, passa por permitir que certas vantagens fiscais fluam para o seu beneficiário ou para o grupo a que pertencem, como um todo. A título de exemplo, a criação de fluxos financeiros em jurisdições com impostos inexistentes ou muito baixos ou, noutros casos, para proteção de bens e imóveis de tributação, seja no país que residem ou onde o imóvel está fisicamente localizado.

A proposta envolve um conjunto de etapas, sendo a primeira a determinação se a entidade passa pelos critérios de gateway, que indicam qual o risco de ser uma entidade de baixa substância. Estes critérios de gateway concretizam-se em 3 situações concretas, a saber. Num primeiro caso, se mais de 75% das receitas da entidade nos dois anos fiscais anteriores são rendimentos (passivos) como, juros, royalties e



dividendos. Em segundo lugar, se a maioria da atividade da empresa for transfronteiriça. E, em terceiro lugar, se nos dois exercícios fiscais anteriores a empresa subcontratou a administração das operações diárias e a tomada de decisões sobre funções significativas. Embora se encontrem previstos estes critérios, a proposta evidencia que as empresas cujas atividades sejam sujeitas a um nível adequado de transparência não apresentam risco de falta de substância para efeitos fiscais, como por exemplo, empresas financeiras fortemente regulamentadas.

No caso da empresa em questão preencher os critérios de gateway, então, segue para uma segunda etapa, onde terá de demonstrar que cumpre os indicadores de substância mínima, através da apresentação de informação adicional na sua declaração de rendimentos anual. Estes indicadores de substância mínima são: (i) a detenção de instalações próprias ou para uso exclusivo no Estado-Membro; (ii) ter uma conta bancária própria e ativa na UE; (iii) os diretores e colaboradores residentes fiscais no Estado-Membro da empresa ou a uma distância razoável que seja compatível com o desempenho das suas funções; (iv) diretores qualificados e autorizados a tomar decisões em relação às atividades que geram receita na empresa e diretores que não sejam colaboradores de uma empresa que não a que está associada. Existem ainda mais algumas provas documentais que devem ser disponibilizadas.

Gisela Coelho Carvalho
PwC



A terceira etapa envolve a tomada de decisão sobre se a entidade se classifica ou não como uma Shell Entity. Nesse seguimento, se os indicadores referidos anteriormente forem cumpridos e comprovados por prova documental, presume-se que a entidade não o é. No entanto, mesmo que os indicadores exigidos fiquem demonstrados a entidade pode ser considerada Shell Entity para os fins da Diretiva, caso as provas documentais que a acompanham não sustentem a posição declarada. Adicionalmente, a administração fiscal de cada Estado-Membro continua a poder classificá-la como Shell Entity ao abrigo das disposições nacionais do Estado-Membro e/ou considerar que não é o beneficiário efetivo de qualquer fluxo de rendimentos que lhe tenha sido pago.

Após a presunção de que a entidade é Shell Entity, a empresa tem o ônus da prova de demonstrar que tem substância mínima, ou que não é usada indevidamente para fins fiscais. Nesse sentido, os Estados Membros devem tomar as medidas adequadas para permitir este tipo de refutação, através, mais uma vez, de prova documental. No caso da administração fiscal do Estado-Membro em que a empresa tem a sua residência fiscal (ou pretende adquirir), aceitar esta contestação, esta deixa de ser considerada Shell Entity. Sendo que esta decisão é válida por um ano fiscal e pode ser prorrogada por mais cinco anos, desde que as circunstâncias factuais e de direito permaneçam inalteráveis. A proposta reconhece, contudo, que existem empresas que podem operar ultrapassando os critérios de gateway e não cumprirem os requisitos de substância mínima, mas as suas finalidades serem genuínas. Por essa razão, permite que possam solicitar a certificação de isenção das obrigações da proposta, a qualquer momento, à administração fiscal. Sendo que as condições de validade funcionam por um ano fiscal, mantendo-se a possibilidade de prorrogação por mais cinco anos.

Como principais consequências da classificação como Shell Entity, evidencia-se o direito do Estado-Membro de residência da entidade continuar a exercer direitos de tributação sobre os rendimentos da mesma, de acordo com as leis nacionais. Adicionalmente, salienta-se o facto dos restantes Estados-Membros (que não o da empresa) deverem ignorar quaisquer vantagens fiscais, tais como, acordos e convenções que prevejam a eliminação da dupla tributação do rendimento e do capital, como é o caso da isenção de retenção na fonte ao abrigo da Diretiva Juros e Royalties ou a Diretiva Mães e Filhas. Prevê-se ainda um direito de tributação sobre os rendimentos de uma Shell Entity, de modo a que o(s) acionista(s) da entidade devam

tributar estes rendimentos, deduzidos de qualquer imposto já pago pela entidade fictícia. Para agilizar o processo de implementação destas medidas, o Estado de Residência deve negar a emissão de um certificado de residência fiscal ou emitir-lo com uma declaração de advertência para impedir a sua utilização para efeitos de isenção de dupla tributação do rendimento e do capital ou quaisquer acordos internacionais com finalidade semelhante. Contudo, o anteriormente mencionado não mitiga as obrigações fiscais pré-existentes da entidade em relação a essa jurisdição. Por fim, a Diretiva prevê a troca automática de informação entre Estados-Membros, pelos canais já existentes, e permite ainda que um Estado-Membro possa solicitar ao Estado-Membro da entidade a realização de uma inspeção fiscal a uma entidade residente se suspeitar ser uma Shell Entity. Neste momento, a proposta de Diretiva encontra-se em negociação no Conselho da União Europeia. Se aprovada a Diretiva entra em vigor a 1 de janeiro de 2024.

É de notar que Portugal tem na sua legislação interna, a transposição da ATAD 1 e 2, como referido anteriormente, e enfatizando em especial o nº2 do artigo 38º da LGT, como uma entrada no mundo das Shell Entity. O que significa que, no caso de estarmos perante “construções ou séries de construções que, tendo sido realizadas com finalidades principais de obter uma vantagem fiscal fruste o objeto ou a finalidade do direito fiscal”, o que ocorre é que a tributação deve realizar-se “de acordo com as normas aplicáveis aos negócios ou atos que correspondam à substância ou realidade económica”. Contudo, tal artigo poucas vezes se viu utilizado, dado o procedimento extenso e exaustivo requerido à Autoridade Tributária, no âmbito do artigo 63º do CPPT. Segundo a proposta de Diretiva, nesta ATAD 3, as melhorias concentrar-se-iam a montante, uma vez que as Autoridades Tributárias teriam hipótese de classificar a própria entidade como sendo sem substância, baseada em critérios e métricas regulamentados, em vez de procurar encontrar uma construção ou série de construções sem finalidade económica.

É visível a evolução no sentido da harmonização de critérios de substância mínima para fins fiscais, contudo, ficam no ar algumas questões: estarão, mais uma vez, as administrações fiscais dos Estados Membros capacitadas para o trabalho envolvido? E preparadas para cooperarem? Parece não se tratar de um procedimento cirúrgico, mas sim de uma obrigação de reporte exaustiva e com algum grau de complexidade, numa época em que se vive na expectativa da tributação global mínima efetiva – será too much? 

CAMPANHA



AO VOLANTE,
O TELEMÓVEL
PODE ESPERAR.

A Sinistralidade Rodoviária é um problema a nível mundial: todos os anos morrem 1,35 milhões de pessoas em todo o mundo. São 3700 pessoas por dia, 1 pessoa a cada 24 segundos. É a primeira causa de morte dos 5 aos 29 anos. Em Portugal, apesar dos resultados obtidos nas últimas duas décadas, em 2021, mesmo em pandemia, 389* pessoas perderam a vida nas nossas estradas. Um número muito longe do único aceitável: **ZERO**.

O TELEMÓVEL E O RISCO DE ACIDENTE

A tentação de responder a chamadas e notificações do telemóvel é uma realidade que provoca muitos acidentes. Ao volante, ninguém é “multitasking”.

Escrever uma mensagem é a distração mais perigosa.

Note bem:

- A utilização do telemóvel durante a condução aumenta em quatro vezes a probabilidade de ter um acidente.
- A 50 km/h, olhar para o telemóvel durante 3 segundos é o mesmo que conduzir uma distância de 42 metros com os olhos vendados, o equivalente a uma fila de 10 carros.
- Utilizar o telemóvel durante a condução provoca um aumento no tempo de reação a situações imprevistas superior ao efeito de uma taxa de álcool no sangue de 0,8 g/l.

O QUE É ESPERADO DE CADA UM DE NÓS

A conduzir, desligue-se desta distração perigosa e opte por uma das seguintes estratégias:

- Desligue o telemóvel.
- Ative o modo silêncio.
- Coloque o telemóvel no porta-luvas ou num local que não permita o acesso.
- Ative as mensagens de voz para que as pessoas possam deixar mensagens enquanto viaja.
- Pare em local autorizado e seguro para verificar ou devolver chamadas urgentes.
- Evite, sempre que possível, usar o modo mãos livres.
- Tome a iniciativa de dizer que volta a ligar mais tarde, sempre que se aperceber que a pessoa para quem telefona está a conduzir.

* Resultado preliminar

O QUE ACONTECE SE ADOTAR COMPORTAMENTOS INDEVIDOS

[Para além de colocar a sua vida e a dos outros em risco]

Comportamento infrator	Consequências legais		
	Coima	Inibição de conduzir	Pontos subtraídos na carta de condução
Utilização ou manuseamento de forma continuada, durante a marcha do veículo, de qualquer tipo de equipamento ou aparelho suscetível de prejudicar a condução.	250 € a 1250 €	1 a 12 meses	3 pontos

Até novembro de 2021, registaram-se 23.096 infrações por uso indevido do telemóvel, mais 8% do que em igual período do ano anterior.

ENVOLVA-SE NA CAUSA

Pais, professores, alunos, escolas, empresas, organizações e associações do setor público e privado são convidados a desenvolver iniciativas que alertem para os riscos da distração do telemóvel na condução.

Se tiver desenvolvido alguma iniciativa ou campanha, ou tiver algum testemunho encorajador sobre o tema, torne-se embaixador da causa e partilhe-a connosco para comunicacao@ansr.pt.

Dar o exemplo é a melhor forma de inspirar e encorajar a mudança.

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.

#ZeroTelemóvel #ZeroMortes

Siga a ANSR nas Redes Sociais, mas não as utilize durante a condução!



Referências bibliográficas:

ANSR (2022). *Relatório Novembro 2021- Sinistralidade 24 horas Fiscalização e contraordenações*. Barcarena: Autor

Jeff K. Caird, Sarah M. Simmons, Katelyn Wiley, Kate A. Johnston, William J. Horrey (2018). Does Talking on a Cell Phone, With a Passenger, or Dialing Affect Driving Performance? An Updated Systematic Review and Meta-Analysis of Experimental Studies. *Human Factors*, Vol. 60, No. 1, February, pp. 101–133

P C Burns, A Parkes, S Burton, R K Smith (TRL Limited) and D Burch (Direct Line Group) (2002). How dangerous is driving with a mobile phone? Benchmarking the impairment to alcohol. *TRL Report TRL547*

<https://www.think.gov.uk/themes/mobile-phones>

<https://www.nhtsa.gov/risky-driving/distracted-driving>

https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/rsa_mobile_dl.pdf?sfvrsn=9282add2_10

DOHM adquire cinco camiões a gás natural

A consciencialização verde da empresa e o sério compromisso com o ambiente faz com que a frota esteja em constante renovação, incorporando veículos recentes de forma a contribuir para a diminuição do impacto ambiental.

Com a finalidade de cooperar na redução das emissões de CO₂, a DOHM adquiriu cinco novos veículos a gás natural, estando um deles já em circulação e os outros acabados de chegar.

Na sua contínua preocupação com a sustentabilidade apresenta os novos veículos, que emitem menos 25% de CO₂, são mais ecológicos e amigos do ambiente.

A empresa tem plena noção de que é impreterível cuidar do planeta e que a circulação das mercadorias é essencial à vida, logo, conjuga os dois fatores desempenhando a sua atividade com toda a segurança, rigor e cuidado ambiental, zelando pelo futuro da Terra e das gerações!

...We do. 🌱



Transwhite renova frota com camiões Scania

A Transwhite apostou na marca Scania para reforçar a sua frota de camiões.

O investimento reflete a confiança que ao longo dos anos a empresa tem depositado na marca sueca. Pelas suas características e pormenores, os veículos adquiridos proporcionam não só a segurança dos motoristas como também a segurança do próprio serviço de transporte – dois fatores fundamentais para a atividade da Transwhite e do seu negócio. 🌱



Transcoura renova frota

A empresa Transcoura adquiriu recentemente oito camiões novos. Segundo declarações da gerência esta nova aquisição vai permitir reduzir as emissões de carbono e proporcionar maior conforto aos motoristas. 🌱



Unicombi premiada com “Índice de Excelência”

A empresa Unicombi S.A. é a vencedora na categoria Construção, Infraestruturas, Transportes e Logísticas do Índice de Excelência 2021, segundo o estudo de clima organizacional e desenvolvimento do capital humano da Neves de Almeida HR Consulting. No universo nacional de pequenas empresas a Unicombi destacou-se num excelente 6º lugar.



Santos e Vale abre nova plataforma na região de Lisboa

Integrada na estratégia de expansão, crescimento e sustentabilidade ambiental, a nova plataforma da Santos e Vale, em Odivelas, está equipada com os mais sofisticados meios logísticos e digitais que vão possibilitar um aumento na capacidade de processamento dos envios nas zonas de atuação, permitindo assim, a otimização das entregas e recolhas na região.

Segundo Joaquim Vale, administrador da Santos e Vale, “a nova plataforma de Odivelas irá permitir estarmos ainda mais próximos dos nossos clientes da cidade de Lisboa. Com uma localização geográfica preferencial, dá-nos a possibilidade de utilizarmos veículos mais ecológicos e outras formas de entrega e recolha mais sustentáveis e que nos garantem uma total fiabilidade de serviço. Apesar dos tempos



difíceis que todos passamos e ainda estamos a viver, iremos continuar com a nossa Estratégia de Crescimento e com a nossa Política Ambiental de que tanto nos orgulhamos.” 🌱

A nova Geração Scania Super em foco

A Revista ANTRAM esteve em Sodertalje, na Suécia

Depois da apresentação mundial da nova Scania Super, que ocorreu online, a 11 de novembro, e sobre a qual a Revista ANTRAM escreveu no seu último número, foi organizada no final do mês de novembro, uma visita às instalações da Sede da Scania, em Sodertalje, na Suécia, para dar a conhecer em detalhe à imprensa especializada do setor, todas as novidades da renovada gama Scania Super.

A nova plataforma de motores Scania – denominada por Super, em homenagem ao emblemático Scania-Vabis L75 de 1961 – centra-se na sustentabilidade, economia de combustível e consequente redução de emissões de CO₂, incorporando ainda importantes melhorias nos chassis, eixos e tanques para maior modularidade.

Com o lançamento dos novos Scania Super, a marca sueca dá um passo importante para a nova legislação Euro 7, com a qual espera superar os novos cortes nos níveis de emissões até 2025.

Esta nova gama de motores de 13 litros da Scania, plataforma completamente nova, que a Scania R&D levou 5 anos a desenvolver a partir do zero, representa um investimento total de mais de dois mil milhões de euros.



Os clientes dos novos motores Scania obterão uma maior eficiência de combustível, capacidade de utilização de biocombustíveis, valores de economia total de funcionamento e uma redução das emissões de CO₂ para um nível completamente novo. No que concerne à poupança de combustível, os novos Scania Super, em circulação durante um ano, em comparação com um motor equivalente da série anterior, chega aos 3.000 litros de gasóleo anuais.

Devido ao chassi flexível (denominado por MACH- Chassis de Arquitetura Modular da Scania) dos novos Scania Super, a nova gama de tanques de combustível, disponível em três tamanhos (S, M e L) com capacidade entre 165 a 700 litros cada, poderão ser instalados em local que satisfaça as necessidades do cliente. Como novidade, a Scania introduziu uma unidade de otimização de combustível, que se encontra instalada na lateral do tanque principal. Com a instalação desta unidade, a Scania acaba por resolver de uma vez por todas o clássico desafio sobre como utilizar todo o combustível do tanque.

Em termos de segurança em estrada, os novos Scania Super pos-



suem um desempenho suave dos travões do motor. Os camiões de longo curso Scania são há muito tempo conhecidos pelo sistema opcional de travagem auxiliar, conhecido como retarder. No entanto, esta nova gama de motores tem como opção um novíssimo sistema de travagem auxiliar de libertação por compressão (conhecido pelo acrónimo CRB) da Scania. A tecnologia CRB significa que muitas combinações de tratores não irão necessitar do retarder, desde que a topografia não seja demasiado montanhosa.

As novas caixas de velocidade Scania Opticruise – G33CM e G25CM - que acabarão por substituir todas as atuais soluções automatizadas da Scania, fornecem uma parte crucial do desempenho total



do novo grupo motopropulsor, são 60 kg mais leves comparativamente com as anteriores e os intervalos de troca de óleo foram também melhorados, devido à maior precisão e à utilização de filtros de óleo maiores e de óleo de alta qualidade.

Os novos espelhos digitais – Scania MirrorViewCamera - também se encontram disponíveis como equipamento opcional para assim melhorar a visão e reduzir os ângulos mortos. Trata-se efetivamente de uma vantagem quando se faz manobras em cruzamentos apertados e áreas urbanas movimentadas. A visualização dos ecrãs de 12.3 polegadas de alta resolução é facilitada de modo a que apenas sejam necessários pequenos movimentos oculares do condutor a fim de se obter a imagem completa. Em circulação noturna, estes espelhos digitais, adaptam-se de forma a não perturbar a visão noturna do condutor. De facto, o sistema consegue suavizar o brilho da luz direta do tráfego atrás do veículo, para que a luz indesejada no visor seja reduzida.

O interior da cabine dos novos Scania Super também sofreu atualizações e vem com novas opções. Foram acrescentados, ou substituídos em algumas áreas, novos estilos, estofos e esquemas de cores.

Ainda durante este evento organizado pela Scania, houve ainda

tempo para se ter um primeiro contacto com os novos modelos Scania Super, na pista de testes da Scania no Demo Center da Scania. Ao volante dos novos Scania Super nota-se desde logo um reduzido ruído do motor ao rodar em baixas rotações, os espelhos digitais, em substituição dos tradicionais retrovisores, proporcionam uma excelente visão do condutor em relação ao tráfego que segue atrás, como também na realização de manobras. A visão do condutor é de facto excelente, seja durante o dia ou durante a noite e isso foi possível comprovar porque os testes foram realizados durante o dia e já ao anoitecer.

Quanto ao novíssimo sistema de travagem auxiliar de libertação por compressão (CRB), verificou-se na pista de testes, numa descida pouco acentuada, que o mesmo é mais rápido a atuar que o retarder.

A marca sueca irá inicialmente produzir a nova gama com quatro níveis diferentes de potência para a Euro 6: 420, 460, 500 e 560 cv, tornando-a relevante para muitas aplicações diferentes, como transportes de cargas gerais ou com temperatura controlada.

Todos os motores podem funcionar com HVO, sendo que dois deles podem ser encomendados para utilização com biodiesel 100% renovável. 

DaimlerTruck: baterias elétricas versus hidrogénio?

A DaimlerTruck definiu claramente o seu rumo estratégico e segue uma estratégia na eletrificação do seu portfólio de produto equipando os seus camiões, tanto com a tecnologia de baterias elétricas como células de combustível, dependendo da aplicação e utilização do camião.

Camiões equipados com células de combustível podem ser a melhor solução, especialmente para aplicações com necessidade de maior flexibilidade e com maior exigência no segmento do transporte pesado e longo curso. Neste campo, a DaimlerTruck tem desenvolvido diferentes parcerias, designadamente:

- Em cooperação com a empresa Linde, a DaimlerTruck tem vindo a desenvolver a próxima geração de tecnologia de reabastecimento de hidrogénio líquido para camiões com células de combustível;

- No domínio das infraestruturas para postos de abastecimento de hidrogénio ao longo de importantes rotas de transporte na Europa, a DaimlerTruck planeia trabalhar em conjunto com as empresas Shell, BP e TotalEnergies;
- Adicionalmente, o Grupo DaimlerTruck, IVECO, Linde, OMV, Shell, TotalEnergies e o Grupo Volvo comprometeram-se a trabalhar em conjunto para ajudar a criar as condições para o lançamento de camiões a hidrogénio na Europa, como parte da H2Accelerate (H2A);
- Ainda no âmbito das parcerias, o Grupo DaimlerTruck e o Grupo Volvo fundaram a joint venture Cellcentric em 2021. O objectivo da cellcentric é tornar-se um dos principais fabricantes mundiais de sistemas de células de combustível.

Para mais detalhes consulte o DaimlerTruck Media Site. 

Andamur arranca com nova área de serviço

A Andamur La Junquera-Llers (Gerona) situa-se estrategicamente e foi criada para reduzir os tempos de reabastecimento e otimizar as rotas de transporte.

Comprometida em fornecer aos seus clientes tudo aquilo de que necessitam em cada uma das suas rotas e em oferecer uma ampla gama de serviços, a Andamur criou a maior Área de Serviço para camiões da Europa - a Área de Serviço Andamur La Junquera - Llers (Gerona).

A nova Área de Serviço da Andamur situa-se num ponto de especial interesse para o transporte profissional: a 20 quilómetros da frontei-

ra de França, a apenas 12 quilómetros de La Junquera e a 200 metros da saída 3 da portagem AP7. Além das atuais 16 vias de abastecimento - com um sistema de 6 mangueiras simultâneas, que permite reabastecer vários produtos ao mesmo tempo, reduzindo ao máximo os tempos de espera e de reabastecimento, e fazendo com que um camião possa reabastecer em aproximadamente 8 minutos (Fast Service) -, a Andamur La Junquera conta com uma variedade de serviços para abarcar as necessidades dos condutores nas suas paragens: estacionamento de segurança, restaurante, loja, supermercado, lavandaria, duches e ginásio, entre outros. 



Scania apresenta campanha nos contratos de manutenção...

A Scania inicia o ano com uma nova campanha para clientes com Contrato de Manutenção para camiões (e autocarros) com mais de 300.000 quilómetros. Dependendo dos quilómetros iniciais do veículo e dos anos de contrato, os clientes Scania receberão até 35% de desconto em peças e peças reposição.

Estes descontos estão disponíveis para clientes Scania que adquiram um Contrato de Manutenção para o seu veículo com mais de 300.000 quilómetros. Quanto mais longo for o contrato, maior será o desconto em certas peças e peças reposição*. Assim, os veículos com um máximo de um milhão de quilómetros num contrato de um ano receberão um desconto de 20%; com um contrato de dois anos, o desconto é de 30% e com um contrato de três anos, o desconto é de 35%. Se o veículo exceder um milhão de quilómetros, o desconto em peças reposição é de 35%, independentemente dos anos de contrato. Além disso, aqueles que optarem pelo Contrato de Manutenção de três anos, em conjunto com o desconto de 35%, recebem um presente de marca no valor de 60 euros*.

“Queremos ajudar os clientes que decidem prolongar a vida do seu Scania. Os descontos que fazem parte desta campanha vão até 35% em determinadas peças e peças reposição que são essenciais para manter os seus veículos em bom estado. Diferentes ambientes, estilos de condução e rotas afetam o desgaste dos veículos. Na Scania, adaptamos os planos de manutenção a cada tipo de cliente e empresa, garantindo o máximo tempo de funcionamento, aumento da produtividade e menos interrupções nas operações diárias”, referiu Fernando Bustamante, Diretor de Serviços da Scania Ibérica.

Peças sobresselentes de elevado desempenho

A Scania projeta as suas peças reposição para fornecer o mais elevado nível de desempenho, força, economia de combustível e segurança. Os peritos identificam e organizam rapidamente os elementos de que necessita e a rede logística global assegura que todas as peças reposição Scania estejam disponíveis para uma entrega rápida.

Graças a esta campanha, que ficou disponível desde o dia 1 de fevereiro, os clientes que contratarem entre um e três anos de manutenção beneficiarão de descontos de 20, 30 e 35% em determinadas peças dos seus veículos. Além disso, até 30/06/2022, os clientes que celebrarem um contrato de manutenção de três anos receberão um presente da marca no valor de 60 euros.

** Esta oferta é válida para contratos de manutenção assinados entre 01/02 e 30/06 2022 e manutenção realizada exclusivamente na rede oficial de serviços da Scania Portugal. O presente avaliado em 60 euros será dado aos primeiros 1.000 clientes que assinarem um contrato de manutenção de 36 meses. Consulte as condições desta promoção e a lista de peças incluídas no seu concessionário mais próximo ou na página Web da Scania.*

... e reforça serviços ligados a condições especiais

A Scania continua a concentrar-se nos benefícios dos seus serviços ligados e, a fim de proporcionar aos clientes uma amostra dos mesmos, a marca está a oferecer benefícios especiais no serviço de descarregamento remoto de tacógrafos com um desconto de 30% até 30 de junho para novos registos

A Scania lança nova campanha onde os serviços são os protagonistas. Os clientes que se inscreverem para o descarregamento remoto de tacógrafos entre 20 de dezembro e 30 de junho de 2022 receberão um preço reduzido para todo o ano de 2022. Assim, a subscrição deste serviço para novos contratos será de 10,9 euros (+ IVA) por veículo/mês em comparação com o preço sem oferta de 15,9 euros (+ IVA). Este desconto implica uma poupança aproximada de 30%*.

“Estamos convencidos que o descarregamento remoto de tacógrafos é uma grande ajuda para os nossos clientes, por isso queremos que experimentem este serviço, que vejam as vantagens que lhes traz e que isso significa menos uma preocupação na gestão do seu negócio. A Scania oferece garantias totais de segurança da informação, fiabilidade do serviço e apoio técnico para a implementação”, comentou Fernando Bustamante, Diretor de Serviços da Scania Ibérica.

Só vantagens

A lei obriga os profissionais de transportes a descarregar dados de 28 em 28 dias. Graças a este serviço, a Scania executa esta tarefa de forma totalmente autónoma a cada 21 dias, libertando o condutor do descarregamento manual e poupando os custos de um servidor informático e da sua manutenção.

O sistema da Scania é seguro e fiável, para além de dispor do hotel de cartões onde a informação é armazenada. Uma informação que, por outro lado, permanece totalmente acessível a todos os clientes de uma forma fácil de utilizar através do portal da Scania.

Além disso, este serviço de descarregamento remoto de tacógrafos tem um calendário para gerir os descarregamentos, relatórios de gestão de veículos e condutores e o apoio técnico necessário para tirar partido de todos os seus benefícios.

**O preço especial aplica-se a novas matrículas e por veículo/mês. Após o fim das condições especiais da campanha (1 de janeiro de 2023), o preço do serviço mudará automaticamente para o preço da tarifa em vigor nessa altura.*

Jornadas pedagógicas da ANESPO - O modelo pedagógico no horizonte 2030



O evento realizou-se no passado dia 12 de novembro, na Fundação Calouste Gulbenkian, tendo contado, na cerimónia de abertura, com a presença do administrador Guilherme de Oliveira Martins, do Secretário de Estado Adjunto e da Educação, Jorge Costa, e do Presidente da Direção da ANESPO, José Luís Presa.

A temática da inovação pedagógica esteve bem presente nas 3 intervenções de abertura.

O 1.º Painel – Educação e Formação Profissional – Balanço e perspectivas no horizonte 2030, contou com as participações de José Matias Alves, da Universidade Católica Portuguesa, Domingos Fernandes, do ISCTE, Pedro Dominginhos, do Instituto Politécnico de Setúbal, e de Julen Elgeta, da Associação dos Centros de Formação Profissional de Iniciativa Social do País Basco. Foi um painel muito interessante em que se refletiu sobre a educação enquanto bem social ou solução para fornecimento de mão-de-obra.

Depois de almoço a primeira sessão da tarde refletiu sobre a escola e

as condicionantes provocadas pela COVID19. Participaram representantes de 3 escolas profissionais: Arcélio Sampaio, da CIOR Famalicão, Daniel Joana, de Trancoso, e Sandra Quitério, da Praia da Vitória. O tema seguinte versou sobre Autonomia, Flexibilidade e Escola Inclusiva. Participaram Ana Pereira, da Escola Profissional de Odemira, Angelina Presa, da ETAP de Caminha, Carla Grande, da PROFITECLA de Barcelos e Guilherme Rocha da Escola Técnica e Profissional da Moita.

A terminar, o incontornável tema da Gestão/Garantia da Qualidade alinhada com o EQAVET, com a questão de saber como desenvolver e consolidar os sistemas. Carlos Correia, Escola de Comércio do Porto, Carlos Sousa, Escola Profissional da Mealhada, Jorge Gamboa, do Fundão, e José Luís Pegada, de Ourém, foram os participantes numa interessante mesa redonda.

Os trabalhos terminaram com a apresentação das conclusões pelo Diretor do CEFANESPO, Carlos Vieira.

Prémio de Boas Práticas Erasmus+

O Centro Qualifica do IPTrans participou no projeto ERASMUS + Educação de Adultos “Rede Municipal de Escolas Formadoras em TIC para a Comunidade Local”, envolvendo as escolas secundárias José Afonso, Eduardo Gageiro, de S. João da Talha e o IPTrans.

Para além das aprendizagens realizadas e da implementação das práticas junto dos adultos, ainda tivemos a surpresa de sermos contemplados com o prémio de Boas Práticas.

Conselho de Orientação Estratégica 2021

No passado dia 29 de setembro, no auditório da nossa escola, teve lugar a reunião anual do Conselho de Orientação Estratégica (COE) com a presença de muitos dos parceiros do IPTrans.

Abertos os trabalhos pelo Presidente do COE, António Pombinho, coube à Direção e ao Coordenador Geral, José Bourbon, apresentar aos novos membros um breve enquadramento histórico da escola e do COE.

A reunião ficou também marcada pela tomada de posse e apre-

sentação de novos membros: Carlos Lopes, da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Diogo Lacerda Machado, gestor, especialista em transporte aéreo, Luís Cabaço Martins, administrador do Grupo Barraqueiro, Vítor Palhóco, em representação de Susana Paulino, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, e Teresa Pereira, representante de Jorge Reis, Presidente do SIMAB – Sociedade Instaladora de Mercados Abastecedores.

Depois de um período de prestação de contas, em que foram dadas informações sobre as atividades realizadas e os resultados alcançados para cumprir com as anteriores recomendações do COE, os membros do COE foram convidados a apresentar as suas novas recomendações para 2022 e anos seguintes.

Tratou-se de mais uma reunião muito participada, tendo sido encerrada pelo Presidente do COE, António Pombinho.



Órgãos associativos reunidos - Balanço de sete anos de atividade

Dia 11 de outubro realizou-se, no auditório do IPTrans, a Assembleia Geral da AEPTL, na qual se discutiu o plano de atividades e orçamento de 2021 e o relatório e contas de 2020.

Presentes os representantes de todos os órgãos associativos e os principais executivos.

António Pombinho, Presidente da Mesa da Assembleia Geral, abriu os trabalhos, dando a palavra ao Presidente da Direção, Nelson Sousa, o qual, com o apoio do Coordenador Geral, José

Bourbon, apresentou o Plano de Atividades e a proposta de Orçamento.

Nelson Sousa e António Pombinho lembraram a história recente de recuperação sustentada e superação, sucesso que só foi possível com a perseverança e a excelência do trabalho realizado pelos presentes.

Prestados todos os esclarecimentos e ouvido o parecer favorável do conselho fiscal, o Plano de Atividades e Orçamento foi aprovado por unanimidade.

A assembleia pronunciou-se, igualmente de forma favorável, pela aprovação do Relatório e Contas de 2020.

Destaque, nesta reunião, para o balanço de 7 anos de atividade feito pela Direção, o qual suscitou, da parte dos presentes, um voto de louvor à Direção pelo bom trabalho realizado.



Abertura do Curso Técnico Superior Profissional de Logística

- Representantes do Instituto Politécnico de Setúbal dão início ao curso



8 de novembro foi a data escolhida pelo Instituto Politécnico de Setúbal (ISP) para o início desta oferta formativa de nível superior.

Na cerimónia, realizada na sala polivalente do IPTrans, estiveram presentes a Vice-presidente do IPS, Ângela Lemos, o Subdiretor da ESCE – Escola Superior de Ciências Empresariais, Pedro Pardal, e a Coordenadora do Curso, Helena Penalva.

O IPTrans fez-se representar pelo Coordenador Geral, José Bourbon, o qual destacou o esforço realizado por todos os envolvidos, em muito pouco tempo, para o sucesso do projeto e a importância atribuída pelo Município à concretização do mesmo, uma vez que ele representa a primeira oferta de ensino superior do concelho.

Os restantes membros da mesa destacaram igualmente o significado e importância do momento, seguindo-se uma fase de debate, com a participação dos alunos e de dois docentes presentes. Nesse mesmo dia realizou-se também a primeira aula do CTeSP de Acompanhamento de Crianças e Jovens, da responsabilidade do Instituto Politécnico de Santarém, e que contou, entre outras, com a presença da Diretora da Escola Superior de Educação, Fernanda Ribeiro.

CTeSP de Tecnologia e Programação em Sistemas de Informação

- Sessão de Abertura



Coube ao Chefe do Gabinete do Presidente da Câmara Municipal de Loures, André Antunes, encerrar a sessão protocolar de abertura do novo Curso Técnico Superior Profissional (CTeSP) de Tecnologia e Programação em Sistemas de Informação, da responsabilidade do Instituto Politécnico de Tomar.

Na sua intervenção, o representante da Câmara considerou este um momento de alegria e a captação do ensino superior um marco para o concelho, um pontapé-de-saída para a capacitação económica e social dos jovens lourenses.

A sessão iniciou com as boas vindas a cargo do Diretor da AEPTL/IPTrans, Paulo Lopes, o qual destacou a importância da oferta de ensino superior para o IPTrans e para o concelho.

O Diretor da Escola Superior de Tecnologia de Tomar do Instituto Politécnico de Tomar, João Patrício, valorizou o trabalho de equipa realizado com o IPTrans, o que permitiu, em tão pouco tempo, o sucesso da iniciativa.

Cristoph Ribeiro, da SOFTINSA/IBM, entidade parceira, destacou o apoio da empresa aos estagiários e a elevada empregabilidade na empresa, nos 80%.

ESTÁS NO 9º ANO?

Cursos Profissionais

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



SELO DE
CONFORMIDADE
EQAVET

+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