

revista

Nº 407 | abr/mai/jun 2023 | Trimestral | Ano XLIII

antram

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



Trimestral - Distribuição gratuita aos associados - Preço 2,49 euros

SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

30-1-2
JUNHO - JULHO
2023



grande entrevista a

EXPOCENTRO POMBAL



www.antram.pt

Formação de

Motoristas

O motorista é a imagem da sua empresa!

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



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

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

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

Oferta formativa disponível:

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

Confie a formação dos seus motoristas à ANTRAM

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

www.antram.pt

 **antram**
Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

editorial

pág. 2

grande entrevista

Pedro Braz Teixeira

pág. 4

destaque

O Observatório da Mobilidade
e dos Transportes da AMT

pág. 14

associativismo

ANTRAM participa na B+ Summit

- 1ª Conferência europeia dedicada à bioenergia

pág. 16

assessoria jurídica

A Agenda do Trabalho Digno, o que é?

pág. 20

O que mudou na legislação laboral em 1 de maio de 2023?

pág. 22

Rodar Direito

pág. 26

opinião/técnica

Gestão da qualidade - Qualidade de uma organização:

Linhas de orientação para atingir o sucesso sustentado

pág. 30

Tudo pronto? Dá-lhe gás!... (e eletricidade)

pág. 32

notícias dos associados

pág. 38

Revista ANTRAM nº - 407

comerciais

pág. 40

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** Alexandre Oliveira (FM&A), AMT, ANSR, Ana Cardoso Monteiro, Ana Paula Vitorino, Ana Souta, Armando Miranda, Graça Santos, Helena Braga Marques (Raposo, Sá Miranda e Associados), José Encarnação, José Luís Saragoça, José Maria Bourbon, Leonor Castro (IPTrans), Luís Ortis Montellano (PwC), Mónica Silva, PwC, Susana Mariano · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T · internet: www.antram.pt · email:sede@antram.pt · NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 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 · **Impressão:** Grafisol - Edições E Papelarias, Lda - R. das Maçarocas, Business Center, Abrunheira, 2710-056 Sintra · **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





Já se sabia que o ano de 2023 não ia ser um ano fácil para as empresas de transporte. Depois de um ano de 2022 caracterizado por uma forte procura dos serviços de transporte, segue-se um ano de franca desaceleração, em que as empresas enfrentam uma menor procura, com evidentes efeitos ao nível dos preços que registam uma clara descida.

Entrados no segundo trimestre do ano, coincidente com o início dos dias mais quentes e maiores, potenciadores de aumento de consumo e normalmente associados a um aumento do número de transportes, a tendência de queda continuou e hoje, decorrida a primeira metade do ano, continua-se a sentir uma forte desaceleração na economia.

Mais, economias importantes como é o caso da economia alemã, registam já uma recessão técnica após dois trimestres com crescimento negativo.

Estamos, portanto, perante uma Europa a perder gás, com elevados custos sociais, com enormes taxas de financiamento que delapidam a capacidade de investimento das empresas e de consumo das pessoas.

Mas, mais grave, é o facto de ser cada vez mais claro que ainda só estamos no início deste processo de ajustamento e de recessão e ser certo que muitas e mais severas consequências irão surgir a curto prazo para todos nós.

Os sinais começam a ser cada vez mais evidentes. Recentemente percebemos que as vendas das casas já estão a decrescer e que o nível de desemprego subiu ligeiramente.

Ao mesmo tempo, percebemos que o nível de produção industrial do país está a descer face ao período homólogo de 2022 (e quanto menos se produz, menos se transporta!) e que o país pode muito bem-estar em vias de vir a perder ainda mais investimento estrangeiro.

E de que fala a sociedade? De que falamos todos?

A sociedade, muito pela voz dos sindicatos, fala em semana de 4 dias de trabalho, fala em trabalhar menos, fala em greves de meses a fio na educação, fala, por exemplo, na Autoeuropa sempre em risco de fechar por falta de modelos (e que ninguém ache que assim não é, apesar de terem garantido um novo modelo híbrido para 2025) e em menores cargas de trabalho.

No fundo, estamos perante uma sociedade alheada da real dimensão dos problemas. Uma sociedade convencida que não importa falar dos problemas porque, dessa forma, pode ser que eles desapareçam. Fala em direito e fala em turismo. Sempre o turismo! Fala em Jornadas Mundiais da Juventude, mas não fala do agravamento das regras para distribuição de bens no interior da cidade de Lisboa (mais uma vez resultado de decisões políticas incompetentes e que apenas visam parecer bem na fotografia) a que a ANTRAM tem de

estar sempre atenta para não deixar efectivar as mesmas.

E para isso muito contribui a postura dos nossos políticos.

Na verdade, se olharmos para o panorama político, apenas se fala da novela da TAP, do SIS, do Ministro Galamba que, a propósito, nunca se deu a conhecer a este sector (apesar da boa relação mantida com o actual secretário de Estado das infraestruturas) mas nada é dito sobre como apoiar as empresas, diminuir e simplificar impostos, promover o investimento, baixar a carga fiscal das pessoas para tornar os seus salários mais atractivos e assim estimular o trabalho.

Enfim, os empresários estão sós e assim vão continuar. Os do nosso sector e os da maioria dos outros sectores e, portanto, o nosso futuro depende apenas de nós.

Como é nosso dever, a ANTRAM, com grande afinco de toda a direcção, continua a mover-se para promover decisões políticas que contribuam positivamente para o nosso sector e, a esse nível, tudo temos feito para mantermos as ajudas ao nível do gasóleo profissional e a melhoria do funcionamento diário do IMT, com evidente impacto na nossa actividade.

De igual forma, temos procurado reforçar muito o apoio às empresas em todo o processo de formação e digitalização da nossa actividade e disso mesmo é um claro exemplo a recente disponibilização ao mercado da plataforma de registo de tempos de trabalho dos trabalhadores móveis não obrigados à utilização de tacógrafo (normalmente os condutores de viaturas ligeiras e ajudantes de motorista) procurando, assim, a preços muito reduzidos, permitir às empresas evoluírem e simplificarem a sua actividade.

Também seguimos atentos na análise e divulgação das novas políticas ESG, área onde, em breve, os nossos associados irão ter novidades da ANTRAM que, uma vez mais, procurará ser pioneira na divulgação de conhecimento junto do sector.

Fruto da persistência da ANTRAM e mantendo o foco na divulgação do nosso sector, terá lugar, nos dias 30 de Junho e 01 e 02 de Julho, o 6º Salão Nacional do Transporte, em Pombal, evento promovido por esta Associação, onde, como tem sido hábito, aproximamos o nosso sector da sociedade civil, as empresas dos trabalhadores, os fornecedores dos seus clientes, assim potenciando mais negócio, mais atractividade para o sector e melhores relações humanas/profissionais, tornando claro ser possível conciliar negócios e trabalho com um ambiente mais descontraído.

Por fim, uma nota para a realização da primeira edição do evento Next Generation que terá lugar nos dias 15 e 16 de Setembro no Hotel Montebelo Vista Alegre Ílhavo onde iremos falar com os jovens do sector sobre movimento associativo e sobre o processo de sucessão nas empresas familiares, naquele que é o primeiro passo para aproximar os jovens da associação, garantia do seu futuro.



☐ TER UM FILHO
☐ ESCREVER UM LIVRO
☒ **PLANTAR**
38.234 ÁRVORES



bosque scania
10 anos

Em 2013 nasceu o projeto "Um Scania, uma árvore", com o qual nos comprometemos a **plantar uma árvore** (e a cuidá-la durante 100 anos) por cada veículo vendido em Espanha e Portugal. Agora **celebramos 10 anos** a preencher uma área de 90 hectares com pinheiros, amendoeiras, azinheiras e outras espécies próximo do município madrileño de Rivas-Vaciamadrid. Até à data, 38.234 árvores que neutralizam mais de **64.000 toneladas de CO₂**. Mais uma conquista, alcançada.



**um scania
uma árvore**

scania.pt



SCANIA

Pedro Braz Teixeira

Criámos 24 mil empregos e perdemos 105 mil de pessoas com licenciatura

Começando por uma perspetiva económica mais global, quais são os principais desafios que se colocam, a médio prazo?

Há três questões, de médio prazo, mais ou menos globais: a fragmentação geopolítica, as taxas de juro e a turbulência bancária e a transição climática.

Em relação à fragmentação geopolítica, começamos com a crise de 2008. Esta veio dar uma machadada muito grande no prestígio do modelo económico ocidental porque um modelo que, aparentemente, era ótimo, afinal cai como um castelo de cartas.

Mais recentemente, tivemos a pandemia que veio pôr em causa a dependência excecional de diversas economias ocidentais dos fornecimentos da China.

No fundo é a cadeia logística muito extensa que criou alguns problemas...

Não. É pior do que a cadeia logística muito extensa. É a concentração e a dependência de uma única entidade, um país. Porque, se a cadeia fosse muito extensa mas se fosse diversificada, podia falhar num lado mas teríamos alternativas. O problema é a cadeia ser tão concentrada num só fornecedor. Nalguns casos, há produtos que só existem numa fábrica a nível mundial!

A pandemia veio pôr em causa a dependência da China e a guerra a dependência da Rússia. Quais são as consequências desta fragmentação? Estamos a viver um processo de reforço ou regresso à proximidade geográfica (*reshoring, nearshoring, friendshoring*). Se uma indústria estava na Alemanha, regressa à Alemanha ou vem para a Europa ou para países mais próximos ou mais amigos, mais seguros.

No fundo, ultrapassar as ameaças que se colocam com o atual modelo de globalização...

...que não tem, necessariamente, que pôr completamente tudo em causa, mas que é uma forma de diversificar o risco.

Isto, ainda por cima, vem ao encontro com um processo de reindustrialização que já vem de 2014. Ou seja, há um reforço de uma reindustrialização europeia, que leva agora um grande impulso com este contexto. Portanto, nós temos um contexto de fragmentação geopolítica que vai implicar uma reindustrialização europeia.

Portugal tinha a obrigação de se preparar para aproveitar este movimento! Mas nós não temos feito o nosso trabalho de casa, apesar de o processo ainda não estar terminado...

O pior cenário do crescimento mundial dos últimos 30 anos

Ainda podemos ir a tempo...

Eu acho que vamos... Já perdemos muito tempo mas o processo é tão gigantesco e tão global, está tanta coisa em jogo, que há margem para nós aproveitarmos também. Mas não nos vai cair no colo! Se nós fizermos o trabalho de casa, podemos beneficiar com isto. Se não fizermos, não aproveitamos.

Qual é a implicação concreta que isto tem para o setor dos transportes? Se houver realmente esta reorganização, esta reindustrialização, se Portugal participar de forma



ativa nisto, significa que, em vez de termos o transporte marítimo da China para a Europa, podemos passar a ter transporte de Portugal para o resto da Europa.

A questão da fragmentação geopolítica já foi referida na reunião de Davos - era, aliás, o tema deste ano (Cooperação Num Mundo Em Fragmentação) -, é uma ideia que está assumida. O FMI e o Banco Mundial, nas novas previsões, dizem que têm o pior cenário do crescimento mundial dos últimos 30 anos, de médio prazo, por causa da fragmentação geopolítica.

Essa fragmentação faz-se, basicamente, entre o Ocidente, a Rússia e a China...

Sim. No fundo, é o mundo a reagrupar-se por blocos. Aliás, temos ainda um outro exemplo dessa fragmentação, entre os EUA e a Europa... Portanto, a fragmentação é mesmo dentro do próprio Ocidente. Há alguns riscos de fragmentação geopolítica.

Mas a questão é esta: vai haver um aumento, uma alteração dos transportes, e há oportunidades que se vão gerar se nós fizermos o nosso trabalho de reindustrialização que é suposto.

Qual é que é o trabalho que nós temos que desenvolver para aproveitar esta oportunidade? Quais são principais linhas de atuação que os governos devem ter para promover esse crescimento da competitividade e da capacidade de aproveitarmos também esta oportunidade?

Eu costumo falar em três grupos de soluções. Um primeiro grupo é aumentar a dimensão média das empresas portuguesas. Porque, se nós tivéssemos a mesma estrutura de em-





prego do que a média da União Europeia, tínhamos um PIB 14% superior, tínhamos salários mais altos - porque as empresas maiores são mais produtivas, podem pagar salários mais altos...

Fusão de empresas, fiscalidade... Não há estímulo para esse objetivo. Continua a existir um preconceito relativamente às grandes empresas...

É. Um preconceito e contradições políticas! Um segundo conjunto de soluções está relacionado com a atração do investimento direto estrangeiro (IDE), sobretudo se for exportador, porque é, digamos assim, uma forma de importar desenvolvimento.

A AutoEuropa foi o último grande investimento estrangeiro que nós fizemos e já em 1999!

Investimento da Europa, dos Estados Unidos, de países mais avançados...

A lógica é: ao trazermos IDE de países mais evoluídos do que nós, recebemos capital, tecnologia, até novas capacidades de gestão... as empresas estrangeiras trazem novas formas de gestão, modelos mais avançados... Portanto, é uma forma de modernização da economia. E, se vier para ser exportação, melhor ainda. A AutoEuropa foi o último grande investimento

estrangeiro que nós fizemos e já em 1999! Precísavamos de ter as melhores condições para isso, com mais simplificação administrativa...

Redução dos custos de contexto...

Tudo aquilo que afeta e prejudica a competitividade da nossa economia. Por exemplo: uma decisão de investimento em Espanha ou em Portugal. Este empresário quis investir em Espanha e, ao fim de dois meses, tinha as necessárias autorizações. Em Portugal, nem em dois anos! São problemas "inventados" em Portugal.

O segundo tema é o das taxas de juros e da turbulência bancária. Estamos agora com inflação e subida das taxas de juros. As taxas de juros não estão especialmente elevadas. O problema é a rapidez com que elas estão a subir. Este é o problema mais difícil para as famílias que não conseguem repercutir os seus aumentos de custos em lado nenhum.

Temos também a questão da turbulência bancária. Dá a ideia de que esta ainda está num estado latente mas, por exemplo, saiu há muito poucos dias um relatório do Tribunal de Contas Europeu, o qual, sobre o BCE, considera que este não está a fazer bem o trabalho de supervisão bancária dos grandes bancos. Isto não nos tranquiliza... devido à arbitrariedade nas decisões, à lentidão na aplicação de medidas.

Deviam ser mais assertivos...

Porque esse é o papel da Supervisão!

Isto para dizer que, este tema da turbulência bancária, pode ressurgir a qualquer momento...

Isso seria mais um drama para a nossa economia e para o mundo...

A turbulência bancária vai levar os bancos a restringir o acesso ao crédito por duas vias: porque o risco é maior, o que lhes poderá colocar problemas de recebimento e, em consequência, problemas de corridas aos bancos para levantamentos. Portanto, os bancos têm mais necessidades de liquidez pelo que vão restringir o crédito.

O lado positivo é que, neste caso, o BCE já não subiria tanto as taxas de juros.

Do ponto de vista da competitividade da nossa economia, para nós nos tornarmos uma economia mais competitiva, para além da questão da dimensão das empresas que já referiu, e que é obviamente importante, que outras medidas é que seriam necessárias?

Eu diria, que a competitividade é importante, mas a produtividade é ainda mais importante. Nós temos mais problemas de produtividade do que de competitividade. Se nós olharmos para o indicador da competitividade, para as contas externas e para as exportações, nós vemos que temos tido contas externas equilibradas – exceto quando houve uma grande subida dos preços do petróleo – e temos vindo a aumentar muito o

Perfil

PEDRO BRAZ TEIXEIRA (Lisboa, 1962) é licenciado em economia pela Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa (FEUNL), onde fez igualmente uma pós-graduação em Economia Internacional. Tem também uma pós-graduação em história do século XIX, pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas daquela universidade. Foi assistente na FEUNL, economista chefe do Banco Santander Totta, adjunto da Ministra das Finanças, Manuela Ferreira Leite, investigador no Núcleo de Estudos de Conjuntura da Economia Portuguesa (NECEP) da Católica Lisbon School of Business and Economics e investigador do Nova Finance Center, Nova School of Business and Economics. Atualmente, é director do Gabinete de Estudos do Forum para a Competitividade. Publicou *O fim do euro em Portugal?* (2012, Actual Editora), *O euro e o crescimento económico* (2017, Fundação Francisco Manuel dos Santos) e *Um guião para um futuro ministro das Finanças* (2019, Ideia Fixa).

peso das exportações no PIB. Nós, em termos de competitividade, não temos estado assim tão mal. Agora, na produtividade é que estamos realmente mal, porque continuamos com uma produtividade baixíssima e com um progresso muito fraco em relação à média europeia.

Precisamos de aumentar o valor daquilo que é produzido

E aí, em relação à questão da produtividade, dos números que referiu, mesmo que estivéssemos na mesma situação de dimensão empresarial, continuávamos a ter uma produtividade mais baixa do que a média da Europa. Ou seja, empresas mais ou menos com a mesma dimensão, em Portugal, têm uma produtividade só de 62% da média europeia. Mas não é só a dimensão...

Sim, não é só a dimensão. A produtividade é medida em valor. Tem a ver com quanto é que vale aquilo que é a produção do trabalho. É o valor por trabalhador. São mais máquinas mais sofisticadas por trabalhador; são trabalhadores com formação superior. E depois precisamos de aumentar o valor daquilo que é produzido, o que pode passar, por exemplo, pelo que fez o calçado, que incorporou mais tecnologia, mais design e mais

marca e, hoje em dia, temos já o segundo calçado mais caro do mundo, a seguir à Itália. Mas temos também que mudar o tipo de produtos que produzimos e vendemos... Precisamos de subir na cadeia de valor. Para isso, precisamos sempre de mais capital e de mais formação profissional e de inovação. E, para isto, precisamos de imenso investimento estrangeiro! Porque nós não vamos "inventar a roda"...

E, para isso, é preciso ter pessoal qualificado...

Nós agora temos um problema que é andarmos a perder pessoal qualificado. Temos emigração mas de pessoal mais qualificado. Os dados do primeiro trimestre deste ano são absolutamente assustadores: porque nós criámos 24 mil empregos e perdemos 105 mil empregos de pessoas com licenciatura. Num ano, é quase o dobro das pessoas que entram para a faculdade!

Por outro lado, temos também um problema do Estado: a administração pública, a lentidão dos seus processos, a falta de celeridade dos serviços públicos no tratamento dos assuntos mais banais...

Voltando à macroeconomia, temos o fenómeno da redução do défice. Quais são as perspetivas futuras? É realista pensarmos em atingir, dentro de poucos anos, 92% do PIB de dívida?

Em relação à redução da dívida, tem de se

reconhecer que estes governos têm apresentado bons resultados.

Mas à custa do quê?

Já lá vamos... Portanto, se a economia crescer, como está planeado, é possível que se consiga. O primeiro trimestre deste ano já deu uma ajuda...

A inflação também ajudou o Estado a ter mais receitas...

Mas o crescimento do PIB no primeiro trimestre foi excecional e já levou à revisão em alta das previsões da Comissão Europeia e do FMI. O problema é, de facto, que essa redução no défice é feita à custa de uma carga fiscal completamente sufocante e de uma enorme degradação dos serviços públicos. Degradação, por duas razões: porque não foi feita, até hoje, nenhuma reforma da despesa pública, no sentido de a tornar mais eficiente - vamos obter os mesmos resultados quando há imensa margem para se eliminarem muitos obstáculos absurdos que existem... E porque se instituíram as 35 horas na administração pública, o que deu uma "machadada" na capacidade dos serviços, de que é exemplo os do setor da saúde. Houve, claramente, uma degradação.

Mas também houve menos investimento na modernização da administração pública ao longo destes últimos anos...

Exato. Também é um dos problemas...



A queda do investimento público, nestes últimos sete anos, representa metade do PRR!

Que, agora, dá a ideia que o Governo está a tentar compensar com o PRR...

Exatamente. A queda do investimento público, nestes últimos sete anos, representa metade do PRR! E isso também explica porque é que a maior parte do PRR está a ir para a administração pública...

E, portanto, o PRR não é também uma oportunidade para a modernização das empresas e do país...

Já agora, deixe-me referir que há um problema com o PRR. Uma das componentes é a digital, a qual podia ser utilizada para repensar toda a burocracia pública. Devíamos aproveitar para repensar completamente os processos. Mas a ideia é, só, comprar equipamento. E vamos continuar a fazer exatamente o mesmo... Vamos gastar um "rio de dinheiro" para fazer exatamente aquilo que fazíamos antes! Só que com equipamentos mais caros. É uma oportunidade perdida!

Apesar de dizer que a competitividade da nossa economia não está tão mal como a

produtividade, não temos ainda o problema crónico do défice externo?

Nos últimos anos, não temos tido.

RA: Mas qual é que é, neste momento, a situação e como é que vê o futuro nesta matéria?

Quando a Troika surgiu, exatamente por causa do desequilíbrio das contas externas, nessa altura tínhamos um défice de 10% do PIB. O que é que aconteceu a partir de 2011? Foi um crescimento excecional das exportações. As empresas portuguesas, devido à retração da procura interna, viraram-se para o exterior. E foi aí que começou o grande aumento do peso das exportações na economia portuguesa que tem vindo a continuar até hoje.

Neste momento qual é esse peso?

50% do PIB.

E, comparando com outras economias consideradas abertas, em que posição é que estamos? Já somos considerados uma economia aberta? Estamos ainda longe do ideal?

Em relação ao peso das exportações na PIB, há um elemento que é muito importante, que é a dimensão da economia. Uma econo-

mia de grande dimensão, continental, como a dos Estados Unidos, não pode ter um grande peso das exportações no PIB...

Tem um mercado interno muito grande também...

Se olharmos para os EUA, é como ter lá dentro a França, a Alemanha...

As economias mais pequenas são mais abertas...

São, necessariamente, mais abertas porque, por exemplo, existem 3 companhias aeronáuticas de produção de aviões a nível mundial: nos Estados Unidos, na Europa e na China. Portugal nunca pode ter. Vai ter sempre que importar aviões. A Europa já pode ser autossuficiente. Nós não podemos comparar a nossa abertura com uma Alemanha, temos de nos comparar com a Dinamarca, a Holanda, a República Checa, países mais ou menos da nossa dimensão. E em relação à nossa dimensão, há muitos desses países que têm percentagens do PIB na ordem dos 80% ou mais. Nós temos vindo a melhorar mas...

...ainda temos uma margem de crescimento...

Sem dúvida. Mas, portanto, este governo assume o objetivo de aumentar o peso das exportações no PIB.

o problema de fundo é a falta de empenho em aumentar o potencial de crescimento de médio prazo da economia

Falando agora sobre o programa de estabilidade de 2023-2027 e sobre o PRR, faz uma crítica a ambos, que é a da falta de investimento público e de apoio ao desenvolvimento da produtividade empresarial...

O meu problema é, em parte, com o investimento público mas o problema de fundo é a falta de empenho em aumentar o potencial de crescimento de médio prazo da economia, porque é esse aumento que melhora a nossa situação económica, os salários, o nível de vida das pessoas. E quando se faz a comparação com a Roménia, com a Turquia ou com outros países...

...nós fomos ultrapassados...

Isso significa que nós estamos estagnados, que os salários dos portugueses estão estagnados. O problema é que, se nós não crescemos mais do que temos crescido nos últimos 20 anos, vamos continuar a ter esta estagnação dos salários. E esta estagnação e a falta de pers-

petivas é uma das coisas que está a levar à emigração dos nossos quadros mais qualificados.

Mas essa falta de empenho em aumentar o potencial de crescimento da economia tem que ver com o quê? Com o facto de o governo não apostar no crescimento da dimensão das empresas?

Tem a ver com a produtividade, porque o potencial crescimento da economia, pode ser dividido entre o aumento do emprego e o aumento da produtividade. Aparece no programa de estabilidade, na parte final dos anexos está lá o crescimento. Quando nós dizemos que devemos crescer pouco, quer dizer que a nossa produtividade vai crescer pouco.

Mas o que é que o Governo devia fazer que não está a fazer para reforçar esse aumento da produtividade?

No fundo, aquilo que eu disse sobre a dimensão das empresas, o crescimento do IDE e os custos de contexto...

(O programa de estabilidade e o PRR) Não têm impactos macroeconómicos

Portanto, não vê, no programa de estabilidade, respostas claras, nem no PRR, a essas questões?

Há as chamadas políticas de fachada, por exemplo, um 'programazinho' de promoção de inovação, destinado a 1% das empresas. E as outras 99% são completamente ignoradas. Não tem impactos macroeconómicos.

Noutro dos seus textos, aborda outro tema, a propósito da questão da sustentabilidade da Segurança Social, que é a questão da natalidade. Como é que vê o tema da baixa natalidade, da sustentabilidade da Segurança Social e do papel da imigração nesta equação?

A minha questão principal, em relação à natalidade, é que nós temos este problema há mais de 40 anos e ainda não começámos a olhar para ele e a tomar medidas. Agora, talvez um bocadinho mais, com a questão da generalização das creches gratuitas, mas é algo que começa agora, mas de forma incompleta. E não estamos a conseguir resolver o problema. Nós ainda não começámos a fazer nada de relevante e já estamos a baixar os braços antes de tentar resolver o problema. Isso é o que me faz confusão. Desistimos antes de tentar.



Pode ser que todas estas medidas subam a taxa de natalidade de 1,2 para 1,6 ou para 1,8, que é menos do que os 2,1 de que nós precisamos. Mas, se nós olharmos para os gráficos da natalidade, em todos os países, exceto em Portugal, há uma inflexão da curva.

o problema da imigração é um dos fatores que explica o Brexit

E em relação aos imigrantes?

Relativamente a isso, eu acho que é importantíssimo, em termos conjunturais, em que a economia está com falta de mão-de-obra. Mas, atenção! O que é suposto acontecer é que, quando a economia está no pleno emprego, as empresas serem forçadas à automatização, substituição de trabalhadores por máquinas, de maneira a que haja um aumento dos salários. Porque sempre que recorremos à imigração, isso é um obstáculo às subidas dos salários. E as pessoas que, até ideologicamente, defendem a imigração, esquecem-se deste facto.

A imigração ajuda-nos a "empurrar o problema com a barriga", porque esses imigrantes

estão a criar o direito de receber as suas reformas. E, se alguns voltarem para os seus países, nós, daqui a uns anos, em vez de estarmos a receber as remessas dos emigrantes vamos ter que pagar as dos imigrantes.

Como é que os imigrantes podem, de facto, resolver o problema da segurança social? É se eles tiverem uma natalidade muito superior à dos portugueses.

De todo o modo, convém lembrar que o problema da imigração é um dos fatores que explica o Brexit. E, se nós olharmos para o panorama europeu, nós verificamos que a imigração está no top 3 da preocupação da esmagadora maioria dos países. No caso de Portugal não está. E é um problema com ramificações ao nível das escolhas políticas e dos nacionalismos e da extrema-direita.

Voltando ao crescimento do PIB, como é que vê a evolução do mercado de trabalho? Ou seja, do seu ponto de vista, como é que vai evoluir o mercado de trabalho nos próximos tempos?

Nós estamos muito próximos do pleno emprego. Talvez estejamos agora a sair um pouco do pleno emprego mas as estimativas da taxa natural de desemprego são de 6% a 7%. Eu diria que, nos próximos anos, não havendo numa catástrofe, é razoável que continuemos mais ou menos com uma taxa de desemprego sem grandes alterações. Como se perspetiva um crescimento da economia razoável, não me parece um cenário provável o seu crescimento.

Outra questão que já aflorámos brevemente é a da evolução da carga fiscal, que tem vindo sistematicamente a aumentar, agora, com a inflação, ainda aumentou mais, associada ao IVA. Porque é que, na sua opinião, a carga fiscal tem vindo a aumentar sistematicamente ao longo dos anos?

Tem vindo a aumentar em contradição com as promessas dos sucessivos programas de sustentabilidade. Em permanente contradição com as promessas dos programas de sustentabilidade, a carga fiscal tem aumentado. Por razões ideológicas e pelo fracasso económico.

a falta de sucesso no crescimento económico, também explica porque é que há aumento da carga fiscal

Mas que razões ideológicas são essas?

É o Estado querer gastar mais, precisar de mais receitas para distribuir recursos. Também tem que ver com o próprio fracasso económico, o que é muito visível face a Espanha. Como Espanha tem tido, apesar de tudo, algum sucesso económico, o próprio crescimento da economia gera receita fiscal. Em Portugal, como isso não tem acontecido, como não tem havido um crescimento natural, não há receita fiscal decorrente da atividade económica. Portanto, é preciso aumentar mais os impostos para fazer face à despesa pública. O fracasso económico, a falta de sucesso no crescimento económico, também explica porque é que há aumento da carga fiscal e esta disparidade enorme das taxas de imposto face aos outros países.

Como é que olha para a política fiscal, quer do ponto de vista das pessoas, quer do ponto de vista das empresas?

A questão de baixar o IRC faz sentido para aumentar a dimensão das empresas porque um IRC mais baixo permite reter mais lucro

e, portanto, que o crescimento orgânico das empresas aconteça de forma mais fácil. Quanto mais se retira de imposto, menos fica para as empresas. Por outro lado, um IRC alto é um claro obstáculo ao IDE.

Mas quais são neste momento os nossos principais fatores competitivos positivos? É a mão-de-obra barata?

Aquilo que me transmitem é o facto de já haver cá algum IDE das empresas que pretendem investir. Os salários acabam por ser um fator mas há muitas coisas que não são fatores competitivos.

No meio económico, fala-se muito no tema do crescimento. Haverá um momento em que não se possa crescer mais, nomeadamente por causa da sustentabilidade? Quais são os limites do crescimento, se é que os há?

Um primeiro tipo de resposta tem a ver com a desmaterialização da economia. Nós temos uma economia que é cada vez menos pro-

dução de bens e cada vez mais produção de serviços imateriais, como seja tudo o que é digital. É possível termos uma estabilização do consumo de matérias-primas e isso pode ser compatível com o crescimento continuado do PIB pela desmaterialização. E, se nós olharmos, por exemplo, para a estrutura do emprego nos Estados Unidos, cerca de 1 ou 2% estarão na agricultura, menos de 20% na indústria e o restante nos serviços.

Depois, existe uma outra via mais radical — mas que eu acho que não serve a Portugal — que passaria por trabalhar menos, ganhar menos, consumir menos, gastar menos em produção, gastar menos recursos.

E como é que fica a sustentabilidade da segurança social se as pessoas trabalharem menos? Se este fôr o caminho, quem tem que dar o “pontapé de saída” são os países mais ricos e avançados. Não é Portugal.

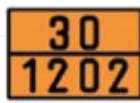
Se todos adotarem uma mudança de comportamento, pode haver uma mudança na sociedade. Não acho isso delirante nem impossível. Mas atenção às implicações! 🌱



ProvaImpar

Braga: 253 622 046
Vila Franca de Xira: 263 151 774
Viana do Castelo: 258 020 620

www.provaimpar.pt



Verificação Metrológica **Tacógrafos** Transporte Mercadorias Perigosas **ADR** Inspeção à Instalação **Gás Natural**



Certificação e Ensaios ATP



Deliberação n. 283-A/2023 de 13 de Março

► Verificação Intermédia / renovação (3 anos)

► Ensaio em Túnel Termodinâmico (6 anos)

Braga
Vila Franca de Xira (Túnel)

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
- Gestor de Tráfego
- ADR para Gestores e Quadros
- Acondicionamento de Carga: Estiva e Amarração
- Condução Defensiva, Económica e Ambiental
- Segurança e Saúde no Trabalho
- Segurança Rodoviária
- Etc.

Novidade

- Curso de Formação Contínua de Motoristas de Veículos Pesados de Mercadorias (CAM - Renovação de CQM)
- Certificado pelo IMT, I.P.

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


formação online
antram

www.antram.pt

Para mais informações
e inscrições contacte
os Serviços Regionais
ou a Direção Comercial

 **antram**
Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

15 e 16 de setembro
Hotel Montebelo Vista Alegre - Ílhavo

NEXTGENERATION



Na senda da aproximação que tem vindo a ser promovida pela ANTRAM junto dos seus Associados, a Direção Nacional decidiu, este ano, dedicar atenção especial à nova geração de empresários do setor, promovendo nos dias 15 e 16 de setembro, a 1ª edição das Jornadas Next Generation.

Dado que o futuro da Associação passa inevitavelmente pelas novas gerações, a ANTRAM desafia todos os jovens empresários a marcar presença nesta iniciativa e a apresentar a sua visão e expectativas em relação à evolução futura da ANTRAM e do associativismo.

Esta primeira edição das Jornadas Next Generation será dedicada à evolução do movimento associativo e ao processo regenerativo das empresas familiares e respetivos desafios.

Contamos consigo!

Programa Provisório

Dia 15 setembro

16h30

Acreditação dos participantes
Check-in no Hotel

17h00

Abertura

Retrospectiva vídeo-fotográfica sobre a ANTRAM

17h15

Painel - A evolução do associativismo
(com a participação da Direção Nacional da ANTRAM)

Testemunhos

“Experienciar o associativismo”

18h45

Visita ao Museu Vista Alegre

20h00

Jantar

Dia 16 setembro

10h00

Painel – O processo transgeracional
nas empresas familiares

Oradores:

Marina Malhão-Pereira | Secretária Geral da AEF
Luís Silva e Diana Costa | Partners da KPMG

12h45

Encerramento dos trabalhos

13h00

Almoço

NOTA:

A inscrição neste evento é restrita e limitada a empresários do setor com idades compreendidas entre os 20 e os 40 anos.

INSCRIÇÕES LIMITADAS

A inscrição neste evento é restrita e limitada a empresários(as) do setor com idades compreendidas entre os 20 e os 40 anos.

BOLETIM DE INSCRIÇÃO

A enviar para:

joao.campos@antram.pt

15 e 16 de setembro
Hotel Montebelo Vista Alegre - Ílhavo

NEXTGENERATION



Empresa: _____ Associada n.º _____

Participante: _____

Participante: _____

Telef.: _____ Email: _____

Morada de faturação: _____

Código postal: _____ Localidade: _____ NIF _____

CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO

Empresas Transportadoras Associadas

☐ **Inscrição individual** **250,00**

inclui participação nos trabalhos + alojamento em quarto single (1 noite) + refeições

☐ **Inscrição dupla** **400,00**

inclui participação nos trabalhos + alojamento em quarto duplo (1 noite) + refeições

TOTAL

INSCRIÇÃO SERÁ VÁLIDA APÓS RECEPÇÃO DO BOLETIM E DO RESPECTIVO PAGAMENTO

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

O Observatório da Mobilidade e dos Transportes da AMT



Ana Paula Vitorino

Presidente do Conselho
de Administração
da Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes



Desde 1 de maio, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) disponibiliza ao público em geral o website do Observatório da Mobilidade e dos Transportes, no endereço <https://observatorio.amt-autoridade.pt>, que constitui um instrumento único e inovador que permite a consulta interativa de dados e análises referentes aos vários mercados da mobilidade e dos transportes em Portugal.

A AMT é o regulador económico independente de âmbito nacional para os setores dos transportes rodoviários, ferroviários, fluviais e marítimos, englobando as atividades de prestação dos serviços de transporte e de gestão das respetivas infraestruturas. No âmbito das suas atribuições a AMT tem o compromisso de promover a investigação sobre os diversos mercados dos transportes, bem como monitorizar e acompanhar a atividades nesses mercados.

O Observatório constitui uma ferramenta de informação para os setores regulados e de apoio à investigação, bem como de apoio às funções da AMT, quer de regulação e supervisão, quer de análise prospetiva regulatória. Assume-se assim como uma fonte de informação sistémica para o exterior, contribuindo para a melhoria dos processos de decisão, para a promoção da investigação académica e para a antecipação de dinâmicas e evolução dos mercados.

A criação do Observatório foi precedida de um exercício de benchmarking com observatórios internacionais, de modo a recolher e replicar as melhores práticas internacionais. De facto, países como Espanha, França, Reino Unido e Suécia também disponibilizam este tipo de ferramentas com o objetivo de observação dos mercados do transporte ferroviário, rodoviário e marítimo-portuário, complementado, tal como em Portugal, do poder de recolher regularmente dados junto

dos intervenientes nesses mercados. A divulgação de dados e análises sectoriais fornece uma visão objetiva do desempenho das empresas. A criação do Observatório foi também amplamente participada, tendo sido efetuadas consultas a um conjunto alargado de **stakeholders**, inclusive entidades reguladas, tendo em vista a recolha dos seus contributos para que o Observatório se afirmasse como um instrumento útil para o desenvolvimento da sua atividade.

O Observatório da AMT assenta num sistema informático com arquitetura de **Business Intelligence**, onde os dados, bem como a respetiva informação de contexto, são armazenados de forma centralizada e estruturada. A relevância e importância do projeto foi expressamente reconhecida pela AMA (Agência para a Modernização Administrativa) através da aprovação de um cofinanciamento de fundos europeus em 57% do seu valor global.

O projeto, desenvolvido nos últimos dois anos, reflete as necessidades atuais de informação do Regulador, mas ao mesmo tempo encontra-se preparado para acolher necessidades futuras de análise de informação regular, sistemática e periódica.

No website, os utilizadores podem aceder aos dados públicos do Observatório através de relatórios dinâmicos interativos. À data atual, o Observatório conta com mais de 1 bilhão de dados processados, envolvendo 2900 indicadores e mais de 9500 entidades.

O website está estruturado por modos de transporte, permitindo uma navegação rápida e intuitiva e por uma multiplicidade de critérios. Os relatórios dinâmicos são acompanhados de um breve enquadramento para mais fácil consulta por qualquer utilizador.

Para a maioria dos regulados, designadamente no setor da ferrovia,

marítimo-portuário, sistemas de metro, vias navegáveis e infraestruturas ferroviárias, existe um histórico de cinco anos de informação. De entre a informação disponibilizada encontram-se, por exemplo, relatórios dinâmicos que detalham as mercadorias movimentadas nos portos nacionais, tal como demonstrado na figura “Resumo da Atividade Mensal Portuária I.

No âmbito do transporte nacional rodoviário pesado de mercadorias,



dando resposta à necessidade de tratamento e divulgação de dados relacionados com o sector, a AMT publicou, em março do ano corrente, uma análise estatística que está disponível no website do Observatório da Mobilidade e dos Transportes.

O documento aborda o transporte de mercadorias em Portugal, considerando todos os modos de transporte, com destaque para o transporte rodoviário. São também sintetizados alguns dos indicadores utilizados pela AMT na avaliação da estrutura do mercado. Na elaboração da análise estatística, a AMT utilizou informação que recolheu junto de diversas entidades públicas com as quais estabeleceu protocolos de troca de informação e, apesar de a análise estar focada no ano de 2021, para alguns indicadores é retratada a evolução nos últimos anos. Em próximas edições será possível avaliar a evolução de todas as estatísticas apresentadas, designadamente as relacionadas com a estrutura do mercado.

A disseminação de conhecimento quanto ao mercado do transporte rodoviário é de relevância transversal, tendo em conta que a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da Comissão Europeia de 2020 - que constitui um referencial claro de atuação para entidades públicas e privadas na União Europeia, com o objetivo de redução das emissões de gases com efeito de estufa em 55 % e com impacto neutro no clima até 2050 - preconiza um sistema de transportes multimodal eficiente e interligado, tirando partido dos pontos fortes dos diferentes modos e oferecendo soluções de transporte mais eficientes para pessoas e bens. (ver Figura 23).

Com a disponibilização desta plataforma de disseminação de informação, a AMT dá mais um passo na promoção da literacia sobre a mobilidade e os transportes, que constitui uma das suas prioridades estratégicas de atuação.

No entanto, a AMT continua a trabalhar na evolução e melhoria do Observatório e do respetivo website, no sentido de aumentar as funcionalidades e informação disponíveis. Ciente de que a Inteligência

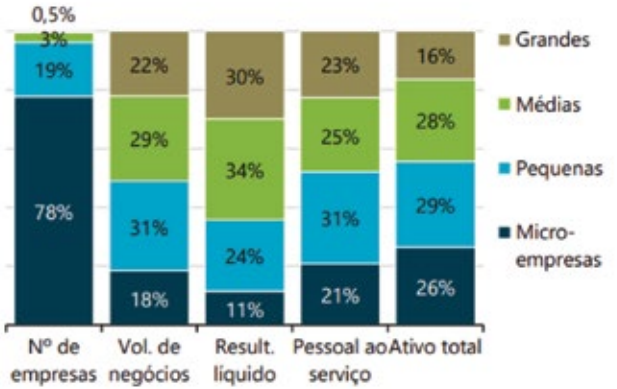
Artificial constitui um instrumento de grande relevância para o desenvolvimento de sistemas tecnológicos que promovam a inovação e a transparência e sejam baseados em abordagens flexíveis e rapidamente adaptáveis à mudança, a AMT, em cooperação com os melhores investigadores nacionais em matéria de IA aplicada à mobilidade e transportes, encontra-se já a desenvolver o “Observatório 5.0”.

Além disso, a AMT pretende implementar a interoperabilidade entre os sistemas de informação das entidades reguladas e da AMT, com informação atualizada a todo o tempo, salvaguardando a confidencialidade dos dados reservados.

A AMT está ciente que a regulação inteligente do futuro

passa pela incorporação da inovação e da Inteligência Artificial. As tecnologias digitais oferecem amplas oportunidades para os Reguladores melhorarem a regulação, em benefício da defesa dos direitos dos consumidores e utilizadores e de uma concorrência não-falseada, atendendo aos desafios cruciais que se colocam no futuro do desenvolvimento sustentável.

Figura 23 – Indicadores de caracterização das empresas do setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410), agrupadas por dimensão (2021)
(Fonte: AMT)



ANTRAM participa em Seminário sobre Crescimento Ferroviário no Corredor Atlântico Ibérico - Desafios & Oportunidades"

Os Portos de Aveiro e da Figueira da Foz promoveram no passado dia 27 de abril, no Museu da Vista Alegre, em Ílhavo, um seminário internacional subordinado ao tema "Crescimento Ferroviário no Corredor Atlântico Ibérico - Desafios & Oportunidades". Este seminário decorreu no âmbito do projeto Cencyl e teve como objetivo alavancar o desenvolvimento do corredor ferroviário entre Portugal e Espanha, nomeadamente no que concerne à oferta de serviços ferroviários entre os portos portugueses da região centro e os portos secos existentes até à região de Castela e Leão.

A sessão de abertura esteve a cargo do Presidente do Conselho de Administração dos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz, Eduardo Feio, do Alcaide de Salamanca, Carlos Garcia Carbayo e do Presidente da Câmara Municipal de Ílhavo, João Campolargo. O 1º painel, cujo tema foi a "Qualidade das Infraestruturas Ferroviárias do Corredor Ibérico - Desafios", contou com a moderação de Fernando Gonçalves, Diretor da Transportes & Negócios. Os oradores convidados abordaram diferentes áreas: Daniela Carva-

lho, Consultora para o Corredor Atlântico da TIS.pt, debruçou-se sobre a revisão da RTE-T para a promoção da ferrovia e serviços de Short Sea Shipping; Mário Fernandes, Diretor de Planeamento Estratégico das Infraestruturas de Portugal, apresentou o Plano Ferroviário Nacional com destaque para as melhorias do Corredor Internacional Norte e Portos Secos; Marta Alves, Responsável pelo Gabinete de Estratégia da APA e da APFF, deu a conhecer os Portos de Aveiro e da Figueira da Foz enquanto plataformas multimodais competitivas; e Pablo Hoya, Diretor Geral da ZALDESA, falou sobre o Porto Seco de Salamanca como conexão competitiva com os portos do Atlântico.

O 2º painel, cujo formato de mesa-redonda teve como moderadora Dora Assis, Diretora da Supply Chain Magazine, debateu os "Serviços Ferroviários do Futuro - Alavancas para o seu Crescimento". Este painel contou com a participação de Francisco Fonseca, Vice-Presidente da ANTRAM pela Região Norte, de António Nabo Martins, Presidente Executivo da APAT e de Miguel Rebelo de Sousa, Presidente da APEF. 🌱

ANTRAM participa na B+ Summit - 1ª Conferência europeia dedicada à bioenergia

Nos dias 26, 27 e 28 de abril realizou-se no Centro de Congressos do Estoril, a primeira conferência europeia dedicada à bioenergia - a Cimeira Internacional B+ Summit, promovida pela ABA - Associação de Bioenergia Avançada, a EBB - European Biodiesel Board e a EWABA - European Waste-based & Advanced Biofuels Association). Esta conferência contou com a presença de representantes de empresas de transporte, incorporadores, políticos, ambientalistas, fabricantes de automóveis, OEM, associações e fabricantes de HDV, jornalistas - todos especialistas na descarbonização do transporte rodoviário de mercadorias e passageiros.

O primeiro dia foi inteiramente dedicado ao mercado nacional português, enquanto os outros dois se concentraram mais no mercado europeu com oradores internacionais.

Num painel dedicado ao tema "Descarbonizar o transporte pesado", a ANTRAM esteve representada por Gustavo Paulo Duarte, vice-presidente da Direção.

Durante os 3 dias da conferência, vários tópicos foram discutidos, como o caso do uso de B+, os pioneiros de B+, estudos de caso do



impacto do equipamento B+, a política em torno de B+ e outros combustíveis verdes complementares para acelerar a transição para longe dos combustíveis com alto teor de carbono. 🌱

Assistência Jurídica ANTRAM

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

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

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

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

Áreas de Intervenção:

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

Consulte-nos

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

www.antram.pt



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

ANTRAM em festa!

No **2º trimestre de 2023** foram vários os colaboradores da ANTRAM a completarem mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
1 Abril	Ricardo Campos – Região Norte	31 Anos
1 Abril	Ana Souta – Serviços Centrais	20 Anos
15 Abril	José Encarnação - Serviços Centrais	25 Anos
3 Maio	Maria Luísa Neves – Serviços Centrais	44 Anos
6 Maio	Patrícia Neves – Região Centro	4 Anos
25 Maio	Graça Santos – Serviços Centrais	25 Anos
1 Junho	Rui Paiva – Região Centro	36 Anos
1 Junho	Francisco Geraldès – Serviços Centrais	26 Anos
1 Junho	Susana Mariano – Serviços Centrais	24 Anos
8 Junho	Cristina Matos – Serviços Centrais	25 Anos
9 Junho	Diogo Pimenta – Serviços Centrais	26 Anos



Obrigado por fazerem parte da nossa equipa!

Site ANTRAM! Já se registou?

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



A GESTÃO DE FROTA INTELIGENTE PARA A SUA EMPRESA.



LOCALIZAÇÃO GPS DE VEÍCULOS



GESTÃO DE COMBUSTÍVEL



DESCARGA REMOTA DE TACÓGRAFO



GESTÃO DE TAREFAS



**PLANEAMENTO E MONITORIZAÇÃO
DE ROTAS**



DRIVER COACHING

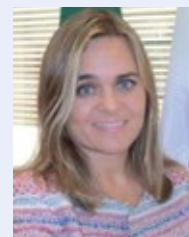
O módulo de Driver coaching do Frotcom dá-lhe informação única para monitorizar em tempo real a forma como os seus veículos são conduzidos. Esta funcionalidade poderosa permite formar os seus motoristas, não só com base em estatísticas e no comportamento médio, mas também em parâmetros de condução registados segundo a segundo.



WWW.FROTCOM.COM

FROTCOM®
INTELLIGENT FLEETS

A Agenda do Trabalho Digno, o que é?



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral

Foi publicada em Diário da República a Lei n.º 13/2023, de 3 de abril, a qual veio introduzir diversas alterações, nomeadamente ao Código do Trabalho, à Lei 105/2009, de 14 de setembro (regulamentação ao Código do Trabalho), ao Decreto-Lei n.º 66/2011, de 1 junho, e bem assim ao Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social.

Estas alterações, na sua globalidade, entrarão em vigor no dia 1 de maio, não obstante as normas sobre serviço doméstico, as quais só se tornam efetivas a partir de 3 de junho.

No que respeita, em concreto, à revisão do Código de Trabalho em Portugal, esta foi debatida e decidida dia **10 de fevereiro de 2023** na Assembleia da República – data também da sua aprovação final global – após dois anos, durante os quais mais de **300 propostas** de alteração foram apresentadas pelos partidos.

Após difíceis negociações e vários avanços e recuos, o documento final acabou por introduzir e modificar mais de 150 normas da lei do trabalho.

Porém, estas alterações à legislação laboral geral fazem parte deste dossier bem mais amplo, conhecido como a **Agenda do Trabalho Digno e de Valorização dos Jovens no Mercado de Trabalho**.

Mas afinal, o que é Agenda do Trabalho Digno?

Em si mesmo, estamos perante um conjunto de medidas que tem como objetivo melhorar as condições de trabalho e a conciliação entre a vida pessoal, familiar e profissional, pretendendo também detetar situações de irregularidade, como falsos recibos verdes ou trabalho não declarado, sem descurar o reforço dos mecanismos de fiscalização, designadamente através do cruzamento de dados entre entidades.

Em concreto, a Agenda do Trabalho Digno vem contemplar cerca de 70 medidas, que têm vários objetivos, tais como:

- combater a precariedade e consequentemente valorizar os salários;
- incentivar o diálogo social e a negociação coletiva, para que as soluções encontradas reflitam as realidades concretas de cada situação;
- promover a igualdade no mercado de trabalho entre mulheres e homens, com medidas novas destinadas a incentivar a real partilha das responsabilidades familiares;
- criar condições para melhorar o equilíbrio entre a vida profissional, familiar e pessoal;
- reforçar os mecanismos de fiscalização, nomeadamente com cruzamento de dados para deteção mais eficaz de situações irregulares.

Refira-se ainda que a Agenda do Trabalho Digno e de Valorização dos Jovens no Mercado de Trabalho não é uma mera iniciativa do Governo português, dando resposta nacional à necessária transposição das Diretivas (UE) 2019/1152 relativa a condições de trabalho transparentes e previsíveis na União Europeia e (UE) 2019/1158 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à conciliação entre a vida profissional e a vida familiar dos progenitores e cuidadores.

Assim sendo, ao mesmo tempo, altera o Código do Trabalho (CT), o Regime Geral das Infrações Tributárias, a lei que regulamenta o CT, o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, o Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social, o regime jurídico das relações de trabalho emergentes do contrato de serviço doméstico, o Código de Processo do Trabalho, o Estatuto da Inspeção-Geral do Trabalho, o regime de execução do acolhimento familiar, o regime jurídico do exercício e do licenciamento das agências privadas de colocação e das empresas de trabalho temporário, o diploma que define as regras para a determinação da condição de recursos a ter em conta na atribuição e na manutenção das prestações do subsistema de proteção familiar e do subsistema de solidariedade, bem como para a atribuição de outros apoios sociais públicos; e procede às alterações na atribuição do rendimento social de inserção, tomando medidas para aumentar a possibilidade de inserção dos seus beneficiários. O diploma que estabelece as regras dos estágios profissionais, assim como o diploma que estabelece o regime de execução do acolhimento familiar, medida de promoção dos direitos e de proteção das crianças e jovens em perigo, também são regulamentados.

Por outro lado, o Governo fica autorizado a alterar a Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LGTFP), aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, para “aplicar ao vínculo de emprego público o disposto na presente lei quanto às condições de trabalho transparentes e previsíveis na União Europeia e à conciliação entre a vida profissional e a vida familiar dos progenitores e cuidadores”.

Em suma, estamos perante um processo legislativo que foi longo, controverso e que criou algumas cisões em sede de concertação social. Se o Governo define a nova lei como “compromisso para o futuro”, da perspetiva empresarial entende-se que, a mesma colocou em causa o cumprimento do Acordo de Médio Prazo para a Competitividade e Rendimentos.

Resta-nos agora aguardar pela implementação prática da nova legislação e perceber qual será ou deveria ser o futuro laboral.

Informação ANTRAM

Nos dias de hoje, ter informação clara e concisa em tempo real é condição essencial para a sobrevivência de qualquer organização.

A premissa da ANTRAM é garantir que, através dos meios que tem ao seu dispor, as empresas Associadas tenham acesso a toda a informação relevante para o seu dia-a-dia e atividade.

Seja através dos canais

Tradicionais

- Telefone
- Cartas e Circulares
- Revista ANTRAM
- Anuário ANTRAM

Online

- Site ANTRAM
- Boletim Informativo ANTRAM
- Mailings Informativos
- Redes Sociais - Facebook e LinkedIn

O que mudou na legislação laboral em 1 de maio de 2023?

Na sequência da publicação da (tão esperada) Lei n.º 13/2023, de 3 de abril, a qual veio introduzir diversas alterações, nomeadamente, ao Código do Trabalho, passamos a destacar abaixo, pela sua importância e impacto, as seguintes:

Regime de proteção da parentalidade:

- A **licença parental exclusiva do pai** passa para 28 dias seguidos ou interpolados, de no mínimo 7 dias, nos 42 dias seguintes ao nascimento da criança, 7 dos quais gozados de modo consecutivo imediatamente a seguir a este. O pai passa também a poder gozar 7 dias de licença adicional, seguidos ou interpolados, em simultâneo com a licença parental inicial da mãe. No entanto, caso a criança seja internada no período após o parto, o pai pode pedir a suspensão da licença durante o período do internamento.
- A **licença parental exclusiva da mãe** passa de 6 semanas para 42 dias consecutivos, a seguir ao parto, de gozo obrigatório.
- O empregador fica obrigado a demonstrar a **inexistência de práticas discriminatórias** que sejam invocadas, nomeadamente em situações de acesso ao trabalho ou à formação profissional ou nas condições de trabalho, por motivo de gozo de qualquer direito previsto para a parentalidade e para a conciliação com a vida privada.

Contrato de trabalho com estudantes:

- Passou a estar consagrado um regime específico para os contratos de trabalho que sejam celebrados com estudantes, que quando celebrados no período de férias escolares, não estão sujeitos a forma escrita, sem prejuízo do disposto em matéria de contratos de trabalho a termo e trabalho temporário.

Dever de informação:

- Foi ampliado o elenco de informações que deverão ser transmitidas pelas entidade empregadoras aos trabalhadores, a saber: (i) a utilização de algoritmos e outros sistemas de inteligência artificial; (ii) a duração e as condições do período experimental, se aplicável; (iii) o direito individual a formação contínua; (iv) a identificação do utilizador de trabalho temporário; (v) o regime aplicável em caso de trabalho suplementar e de organização do trabalho por turnos; (vi) o método de pagamento da retribuição e discriminação dos seus elementos constitutivos; (vii) os requisitos formais a observar pelas partes em caso de cessação do contrato; (viii) a designação das entidades celebrantes de instrumento de regulamentação coletiva aplicável; (ix) os regimes de proteção social, incluindo os benefícios complementares ou substitutivos dos assegurados pelo regime ge-



ral de segurança social; e (x) a identificação do fundo de garantia de compensação do trabalho;

- Sendo que, este dever de informação deverá ser cumprido até ao sétimo dia subsequente ao início da execução do contrato ou, quanto a certas matérias, no prazo de um mês, devendo o empregador conservar prova da transmissão ou receção das informações.

Período experimental:

- O período experimental de 180 dias aplicável à contratação de trabalhadores à procura de primeiro emprego ou desempregados de longa duração deverá ser reduzido ou excluído nos casos em que a duração de anterior contrato a termo, celebrado com empregador diferente, tenha sido igual ou superior a 90 dias.
- Consagrando-se ainda que o período experimental deverá igualmente ser reduzido no caso de o trabalhador ter realizado estágio profissional com avaliação positiva, para a mesma atividade e empregador diferente, com duração igual ou superior a 90 dias, nos últimos 12 meses.
- Por último, e quanto a esta matéria, destacamos o alargamento de 15 para 30 dias do prazo de aviso prévio que o empregador deve respeitar para denúncia do contrato de trabalho durante o período experimental, sempre que o mesmo tenha durado mais de 120 dias.

Contratos de trabalho a termo:

- No que diz respeito a estas matérias – de extrema importância para qualquer entidade empregadora – destacamos a necessidade de o



Ana Cardoso Monteiro



Helena Braga Marques

contrato de trabalho a termo incerto estipular a sua duração previsível.

- Reforçando-se, mais uma vez, a proibição de sucessão de contratos a termo, através da regra (já conhecida) de que a cessação de contrato por facto não imputável ao trabalhador impede a admissão ou afetação de novo trabalhador, não só ao mesmo posto de trabalho, mas também para a mesma atividade profissional, antes de decorrido um período equivalente a um terço da duração desse contrato.

Trabalhadores independentes, mas economicamente dependentes:

- Foi consagrada a definição de “dependência económica”: sempre que o prestador (i) seja pessoa singular, (ii) preste, diretamente e sem intervenção de terceiros, atividade para o mesmo beneficiário e (iii) dele obtenha, pelo menos, 50% do produto da sua atividade. Sempre que a atividade seja prestada a várias empresas, em relação societária de participações recíprocas, de domínio ou de grupo, ou que partilhem estruturas organizativas, entende-se, para este efeito, que é prestada a um único beneficiário.
- Passou a estar consagrada a aplicabilidade a estes trabalhadores independentes de instrumentos de regulamentação coletiva negociais no setor de atividade em que prestam as suas funções, bem como o reconhecimento a estes trabalhadores da possibilidade de serem representados por Sindicatos e Comissões de Trabalhadores e, ainda, de participar e negociar no âmbito de instrumentos de regulamentação coletiva negociais específicos para os trabalhadores independentes.

Regime das faltas:

- Sob compromisso de honra, o trabalhador pode emitir declaração para prova da situação de doença enquanto motivo de falta justificada, mas apenas nos casos em que a situação de doença não exceda três dias consecutivos, sendo que só pode ser utilizada até duas vezes por ano.
- Passa a estar consagrado que em caso de falecimento de cônjuge não separado de pessoas e bens, de filho ou de enteado, o trabalhador pode faltar justificadamente ao trabalho até 20 dias consecutivos.

Trabalho suplementar:

- Ficou consagrado que a partir das 100 horas anuais, o trabalho suplementar é mais oneroso, devendo ser retribuído em dobro face aos acréscimos devidos pelo trabalho prestado até esse limite: (i) em dia útil, acréscimo de 50% na primeira hora ou fração e 75% na hora

ou fração subsequente; (ii) em dia de descanso semanal, obrigatório ou complementar, ou em dia feriado, acréscimo de 100% em cada hora ou fração.

Renúncia a créditos laborais:

- Desde o dia 1 de maio de 2023, que ficou estipulado que os créditos do trabalhador emergentes do contrato de trabalho, da sua violação ou cessação não são mais suscetíveis de extinção por remissão abdicativa, salvo por transação judicial. Assim, apenas no contexto da celebração de um acordo judicial é que os trabalhadores poderão renunciar aos respetivos créditos laborais.

Compensação por cessação do contrato de trabalho:

- A compensação devida ao trabalhador pela cessação do contrato de trabalho foi aumentada para **24 dias de retribuição base e diuturnidades** por cada ano de antiguidade, no caso de caducidade de contrato de trabalho a termo e para **14 dias de retribuição base e diuturnidades por cada ano de antiguidade**, no caso de despedimento por motivos objetivos. No entanto, o acréscimo só poderá ser aproveitado para o período de duração do contrato após a entrada em vigor da nova Lei.

Proibição de outsourcing:

- Passou a estar consagrada (alteração amplamente criticada) a proibição da terceirização de serviços ou outsourcing, para a satisfação de necessidades até então asseguradas por trabalhador cujo contrato de trabalho tenha cessado nos 12 meses anteriores, por despedimento coletivo ou extinção de posto de trabalho.

Admissão de trabalhadores junto da Segurança Social:

- Passou a ser punível como crime, com pena de prisão até 3 anos ou pena de multa, a falta de comunicação à Segurança Social, no prazo de seis meses e nos termos previstos no Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social, da admissão de trabalhadores.

Fundo de Compensação

Desde a entrada em vigor da Lei n.º 13/2023, que cessaram as contribuições das empresas para o Fundo de Compensação, estando atualmente a ser discutido como serão aplicados os valores do referido Fundo, existindo já propostas no sentido de tais valores serem utilizados para pagamento de compensações/indemnizações aos trabalhadores ou valores de formação.



SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE



30-1-2
JUNHO - JULHO **2023**



**EXPOCENTRO
POMBAL**



pedroferaz.com

ORGANIZAÇÃO



APOIOS

novobanco

galp



EW EUROWAG





SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

SEXTA

- 17:00 - Abertura do Certame - Inauguração
- 19:00 - Abertura do espaço de restauração
- 21:30 - Drift noturno (Arfil Trucks, Reboques Sousa)
- 22:30 - Encerramento da exposição
- 23:00 - Tenda DJ com DJ Residente e Bruno de Carvalho
- 03:00 - Encerramento

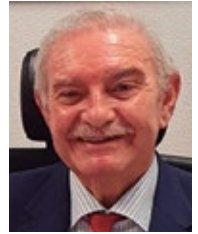
SÁBADO

- 11:00 - Abertura do recinto
- 11:00 - Momento Associativo - "Reflexão e discussão dos temas do setor"
- 12:30 - Abertura do espaço de restauração
- 14:00 - Atividade ECO CLUB (Apoio IDS) 
- 16:00 - Porco no espeto (GRÁTIS - Oferta FROTCOM) **FROTCOM**
- 16:30 - Perícias com Carros e Camiões (Transfradelos, Arfil Trucks, Reboques Sousa)
- 17:00 - Porco no espeto (GRÁTIS - Oferta ABMN) 
- 18:00 - Show Drift (Motas e Carros) Uma participação Jaque & nhpina Stunt Team (Apoio VOSSA) **VOSSA**
- 19:00 - Abertura do espaço de restauração
- 22:30 - Encerramento da exposição
- 23:00 - Tenda DJ com DJ Residente e NS
- 03:00 - Encerramento

DOMINGO

- 10:00 - Abertura do recinto - Exposição
- 11:00 - Concentração e Desfile de camiões (Apoio Carglass e Civiparts)  
- 12:00 - Abertura do espaço de restauração
- 13:00 - Almoço dos motoristas do desfile (Apoio GALP) 
- 14:00 - Atividade ECO CLUB (Apoio IDS) 
- 15:00 - Show Drift (Motas e Carros) Uma participação Jaque & nhpina Stunt Team (Apoio VOSSA) **VOSSA**
- 16:00 - Porco no espeto (GRÁTIS - Oferta PRIO) 
- 16:30 - Perícias com Carros e Camiões (Transfradelos, Arfil Trucks, Reboques Sousa)
- 19:00 - Encerramento Oficial





José Luís Saragoça
Advogado

*Iniciamos neste número da Revista da ANTRAM esta página jurídica a que, por tratar de Direito dos Transportes Rodoviários, julgámos sugestivo chamar de **Rodar Direito**.*

Com esta iniciativa, procuraremos demonstrar, numa perspectiva prática e através de conselhos úteis, que o Direito é, a par de outras, uma importante ferramenta de gestão das empresas para evitar ou minimizar os riscos próprios da actividade, nomeadamente os que se prendem com perdas, avarias ou atrasos nas mercadorias transportadas ou aqueles que se traduzam no pagamento de pesadas coimas por violação da legislação que regula o transporte rodoviário de mercadorias.

O EXCESSO DE CARGA

Hoje irei falar-vos do tema do excesso de carga que, em tempos de crise, é um flagelo de que as empresas de transporte são vítimas. Com efeito, frequentemente, esta infração é imposta por clientes menos escrupulosos que, aproveitando-se da escassez da procura de transportes, carregam o veículo com carga em excesso, evitando, assim, ter de contratar outro veículo e pagar mais.

Como veremos, o legislador, conhecedor desta situação, procurou proteger o transportador, em regra, através de uma responsabilização conjunta com o expedidor, salvo tratando-se de excesso de carga quando o expedidor, os seus agentes ou o carregador, disponham de balanças no local de carregamento ou em caso de embalagens ou unidades de carga com peso unitário predefinido, casos em que a infração é imputável apenas ao expedidor, uma vez que, no primeiro caso, sabia ou podia saber pela sua balança que carregou em excesso, ou, no segundo, porque era conhecedor, através do peso unitário das embalagens, de que iria carregar carga com excesso de peso.

1- COMO CALCULAR O EXCESSO DE CARGA?

Uma dúvida que, muitas vezes se coloca é como calcular o excesso de carga e já temos assistido a interpretações erradas por parte de algumas entidades fiscalizadoras.

É o Direito que nos dá a resposta. Assim, Em primeiro lugar, há que consultar o Regu-

lamento que fixa os Pesos e as Dimensões máximos autorizados para os veículos em circulação (abreviadamente RPD), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 132/2017, de 11 de Outubro, o qual, para este efeito, nos apresenta as seguintes definições:

- **“Peso bruto”**, o conjunto da tara e da carga que o veículo pode transportar – artº 2º, nº 1, f), do RPD.

- **“Peso bruto rebocável”**, a capacidade máxima de carga rebocável dos veículos a motor e tratores agrícolas – artº 2º, nº 1, g), do RPD.

- **“Tara”** o peso do veículo em ordem de marcha, sem passageiros nem carga, com o líquido de arrefecimento, lubrificantes, 90 % do total de combustível, 100 % dos outros fluidos, exceto águas residuais, ferramentas e roda de reserva, quando esta seja obrigatória e, com exceção dos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos, o condutor (75 kg), devendo ainda ser considerado, no caso dos veículos pesados de passageiros, o peso do guia (75 kg), se estiver previsto um lugar específico para o mesmo – artº 2º, nº 1, e), do RPD.

Em segundo lugar, o Código da Estrada (CE) também nos ajuda a resolver a questão. Assim,

- Conjunto de veículos é o grupo constituído por um veículo tractor e seu reboque ou semi-reboque – artº 111º, nº 2 CE

- Para efeitos de circulação, o conjunto de veículos é equiparado a veículo único - artº 111º, nº 3 CE.

Temos assim que o conjunto de veículos,

seja um veículo articulado, constituído por tractor e semireboque, seja um comboio rodoviário, composto por camião e reboque, é, para estes efeitos, considerado como um único veículo.

Actualmente, de acordo com o artº 10º do Regulamento de Pesos e Dimensões (1) os pesos brutos máximos são os seguintes:

1.- Conjunto veículo a motor - semireboque de:

a) Três eixos - 29 t;

b) Quatro eixos - 38 t;

c) Cinco ou mais eixos - 44 t – Artº 10º, nº 4.

2.- Conjunto veículo a motor - reboque de:

a) Três eixos - 29 t;

b) Quatro eixos - 37 t;

c) Cinco ou mais eixos - 44 t. – artº 10º, nº 5.

O valor do peso bruto de conjunto (2) é, pois, o que consta do Certificado de Matrícula do veículo tractor.

Consequentemente, a carga útil (aquela que não pode ser legalmente excedida) é o valor que resulta da diferença entre o peso bruto do conjunto e a respectiva tara, ou dito de outra forma, há excesso de carga quando o peso bruto do conjunto que é pesado é superior ao que vem autorizado no Certificado de Matrícula.

2.- A INFRAÇÃO POR EXCESSO DE CARGA.

O que nos diz a lei sobre o excesso de carga? O artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 257/2007, de

16 de Julho que criou o regime jurídico dos transportes rodoviários de mercadorias (abreviadamente RTM), sob a epígrafe Excesso de carga, dispõe o seguinte:

“1 - A realização de transportes com excesso de carga é punível com coima de € 500 a € 1500, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 - Sempre que o excesso de carga seja igual ou superior a 25 % do peso bruto do veículo, a infracção é punível com coima de € 1250 a € 3740.

3 - No caso da infracção a que se refere o número anterior, a entidade fiscalizadora pode ordenar a imobilização do veículo até que a carga em excesso seja transferida, podendo ainda ordenar a deslocação e acompanhar o veículo até local apropriado para a descarga, recaindo sobre o infractor o ónus com as operações de descarga ou transbordo da mercadoria.

4 - Sempre que o excesso de carga se verifique no decurso de um transporte em regime de carga completa, a infracção é imputável ao expedidor e ao transportador, em comparticipação, salvo nos casos em que o expedidor, os seus agentes ou o carregador disponham de equipamento de pesagem no local do carregamento da mercadoria, ou em caso de embalagens ou unidades de carga com peso unitário predefinido, em que a infracção é imputável apenas ao expedidor. (3)

5 - Nenhum condutor se pode escusar a levar o veículo à pesagem nas balanças ao serviço das entidades fiscalizadoras, que se encontrem num raio de 5 km do local onde se verifique a intervenção das mesmas, sendo punível tal conduta com a coima referida no n.º 2 deste artigo, sem prejuízo da responsabilidade criminal a que houver lugar.” (ênfase a negrito da nossa responsabilidade).

Em relação a esta disposição legal, importa ainda assinalar o seguinte:

- A lei não prevê qualquer tolerância no excesso de carga pelo que o excesso de apenas um kg é punível;
- Pelo contrário, o excesso igual ou superior a 25% do peso bruto do veículo (do conjunto, no caso de veículos articulados, tractor e semireboque, ou de combóios rodoviários, camião e reboque), é punido de forma agravada, passando a coima mínima que, fora destes casos é de 500,00 €, para a coima mínima de 1250,00 €;
- O excesso de carga é apenas da responsabilidade do expedidor quando o transporte se faça em regime de carga completa, ou



seja, aquele “em que o veículo é utilizado no conjunto da sua capacidade de carga por um único expedidor” (artº 2º, n) do RTM) ou, dito de outra forma, quando for emitida uma única guia de transporte, em duas situações: **i) quando o expedidor, os seus agentes ou o carregador disponham de equipamento de pesagem no local do carregamento da mercadoria e ii) em caso de embalagens ou unidades de carga com peso unitário predefinido.**

- Nestas duas situações, para evitar posteriores dificuldades de prova, é importante que o transportador dê instruções aos motoristas para increverem na guia de transporte (na quadrícula 19- Estipulações particulares da guia CMR ou na quadrícula 14- Informações complementares da guia de transporte nacional) as menções, consoante o caso, “carga completa” ou “embalagens com peso unitário predefinido”.

3.- O QUE NOS DIZ A JURISPRUDÊNCIA DOS TRIBUNAIS A ESTE RESPEITO?

A Jurisprudência, ou seja, o conjunto de decisões judiciais, não faz lei; contudo, é, frequentemente, um importante auxiliar para a interpretação da lei, ou porque esta não tem um sentido claro ou porque existe uma omissão, uma lacuna na lei, que o juiz deve preencher de acordo com os critérios legais estabeleci-

dos para o efeito. De entre as diversas decisões judiciais proferidas a respeito desta contra-ordenação por excesso de carga e que consultámos nas bases de dados disponíveis, uma houve que nos parece muito útil para ajudar a esclarecer este assunto.

Trata-se do Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 12.09.2022, Procº nº 508/21.4T9BRG.G1 que veio esclarecer uma dúvida que o nº 4 do supra referido artº 31º suscitava e que era a de saber se, no caso de um transporte em carga completa, para que o expedidor, que dispunha de balanças para pesagem do veículo transportador e sua carga, fosse o único responsável pelo pagamento da coima, era ou não necessário que a pesagem tivesse sido, efectivamente, realizada.

O referido Acórdão veio decidir, suportado na letra da lei e na sua ratio legis (ou seja, a finalidade da lei) que, nesse caso, não era necessário que o expedidor, através dos seus agentes, tivesse procedido à pesagem do veículo, após o carregamento. Bem andou o Tribunal nesta decisão, uma vez que o expedidor é que carregou carga em excesso, e embora tivesse ao seu dispor os meios (equipamento de pesagem) para controlar o peso das mercadorias por si carregadas, não o fez devendo tê-lo feito, pelo que não pode invocar um facto sob seu controlo e que lhe é imputável para se furtar à responsabilidade pela prática da infracção.

1 Em vigor a partir de 12 de Outubro de 2017.

2 Embora a lei não se refira a peso bruto de conjunto, mas sim a peso bruto rebocável (do tractor), dos Certificados de Matrícula dos veículos tractores, emitidos pelo IMT, consta em (Z.3) Anotações Especiais, a expressão peso bruto máximo de conjunto e o seu valor.

3 Este nº 4 do artigo 31.º foi alterado pelo artigo 2.º do Decreto-Lei nº 137/2008, de 21 de Julho e a nova redacção entrou em vigor em 22 Julho 2008

AO VOLANTE, O TELEMÓVEL PODE ESPERAR.

CONDUZIR AO TELEMÓVEL:

aumenta até 12 vezes a probabilidade de acidente.

3 SEGUNDOS AO TELEMÓVEL A



é como percorrer uma distância de 42 m de olhos vendados,
o que equivale a uma fila de 10 carros.



REPÚBLICA
PORTUGUESA
ADMINISTRAÇÃO INTERNA



AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

USAR O TELEMÓVEL DURANTE A CONDUÇÃO É UMA DAS CAUSAS MAIS COMUNS DE DISTRAÇÃO DOS CONDUTORES

QUANDO CONDUZ, NÃO SE ESQUEÇA:

- Desligue o telemóvel ou ative o modo silêncio
- Guarde o telemóvel no porta-luvas ou num local inacessível
- Numa urgência, pare em local autorizado e seguro para telefonar
- Evite usar o modo mãos livres

DÊ PRIORIDADE À VIDA!

Comportamento de risco	Sanções		
	Coima	Inibição de conduzir	Pontos subtraídos na carta de condução
O manuseamento de forma continuada de qualquer tipo de equipamento ou aparelho é suscetível de prejudicar a condução.	250€ a 1250€	1 a 12 meses	3 pontos

Siga a ANSR nas Redes Sociais



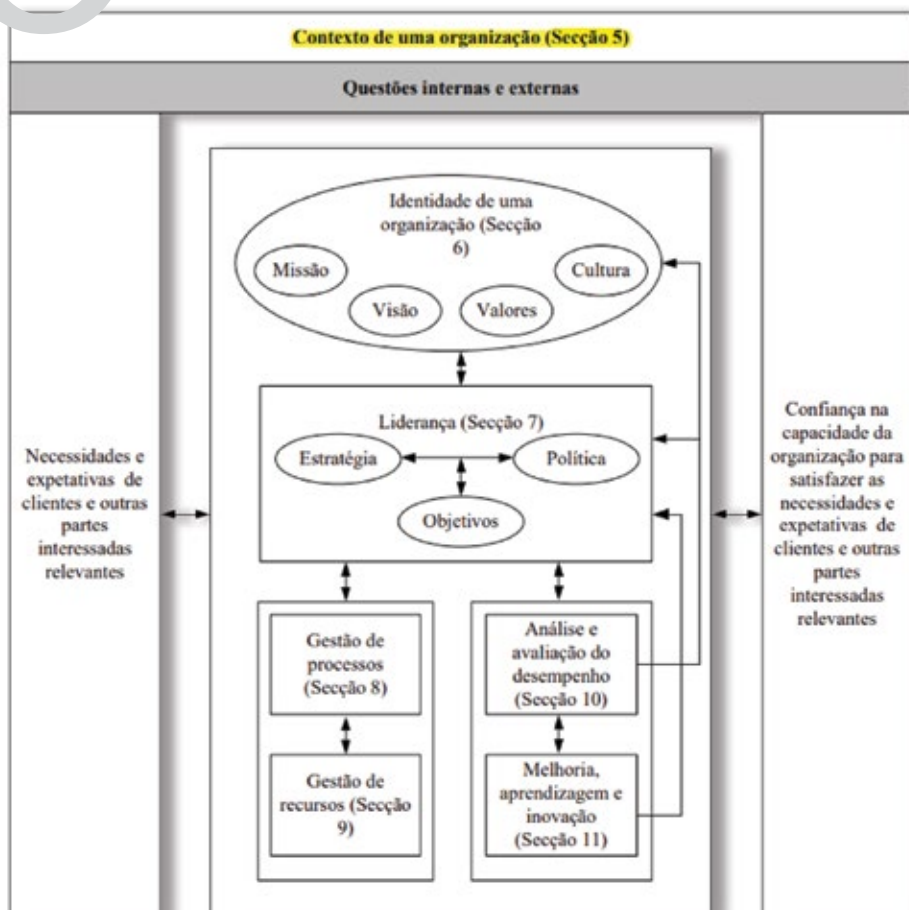
Zero Mortes na estrada
depende de todos nós!

#Zero Telemóvel **#Zero Mortes**

Gestão da qualidade - Qualidade de uma organização: Linhas de orientação para atingir o sucesso sustentado

(NP EN ISO 9004:2019) - Continuação do artigo da Revista ANTRAM nº 405 de out/nov/dez-22

Os elementos essenciais para ser atingido o sucesso sustentado de uma organização são identificados na representação seguinte:



Para atingir o sucesso sustentado, a gestão de topo deverá:

- Analisar regularmente o contexto da organização e verificar se as necessidades, expectativas e impactos individuais das partes interessadas se mantêm relevantes no desempenho da organização;
- promover uma cultura alinhada, ao determinar e comunicar a missão, a visão e os valores da organização;
- determinar riscos e oportunidades a curto e a longo prazo;
- determinar e comunicar as políticas, as estratégias e os objetivos da organização;
- criar um sistema coerente de processos, gerindo os recursos da organização que permitam atingir os resultados pretendidos;
- monitorizar, analisar e rever o desempenho da organização;
- dar capacidade à organização para responder a alterações do contexto, estabelecendo um processo de melhoria, aprendizagem e inovação.

Ter em consideração as necessidades e as expectativas das partes interessadas poderá ajudar a organização a:

- atingir objetivos eficaz e eficientemente;
- eliminar responsabilidades e relacionamentos conflitantes;
- harmonizar e otimizar as práticas;
- criar consistência;
- melhorar a comunicação;
- facilitar a formação, a aprendizagem e o desenvolvimento pessoal;
- facilitar a focalização nas características mais importantes da organização;
- gerir riscos e oportunidades para a sua marca ou reputação;
- adquirir e partilhar o conhecimento

Tendo em vista atingir o sucesso sustentado, a qualidade de uma organização adapta





Graça Santos e Susana Mariano
Antram

as suas características intrínsecas fazendo-as corresponder, na medida do possível, às necessidades e expectativas dos seus clientes e de outras partes interessadas, determinando o que é relevante.

Esta Norma tem um propósito diferente da ISO 9001 (a qual está focada na oferta de produtos e serviços conformes e no incremento da satisfação dos clientes) pois disponibiliza os meios para que uma organização mantenha o foco na experiência global de antecipar, para além das necessidades também as expectativas das suas principais partes interessadas, as quais individualmente podem ser diferentes, estar alinhadas, ser conflitantes com as de outras partes interessadas ou serem rapidamente alteradas.

A organização deverá ter em consideração as inter-relações das suas partes interessadas quando aborda as suas necessidades e expectativas. Consequentemente, os meios usados para as expressar e atingir podem passar, nomeadamente pela cooperação, negociação, recurso a fornecedores externos ou até pela cessação de uma atividade.

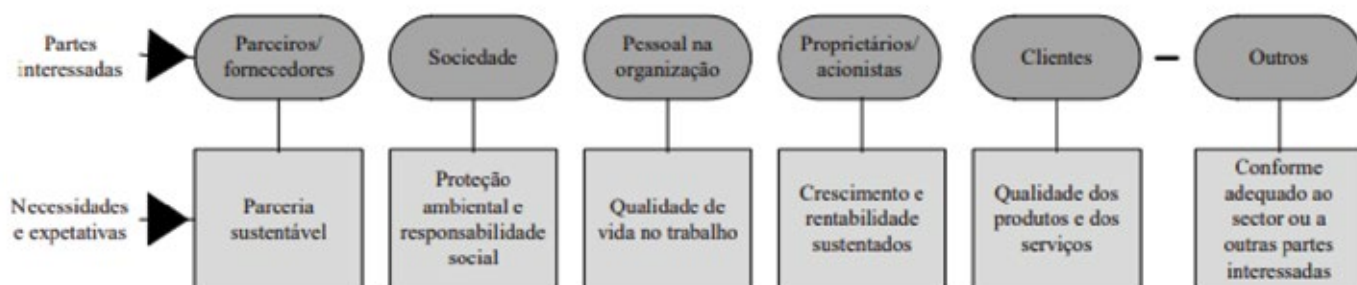
A composição das partes interessadas pode diferir significativamente ao longo do tempo e entre organizações, indústrias, culturas e nações. A Figura seguinte proporciona exemplos de partes interessadas e das suas necessidades e expectativas.



Ao satisfazer de forma consistente e a longo prazo as necessidades e as expectativas das suas partes interessadas, a qualidade de uma organização é melhorada e o sucesso sustentado pode ser atingido. Esta estratégia de longo prazo deverá estar suportada em objetivos de curto e médio prazo, na medida em

que o contexto de uma organização está em constante alteração.

Fonte de informação: NP EN ISO 9004:2019 Gestão da Qualidade. Qualidade de uma organização. Linhas de orientação para atingir o sucesso sustentado.



Tudo pronto? Dá-lhe gás!... (e eletricidade)

Durante o ano de 2022 observou-se, não apenas em Portugal, mas em todo o mundo, um aumento exponenciado dos custos com energia o que, como seria de esperar, teve um efeito adverso nas empresas nacionais, onerando as faturas ainda não totalmente recuperadas dos impactos da pandemia Covid-19.

Em face dessas circunstâncias, foram os estados chamados a apresentar medidas passíveis de atenuar esses efeitos nas faturas energéticas suportadas pelos sujeitos passivos, o que levou à introdução, no Orçamento do Estado para 2023 – promulgado pela Lei n.º 24-D/22 de 30 de dezembro, do regime extraordinário de apoio a encargos suportados com eletricidade e gás natural.

O regime extraordinário de apoio a encargos suportados com eletricidade e gás natural é aplicável a sujeitos passivos de IRC residentes que exerçam, a título principal, uma atividade de natureza comercial, industrial

ou agrícola, a sujeitos passivos de IRC não residentes com estabelecimento estável e, ainda, a sujeitos passivos de IRS com contabilidade organizada.

Na determinação do lucro tributável destes sujeitos passivos referente ao período de tributação que se inicie em ou após 1 de janeiro de 2022, o regime introduz a possibilidade da majoração em 20% dos gastos e perdas incorridos com os consumos de eletricidade e gás natural na parte em que excedam os apurados no período de tributação anterior, deduzidos de apoios recebidos nos termos

do Decreto-Lei n.º 30-B/2022, de 18 de abril. Muito embora a quantificação do benefício aparente ser de fácil resolução, no momento do seu apuramento, levantam-se inúmeras interpretações possíveis que podem gerar implicações diferentes na esfera das empresas.

Com efeito, apesar de aplicável ao período de tributação que se inicia em ou após 1 de janeiro de 2022, não foram, até agora, conhecidas orientações claras da Autoridade

referência quer os custos energéticos globais quer a média de gastos incorridos pelos sujeitos passivos.

O primeiro cenário prospetivado consubstancia-se no apuramento do benefício tendo por referência o cálculo do valor do custo médio anual por unidade de medida. Nesta hipótese, o benefício seria obtido a partir da diferença entre o custo unitário médio do consumo de gás natural e de eletricidade individualmente considerados referente

a 2021 e 2022 multiplicado pelo consumo do período de tributação de 2022. Esse valor seria, posteriormente, majorado em 20% e aceite enquanto gasto do período. Apesar deste método permitir mitigar as situações nas quais ocorreram acréscimos súbitos de gastos com energia derivados de outros fatores que não apenas o aumento dos preços, como por exemplo a construção de uma nova unidade produtiva durante o ano de 2022, a sua interpretação parece ser uma extrapolação do texto

legal. Para além disso, esta fórmula desconsidera igualmente as situações nas quais o aumento é devido à transferência de custos de produção motivada, entre outros, por alterações do processo produtivo. Estes dois fatores permitem concluir que não deverá ser este o método a utilizar.

Face à literalidade da norma, poderia, ainda, ser defensável que deveriam os custos totais de eletricidade e gás natural, inscritos na contabilidade, referentes aos períodos de tributação de 2021 e 2022, ser comparados e caso exista excedente, em 2022, o mesmo ser ma-



Tributária e Aduaneira sobre a forma de operacionalização deste benefício o que gera incertezas no seu cálculo e cria insegurança nos sujeitos passivos na altura do preenchimento das respetivas declarações de rendimentos.

Nessa medida, pretende-se analisar algumas das alternativas possíveis para o apuramento deste benefício que sejam passíveis de ser enquadradas tanto na letra da lei como no espírito legislativo que precedeu a sua introdução. Assim, tentaremos incidir a análise sobre três métodos alternativos que terão por



Luís Ortis Montellano
Consultor do departamento de Global Compliance Services
and Corporate and International Tax Structuring, PwC

jorado em 20%. Assim, assumindo um exemplo no qual os sujeitos passivos incorram em gastos agregados de € 1.000,00 em 2021 e € 2.000,00 em 2022, deveria o excedente (i.e. € 1.000,00) ser majorado em 20%, e integrado no apuramento do lucro tributável referente ao período de 2022.

Não obstante o cenário apresentado derivar de uma interpretação literal da norma, não parece refletir na plenitude o racional subjacente à introdução da mesma. Com efeito, ao comparar, sem mais, dois exercícios que em tudo poderão ter sido diferentes, poder-se-ia estar a defraudar o seu objetivo último, que consiste, conforme referido anteriormente, na atenuação dos aumentos dos custos energéticos.

Adicionalmente, admitir que os gastos com energia pudessem ser conjuntamente considerados levaria a um afastamento da realidade empresarial, nomeadamente por ignorar situações nas quais as empresas alteram o seu processo produtivo baixando drasticamente o seu consumo de gás natural (e respetiva fatura) aumentando, concomitantemente, o seu consumo de eletricidade. Nesses casos, a utilização deste método poderia ainda levar ao absurdo de não existir sequer direito ao benefício, o que é, manifestamente, contra o objetivo do legislador com a sua introdução. Por outro lado, não parece, de todo, alinhado com o texto legal a circunstância de ambos os custos energéticos serem vistos de forma agregada. Com efeito, nem os aumentos que ambos sofreram foram os mesmos, nem as necessidades que visam colmatar são iguais. Alternativamente poderá ser equacionado outro método que consiste na consideração do montante dos gastos de forma segregada. Assim, a majoração dos custos seria aferida tendo por referência os valores inscritos na contabilidade relativos ao gás natural e à ele-



tricidade, separadamente analisados. Nesta hipótese, as diferenças dos custos incorridos nos períodos de 2021 e 2022 seriam, individualmente, consideradas para o gás natural e para a eletricidade procedendo-se, isoladamente, à sua majoração.

Este método, cuja interpretação parece ser mais consentânea com o texto legal, permite garantir a consideração de todos os acréscimos nos custos energéticos nomeadamente as transferências de despesas em virtude de alterações aos processos produtivos das empresas. Por estas razões consideramos que deverá ser esta a solução a adotar para a determinação do valor do benefício.

Este regime representa uma oportunidade de interessante para o tecido empresarial

português fazer face às dificuldades que ocorreram pelo incremento dos custos energéticos durante o período de tributação de 2022. Todavia, a falta de clarificação para o seu apuramento poderá levar, em determinadas circunstâncias, ao seu esvaziamento, o que causaria efeitos económicos altamente nocivos. Assim, esperamos uma densificação por parte da Autoridade Tributária e Aduaneira em tempo da submissão das declarações de rendimentos de forma que não seja necessária uma apresentação massiva de declarações de substituição, nos tempos vindouros uma vez que, tal como ficou demonstrado, e é comumente conhecido na sabedoria popular, **“nem tudo o que parece, é”**.

Síntese legislativa

Lei n.º 20/2023, de 17 de maio

Altera o regime de varios beneficios fiscais.

Portaria n.º 129/2023, de 15 de maio

Portaria de extensão do contrato coletivo entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e outra e o SIMM - Sindicato Independente dos Motoristas de Mercadorias e outros.

Decreto-Lei n.º 29/2023, de 5 de maio

Procede à transposição da Diretiva Delegada (UE) 2021/1717 e adequa o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques à Diretiva 2014/45/UE, atualizando determinadas designações de categorias de veículos.

Decreto-Lei n.º 28-A/2023, de 3 de maio

Aprova o regime geral da atribuição dos apoios financeiros ao setor agrícola e pecuário e ao setor das pescas e aquicultura e prorroga a vigência do mecanismo do gasóleo profissional extraordinário.

Despacho n.º 5126/2023, de 3 de maio

(publicado no DR n.º 85, Série II de 3-5-2023) Aprova o regulamento de atribuição do incentivo pela introdução no consumo de veículos de emissões nulas no ano de 2023.

Portaria n.º 113-B/2023, de 28 de abril

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

Portaria n.º 113-A/2023, de 28 de abril

Suspende a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂.

Portaria n.º 109/2023, de 19 de abril

Procede à segunda alteração da Portaria n.º 38/2022, de 17 de janeiro, que regula a medida Compromisso Emprego Sustentável.

Despacho n.º 4732-A/2023, de 19 de abril

(publicado no DR n.º 77, série II de 19-4-2023)

Aprova as alterações às tabelas de retenção na fonte, que se encontram em vigor, sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões auferidas por titulares residentes no continente para vigorarem a partir de 1 de maio de 2023.

Portaria n.º 106-B/2023, de 17 de abril

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

Portaria n.º 106-A/2023, de 17 de abril

Suspende a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂.

Lei n.º 14/2023, de 6 de abril

Revê o dever de informação previsto no regime aplicável à disponibilização e divulgação de linhas telefónicas para contacto do consumidor, alterando o Decreto-Lei n.º 59/2021, de 14 de julho.

Portaria n.º 99-B/2023, de 3 de abril

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

Portaria n.º 99-A/2023, de 3 de abril

Suspende a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂.

Despacho n.º 3355-A/2023, de 14 de março

(publicado no DR n.º 52, 1.º suplemento, série II de 14-3-2023) Aprova o orçamento do Fundo Ambiental para o ano de 2023.-

Deliberação n.º 283-A/2023, 13 de março

(publicado no DR n.º 51, 1.º suplemento, série II de 13/3/2023)

Delegação de competências para emitir a certificação de conformidade dos equipamentos especializados para o transporte de produtos alimentares perecíveis com os requisitos técnicos estabelecidos pelo Acordo Relativo a Transportes Internacionais de Produtos Alimentares Perecíveis e aos Equipamentos Especializados a Utilizar nestes Transportes.

Deliberação n.º 283-A/2023, 13 de março

(publicado no DR n.º 51, 1.º suplemento, série II de 13/3/2023)

Delegação de competências para emitir a certificação de conformidade dos equipamentos especializados para o transporte de produtos alimentares perecíveis com os requisitos técnicos estabelecidos pelo Acordo Relativo a Transportes Internacionais de Produtos Alimentares Perecíveis e aos Equipamentos Especializados a Utilizar nestes Transportes.

Portaria n.º 65-B/2023, de 3 de março

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

Portaria n.º 65-A/2023, de 3 de março

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

Portaria n.º 38-B/2023, de 3 de fevereiro

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

Despacho n.º 1296-B/2023, de 25 de janeiro

(publicado no DR n.º 18, série II, de 25-janeiro-2023)

Aprova as tabelas de retenção na fonte sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões auferidas por titulares residentes no continente para vigorarem durante o primeiro semestre do ano de 2023.

Decreto-Lei n.º 5/2023, de 25 de janeiro

Estabelece o modelo de governação dos fundos europeus para o período de programação 2021-2027.

Lei n.º 6/2023, de 24 de janeiro

Autoriza o Governo a legislar em matéria relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário, transpondo a Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, e criando o respetivo regime sancionatório.

A Nieves consolida a sua rede de estações para transportadores em pontos estratégicos das principais rotas da Península Ibérica.

Ano após ano, o Grupo Nieves melhora o seu posicionamento, tornando-se um grupo energético de grande valor. Com uma faturação de mais de 3 mil milhões no ano passado, posicionou-se como uma empresa que partilha valores familiares, com uma forte ênfase na satisfação do cliente, na adaptação à mudança, em soluções personalizadas, na robustez e na fiabilidade.

Estes valores são colocados em prática através da rede de estações de serviço Nieves espalhadas por toda a península, personalizadas e concebidas a pensar no transportador profissional, fazendo com que as paragens nas estações de serviço Nieves valham a pena. Estações mais seguras, mais rápidas de reabastecer (graças ao reabastecimento de alta velocidade) e mais confortáveis. Lojas com produtos típicos de cada país, serviço de lavandaria e áreas de descanso são apenas algumas das comodidades que podem ser encontradas nas suas estações de serviço. A Nieves está presente nas principais vias de transporte, oferecendo aos condutores profissionais e aos gestores de frota soluções especialmente concebidas para eles. Estas soluções traduzem-se numa vasta gama de cartões de combustível que resolvem as necessidades mais específicas, pagamento de portagens eletrónicas, antecipação de preços, recuperação do

Eu escolho a paragem mais cómoda

+seguras

+rápidas

A tua comodidade é o que nos move, desfruta de serviços, descontos, promoções e benefícios exclusivos por ser cliente

- EU
- +1.500 POSTOS EM EUROPA
- GESTÃO ONLINE
- PAGAMENTO A CRÉDITO
- IVA
- DEVOLUÇÃO DO IVA
- PORTAGENS
- ANTECIPAÇÃO DE PREÇOS

Faz-te cliente em nievesenergia.com

Nieves
Familia de energías

#ElJoNievesPro

+34 900 500 111 | nievesenergia.com

IVA, pagamento a crédito, pré-pagamento ou em dinheiro, integração com o sistema de frota, controlo e segurança, e muito mais.

Por outro lado, as suas estações de serviço foram especialmente concebidas para se tornarem a paragem mais conveniente para os transportadores. Disponibilizam-lhes estacionamento privado, chuveiros, lavagem de camiões, restaurante, áreas de descanso, bombas de reabastecimento de alta velocidade...

Para mais informações, visite-nos na Exposição Nacional de Transportes a decorrer por estes dias.

Nieves

BREVES

Restrições de circulação de pesados na cidade de Lisboa

A Câmara Municipal de Lisboa deu início a 26 de abril, à realização de um conjunto de obras estruturais que vieram provocar alterações ou mesmo interdição da circulação de veículos pesados na zona ribeirinha.

No decorrer destas obras, o abastecimento de mercadorias realiza-se com recurso a veículos até 3.500kg, podendo existir excepcionalmente janelas horárias em que será permitida a circulação de veículos de maior tonelagem. O plano de mobilidade existente para reduzir o incómodo aos residentes, empresas e visitantes está disponível na página da Câmara Municipal de Lisboa – em <https://www.lisboa.pt/mobilidade-zona-ribeirinha> – onde se pode conhecer as alterações que vão condicionar a Mobilidade na Zona Ribeirinha, e os percursos alternativos.

Publicada Portaria de Extensão (CCTV de 2023)

No passado dia 15 de maio, foi publicada no Diário da República, 1ª Série, a Portaria 129/2023, relativa à Portaria de Extensão do Contrato Coletivo entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e outra e o Sindicato Independente dos Motoristas de Mercadorias - SIMM e outros.

Por via desta Portaria de Extensão foi alargado o âmbito de aplicação do referido CCTV, passando as condições de trabalho nele vertidas a ser estendidas no território do continente, às relações de trabalho entre:

- Empregadores não filiados nas associações de empregadores outorgantes que se dediquem ao transporte rodoviário de mercadorias e trabalhadores ao seu serviço, das profissões e categorias profissionais previstas na convenção;
- Empregadores filiados nas associações de empregadores outorgantes que exerçam a atividade económica referida na alínea anterior e trabalhadores ao seu serviço, das profissões e categorias profissionais previstas na convenção, não representados pelas associações sindicais outorgantes.

Na prática, todas as empresas - mesmo que não Associadas da ANTRAM e da ANTP - bem como todos os todos os trabalhadores — mesmo que não filiados em nenhum dos sindicatos que outorgaram os CCTV's —, ficam sujeitos ao previsto no Contrato Coletivo de Trabalho, publicado no BTE n.º 5, de 8 de fevereiro de 2023.

Recorde-se que estão atualmente em vigor 3 CCTV's, todos publicados no BTE n.º 5, a saber:

- A ANTRAM, a ANTP e a FECTRANS;
- A ANTRAM, a ANTP, o SIMM, o SNMOT e o SIMMPER;
- A ANTRAM, a ANTP e o STRUN.

Apesar do texto de todos os três contratos coletivos de trabalho ser exatamente o mesmo, quando for necessário indicar qual o CCTV que se aplica – por exemplo no contrato de trabalho ou no Relatório Único – deverá ser referido aquele que foi outorgado com o sindicato no qual o trabalhador é filiado.

Se o trabalhador não for filiado em nenhum sindicato, com a publicação desta Portaria de Extensão, passa a ter de ser indicado o CCTV celebrado entre a ANTRAM, a ANTP, o SIMM, o SNMOT e o SIMMPER.

Regime extraordinário do gasóleo profissional publicado

Foi publicado, a 3 de maio, em Diário da República, que prorroga a vigência do mecanismo do gasóleo profissional extraordinário, com efeitos retroativos a 1 de janeiro de 2023.

Este regime, denominado por “GPE - Gasóleo Profissional Extraordinário” permite a devolução ao transportador do valor de 17 centimos/litro abastecido, entre 1 de janeiro e 30 de junho de 2023, estabelecendo um limite de 50.000 litros anuais abastecidos por viatura licenciada (aliás, como decorre do regime do gasóleo profissional dito “normal”).

Este diploma legal mantém as principais normas e regras aplicáveis ao gasóleo profissional que estavam em vigor.

DL 59/2021: publicidade de linhas telefónicas

Recordamos que o Decreto-Lei n.º 59/2021, de 14 de julho, veio determinar o regime aplicável à disponibilização e divulgação de linhas telefónicas para contacto do consumidor.

Face à dúvida que suscitava, esta legislação passou por um processo de alteração, culminando com a publicação da Lei 14/2023, de 6 de abril.

Com a alteração agora efetuada, foram revistos os locais onde as linhas telefónicas devem ser publicitados, de forma obrigatória. Assim e tal como referido na nova redação do n.º1 do artigo 3.º, as linhas telefónicas devem ser publicitados obrigatoriamente no sítio de internet e nos contratos escritos celebrados. O novo diploma deixa de fazer referência à necessidade de se colocar essa informação em locais como “...nas suas comunicações comerciais, nas faturas, nas comunicações escritas com o consumidor...”.

Assim, dúvidas como se será necessário colocar a informação das linhas telefónicas nas guias de transporte, nas lonas dos semirreboques/veículos, nos envelopes e cartas, etc., o entendimento desde sempre defendido pela ANTRAM – isto é, que em tais locais esta indicação não é obrigatória -, sai agora reforçado.

A nova redação do n.º 1 do artigo 3.º parece não deixar margem para dúvidas no sentido em que, neste momento apenas será necessário colocar essa informação no sítio de internet e nos contratos escritos celebrados com os clientes, como acima referido.

Estas notícias encontram-se devidamente desenvolvidas e em constante atualização em www.antram.pt.

A Revista ANTRAM errou

No número anterior, publicámos a foto da Catarina Filipa Cavaleiro, Senior Consultant Indirect Taxes | PwC, autora do artigo de opinião “Contribuição de serviço rodoviário - 15 anos de cobrança indevida”, no artigo “Da aplicabilidade do DL 237/07 de 19/6 a infrações verificadas fora do território nacional”, da Joana Soares Ribeiro, Técnica Superior da Autoridade para as Condições do Trabalho. As autoras e às entidades afetadas, aqui fica o nosso esclarecimento e pedido de desculpas pelo lapso.



Frederico Mendes & Associados

Incentivos Financeiros | Qualificação e Internacionalização das PME no setor dos Transportes

Esta iniciativa está totalmente enquadrada no FEDER no objetivo específico 1.3 «Reforçar o crescimento sustentável e a competitividade das PME, bem como a criação de emprego nas PME, inclusive através de investimentos produtivos», e no FTJ, no objetivo específico único de «permitir às regiões e às pessoas abordar os impactos sociais, no emprego, económicos e ambientais da transição para as metas em matéria de energia e de clima da União para 2030 e para uma economia da União com impacto neutro no clima até 2050, com base no Acordo de Paris».

No âmbito do Portugal 2030, o Sistema de Incentivos à Competitividade Empresarial na qual se insere a tipologia de intervenção «Qualificação e Internacionalização das PME» pretende promover a capacitação empresarial e a orientação exportadora das PME, através da aposta na qualificação, digitalização e internacionalização dos modelos de negócio e da oferta produtiva, apoiando a adoção de estratégias de negócio mais avançadas, que privilegiem o uso de fatores imateriais de competitividade e que aumentem a capacidade de integração em cadeias de valor globais.

O setor dos transportes rodoviários de mercadorias necessita, no curto prazo, de realizar investimentos na digitalização de processos, melhoria de operacionalidade e também na renovação de frota.

A capacitação para o desenvolvimento de serviços e processos pode ajudar as empresas do setor dos transportes a melhorarem a sua oferta e diferenciarem-se. Além disso, a capacitação em gestão logística pode ajudar a gerir de forma mais eficiente as cadeias de abastecimento e a otimizar a utilização de recursos.

A internacionalização também pode ser muito útil para as empresas do setor, pois permite a expansão dos seus negócios para novos mercados, gerar novas oportunidades de negócio e aumentar a base de clientes.

Esta medida será direcionada para todas as PME, onde se enquadram as empresas do setor dos transportes rodoviários de mercadorias.

No que refere às despesas elegíveis, podem ser consideradas as seguintes:

- Custos dos equipamentos necessários para a aplicação de novos métodos organizacionais;
- Custos salariais com a contratação de recursos humanos qualificados;
- Custos incorridos com a participação em feiras e exposições no exterior;
- Custos dos serviços de consultoria especializados;
- Custos de obtenção, validação e defesa de patentes;
- Formação de recursos humanos;
- Outras despesas relacionadas com a promoção da internacionalização.

A taxa de financiamento das operações no âmbito da tipologia de intervenção «Qualificação e Internacionalização das PME» é de até 50%.

Para mais informações contacte p.f.
Alexandre Oliveira (ao@fredericomendes.pt)



**SENHOR ASSOCIADO
A ANTRAM EXISTE PARA O SERVIR
CONTACTE-NOS E COLOQUE AS SUAS
DÚVIDAS OU QUESTÕES**

**RESPONDEREMOS
COM A MAIOR BREVIDADE**

XPO abre Centro de Transporte e Distribuição em Pombal

A XPO reforça a sua presença em Portugal com a abertura de um centro de transporte e distribuição em Pombal. Este investimento responde à necessidade de responder à procura dos serviços da XPO Logistics, incluindo soluções multimodais que ligam Portugal e Espanha ao resto da Europa.

A inauguração do centro logístico de Pombal é mais um passo estratégico para a XPO em Portugal. Com estas novas instalações, a superfície total em Portugal ascende a mais de 12.500 metros quadrados, 70 cais de carga e perto de 100 postos de trabalho diretos, além de colocar mais recursos à disposição dos seus clientes.

O centro de Pombal irá gerir serviços de transporte de paletes, entregas de última milha de produtos de grande porte, entregas noturnas e um serviço de logística integral.

“Estamos encantados por começar a operar o nosso novo centro de transporte e distribuição em Portugal, um país essencial para o crescimento do nosso negócio na Península Ibérica. Isto proporciona aos nossos clientes portugueses conectividade direta com a Europa e Marrocos, e reforça o nosso foco nos serviços de alto valor acrescentado. Encontramo-nos numa posição sólida para impulsionar um crescimento sustentado do volume de atividade na região” – referiu Massimo Marsili, Diretor Geral do Sul da Europa e Marrocos da XPO.

A XPO prevê que o centro preste serviços a clientes dos setores têxtil, alimentação e bebidas, automotivo e industrial, entre ou-

tros. Além de adaptar soluções para clientes e setores individuais, a empresa desenvolveu ferramentas tecnológicas diferenciadas que proporcionam uma traçabilidade completa das mercadorias em trânsito com um processo completamente digitalizado.



Just In Time implementa ATRANS e Primavera

A transportadora Just In Time está a finalizar a implementação da solução aTrans, em integração com o ERP Primavera, para um maior controlo das áreas operacional e financeira da empresa. A implementação está a cargo da ABMN detentora do software aTrans e dos estatutos de Premium e Solutions Partner CEGID Primavera.

A empresa nota que, na sequência deste investimento, passou a dispor de um sistema de gestão, controlo e apoio à operação de transporte, “capaz de fornecer dados úteis à tomada de decisão e de apoiar o controlo financeiro com informação em tempo real e fidedigna, bem como de manter uma gestão operacional eficiente.

A Just In Time aponta que a evolução tecnológica os ajuda a “manter firmes os pilares base da organização”, nomeadamente o cumprimento de prazos, rigor, competência, inovação e fiabilidade, e que a implementação destas soluções, não só contribuiu para esses pilares, como também para uma tomada de decisão cada vez mais informada, face às oscilações de mercado, contribuindo com indicadores importantes para a decisão estratégica: económico-financeiros, tesouraria, custos, rentabilidade operacional e outros que se afigurem necessários, face a novos desafios futuros.

Santos & Vale inaugura novas instalações em Coimbra

A Santos e Vale inaugurou recentemente umas novas instalações em Coimbra. Esta inauguração, faz parte da política de expansão da empresa e, vem substitui as instalações anteriores por uma estrutura maior e mais moderna.

As novas instalações em Coimbra são resultado de um investimento significativo da Santos e Vale, abrangendo uma área de 13.000m². Essa expansão permitirá à empresa melhorar os seus serviços e oferecer soluções logísticas ainda mais eficientes aos seus clientes. A decisão de substituir as instalações anteriores por essa nova estrutura reflete o compromisso contínuo da Santos e Vale em oferecer serviços de qualidade, alinhados com a procura do mercado e as necessidades dos clientes. As novas instalações permitem responder à crescente procura do mercado e fortalecer a presença da empresa na região centro.

A Santos e Vale continua a priorizar a sustentabilidade e a responsabilidade ambiental nas suas operações. Prova disso são os processos e os meios tecnológicos ecoeficientes que a empresa



implementou para minimizar o impacto ambiental das atividades logísticas, contribuindo para um futuro mais sustentável.

Mais 8 motoristas TMB galardoados com o Diploma de Honra da IRU

Em 2022, a Transportes Magalhães & Bruno, vê mais 8 motoristas seus serem galardoados com os Prémios IRU, que distingue, em todo o mundo, os motoristas de excelência.

Esta distinção vem 2 anos depois de outros 18 motoristas da Transportes Magalhães & Bruno terem conseguido o mesmo galardão em 2020, totalizando assim 26 motoristas reconhecidos por esta entidade.

Estes prémios atestam não apenas a aposta da Transportes Ma-

galhães & Bruno na fidelização dos seus quadros, como também da sua formação. Atesta ainda o sucesso de anos de experiência na contratação dos motoristas que agora fazem parte da sua equipa, contribuindo para a alta qualidade do serviço prestado aos seus clientes.



Scania P 280 PHEV

para operações urbanas

Camião híbrido com autonomia de até 60km em modo elétrico, poupança de combustível de até 40% e redução de emissões de até 85%.

No caminho para a total eletrificação, a Scania apresentou a sua quarta geração do modelo híbrido.

A sua inovadora máquina elétrica GE281 oferece 230 kW continuamente e 290 kW como potência de pico de saída, enquanto o torque máximo é de 2.100 Nm. Tem seis mudanças de marcha à frente mas sem a embraiagem tradicional, uma vez que uma engrenagem planetária cuida desse processo, proporcionando mudanças de marcha sem interrupções de binário.

Esta solução proporciona uma excelente capacidade de tração a baixa velocidade e a TDF pode ser engatada enquanto o camião está em movimento, tanto no modo elétrico como no modo de motor de combustão.

O grupo motopropulsor híbrido oferece potencial para motores de combustão de dimensões reduzidas, uma vez que a máquina eletrónica soma até 100cv extra quando conduz em modo de potência. Outra vantagem é que a bateria pode ser totalmente carregada em 30 minutos, facilitando o “reabastecimento”, por exemplo, durante as pausas do motorista.

A máquina elétrica GE281 funciona em conjunto com um motor de combustão Scania de sete ou nove litros, proporcionando oportunidades únicas para a criação de soluções de transporte sem energia fóssil para camiões pesados com carroçarias exigentes.

Este novo Scania P 280 híbrido pode ser usado em diversos tipos de aplicações, desde carga geral, temperatura dirigida, plataforma com grua, basculantes, recuperação de resíduos, autobetoneiras, etc.

A quarta geração de camiões híbridos da Scania pode ser encomendada como HEV (híbrido) e como PHEV (híbrido plug-in), disponíveis nas cabinas das séries P, G e L, seja na versão rígida ou trator. O motor de combustão DC07 está disponível em três potências, tal como o motor DC09. Todos



os motores Scania Euro 6 podem funcionar com óleo vegetal hidrotratado (HVO), embora alguns também possam funcionar com biodiesel FAME.

A Revista ANTRAM foi convidada a apreciar e a testar este camião Scania P 280 PHEV, acompanhando-o num percurso, de 25.2km, entre Vialonga e Alverca.

Neste teste confirmámos que o camião é rápido a responder, com binário sempre disponível, sendo que o acionamento do motor em modo elétrico ou em modo combustão pode ser efetuado de forma manual através do respetivo interruptor ou de forma automática consoante as necessidades. Durante o percurso foi possível verificar o funcionamento deste modelo plug-in. No arranque e também na fase de aceleração, a bateria elétrica auxilia o motor de com-

bustão. A regeneração das baterias durante o percurso realizado foi alcançada graças às travagens efetuadas e descidas mais acentuadas, permitindo assim terminar a operação com um nível de bateria superior ao inicial.

O interior deste camião P 280 PHEV é em tudo igual à versão diesel deste modelo. Os comandos são os mesmos, tendo apenas diferenças nos painéis de instrumentos no que diz respeito à gestão das baterias.

De destacar também neste modelo, como já é comum em outros tantos semelhantes, é a “janela” que se encontra instalada na parte inferior da porta do passageiro - Scania City Safe – que permite uma maior visibilidade do condutor e garantir assim um incremento na segurança, principalmente em áreas urbanas muito movimentadas.

Nova campanha de manutenção da Scania para veículos com mais de 800.000 quilómetros ou 8 anos de idade

A Scania lançou uma nova campanha de manutenção focada em veículos com mais de 800.000 quilómetros ou 8 anos de idade. O objetivo é tê-los sempre prontos, pelo que nem a idade nem a atividade constituem um fator condicionante para os seus veículos.

A fim de manter os veículos em funcionamento como novos, a Scania lançou uma oferta especial de um desconto máximo de 40% em peças de motor originais destinado a veículos com contratos de manutenção existentes ou mediante a assinatura de um novo contrato de manutenção. As peças incluídas nesta promoção são camisas de cilindro, anéis de pistão, injetores, buchas de bielas e de rolamentos. As reparações são efetuadas na rede de concessionários oficiais da Scania Ibérica em Espanha e Portugal pelas equipas de profissionais da Scania Ibérica. A mão-de-obra não está incluída na promoção e a oferta não é válida para venda livre.

“O mais importante num veículo é que funcione como novo, indepen-



dentemente dos quilómetros que tiver. Tendo em mente clientes com veículos mais antigos, lançamos esta campanha com um desconto atrativo em peças de motor para que esse Scania continue a percorrer mais quilómetros e a acrescentar mais histórias. Além disso, os profissionais das nossas oficinas cuidarão destes veículos melhor do que ninguém, porque conhecem-nos na perfeição”, comentou Fernando Bustamante, Diretor de Serviços da Scania Ibérica.

Esta campanha decorre até 31 de dezembro de 2023.

Para mais informações consulte um Concessionário Scania e a página da Scania na Internet em <https://www.scania.com/pt/pt/home/campaigns/800milKms.html>

IVECO Daily conquista galardão de “Light Truck of the Year” na iniciativa “Great British Fleet Awards 2023”

A IVECO Daily foi premiada com o troféu de “Light Truck of the Year” (“Camião Ligeiro do Ano”) na iniciativa “Great British Fleet Awards 2023”, evento anual organizado pela editora britânica Fleet World Group e que reconhece os produtos que estão na vanguarda dos novos desenvolvimentos, tecnologia, sustentabilidade e pensamento direcionado ao sector das frotas.

Julgado por um painel de peritos de editores do Fleet World Group, a IVECO Daily foi elogiada pela sua ampla gama de capacidades e em termos da melhoria contínua que se regista a cada nova geração, considerando a IVECO Daily um elemento basilar no universo dos veículos comerciais.

A motivação por detrás deste trabalho assentou na premissa de que “As frequentes atualizações de modelos ajudaram a garantir que a IVECO Daily continua a vender bem no sector dos comerciais ligeiros. A espinha dorsal da Daily é o seu chassis de camião específico e a amplitude da gama de variantes, oferecendo aos compradores de frotas um vasto leque de modelos, de furgões a conversões. A condução torna-se mais agradável a cada nova geração, fruto da escolha de motores e de transmissões. As conversões especializadas para um conjunto específico de clientes ajudam a tornar a Daily muito atrativa para as frotas.”

A versão de 7 toneladas da IVECO Daily tornou-se num verdadeiro trunfo para os operadores, graças ao seu chassis robusto para veículos pesados, que proporciona uma impressionante capacidade de reboque de 3,5 toneladas e uma carga útil líder na sua classe de 4,9 toneladas máximas. A sua capacidade de transporte de carga permitiu aos operadores reduzir a dimensão dos veículos das suas frotas, colhendo,



no processo, os benefícios de um Custo Total de Propriedade (TCO) mais baixo e de uma maior capacidade de manobra.

Uma gama de motores a gasóleo Euro VI-E proporciona um bom equilíbrio entre potência e eficiência, oferta complementada por uma opção a Gás Natural Comprimido (GNC) pode reduzir as emissões até 95% quando opera com biometano. A recém-lançada IVECO eDaily permite emissões zero sem comprometer as capacidades do veículo. A Daily foi o primeiro veículo do seu segmento a integrar uma suave transmissão automática Hi-Matic de oito velocidades, havendo uma nova caixa manual de seis velocidades que reduz em 50% a folga na seleção de velocidades, face a modelos anteriores. A durabilidade da embraiagem também foi aumentada em 18% e os intervalos de mudança de óleo da caixa de velocidades são agora de 350.000 km.

A IVECO Daily está também equipada com suspensão pneumática AIR-PRO, que se adapta continuamente às condições de utilização, de modo a proporcionar uma condução excepcionalmente suave e segura para o condutor e para a carga.

A cabina da IVECO Daily também conta com uma oferta tecnológica impressionante, incluindo o sistema Driver Pal com Amazon Alexa.

• Lança EVA, uma solução integrada para reduzir custos

Portugal passa a ser um dos países que conta com esta solução “tudo em um”, que disponibiliza o pagamento de portagens em seis países europeus, gestão de frotas ou proteção contra o uso indevido de cartões de combustível.



A Eurowag, a empresa europeia líder em soluções digitais para o transporte rodoviário, lança EVA, uma nova solução integrada para as transportadoras. Trata-se de um sistema que pode ser instalado a bordo, do tamanho de um telemóvel, que gere o pagamento eletrónico de portagens, facilita a gestão de frotas e veículos através de tecnologia inteligente e dispõe de um avançado sistema de proteção contra o furto de combustível.

O pagamento das portagens é crucial para as empresas de transporte e a característica mais apreciada da solução EVA é a certificação European Electronic Toll Service (EETS) para seis países europeus. Através de uma única unidade a bordo é possível pagar as portagens na Alemanha, Polónia, Hungria, Bélgica, Áustria e República Checa. Além disso, uma das grandes novidades deste ano é a integração de três novos países a este sistema: Portugal, Espanha e Eslováquia.

- Gestão de pagamento de portagens e facilidade de utilização

A solução integrada EVA, que inclui um software poderoso e uma gestão remota através de uma conta de utilizador. O dispositivo é fácil de instalar num estilo “plug and play”, basta colocá-lo no para-brisas do veículo, de forma a não obstruir a visão, ligado a uma tomada de 12V.

- A solução de Gestão de Frotas permite poupar trabalho e dinheiro

A solução integrada EVA torna mais fácil para os utilizadores a Gestão de Frotas, poupando tempo e otimizando custos. A Eurowag atua como um balcão único para os seus clientes das transportadoras e oferece muitos outros serviços, como cartões de combustível distintos, serviços financeiros e fiscais e a gestão de frotas através de ferramentas telemáticas.

Mais informações sobre a solução EVA e a facilidade de pagamento de portagens em toda a Europa, disponíveis em www.eurowag.com.

• Apresenta as principais vantagens ao utilizar EurowagPay

A Eurowag continua a reforçar e a expandir a rede da Eurowag Pay no setor dos transportes.

Cinco razões para utilizar o EurowagPay

A EurowagPay oferece várias vantagens aos seus clientes e estas são cinco das principais:

- Ampla rede de aceitação: EurowagPay é aceite numa vasta rede de estações de serviço afiliadas em toda a Europa;
- Gratuitidade: Todos os clientes da EurowagPay podem utilizar a funcionalidade no seu todo sem quaisquer taxas adicionais.
- Flexibilidade: Com a EurowagPay, não há necessidade de transportar o cartão físico em mão para abastecer. O sistema permite ao titular da conta atribuir um cartão à distância a um condutor através da aplicação, para que o condutor possa abastecer. Se necessário, o titular pode ativar remotamente uma bomba para permitir ao moto-

rista da sua frota abastecer

- Segurança: EurowagPay utiliza tecnologia de ponta para garantir a segurança das transações, o que significa que as empresas de transporte podem estar confiantes de que os seus pagamentos estão protegidos contra a fraude e restantes riscos.
- Multi-produto: EurowagPay pode ser utilizado para pagar todos os tipos de combustíveis que um camião possa necessitar: gasóleo, gasóleo Adblue e gasóleo vermelho.

A Eurowag, através da EurowagPay, oferece aos seus clientes uma vasta gama de benefícios gratuitos. São disso exemplo a extensa rede de aceitação, opções de pagamento flexíveis e fáceis durante o abastecimento e, ainda, um sistema operacional sofisticado, seguro e de fácil utilização.

Vende-se

Empresa de Transportes Internacional e Nacional

Pleno Funcionamento · Motivo Pessoal

Alvará Transportes Rodoviários de Mercadorias - CAE 49410

Capital Social 249.398,94 € · Mais de 40 anos Atividade

Para mais informações contactar

Telefone: +351 256 829 356 | Telemóvel: +351 919 721 324 | Email: guidaconceicao1963@gmail.com

O novo sistema de Cruise Control com Antecipação Ativa (CCAP) da Scania pode poupar até 2% de combustível

A Scania está a introduzir uma atualização importante ao seu sistema CCAP (Cruise Control with Active Prediction) para o Scania Opticruise. O novo sistema será incluído a partir de junho em todos os camiões Scania com as caixas de velocidades G25 e G33 e poderá instalar-se posteriormente em camiões que tenham a cadeia cinemática Super.

Graças a uma capacidade de cálculo amplamente aumentada, algoritmos mais inteligentes e a uma utilização otimizada de mapas cartográficos, os camiões com o novo sistema CCAP podem alcançar uma poupança adicional de até 2% de combustível em estradas acidentadas, mantendo em norma a mesma velocidade média.

Os condutores vão sentir uma condução e direção ainda melhores quando estiverem a conduzir com o CCAP:

- Modos de condução com níveis mais ajustados para o condutor
- Adaptação mais dinâmica às condições reais da estrada e do trânsito
- Os camiões vão poder efetuar “eco roll” por períodos mais longos
- O modo Eco pode ser definido como o modo de desempenho predefinido no arranque
- Perfeitamente adaptado à filosofia de binário elevado a baixas rotações da Scania

O sistema CCAP da Scania já é conhecido pelas suas capacidades de “antecipar e planejar” a melhor forma de um camião gerir as subidas e descidas com base em dados de mapas cartográficos. A ideia geral consiste em evitar todos os tipos de travagens desnecessárias, procurar sempre utilizar a mudança ideal sem mudanças de velocidade frequentes e, por último, mas não menos importante, tirar partido da energia cinética dos camiões (por exemplo, na rodagem sobre as colinas).

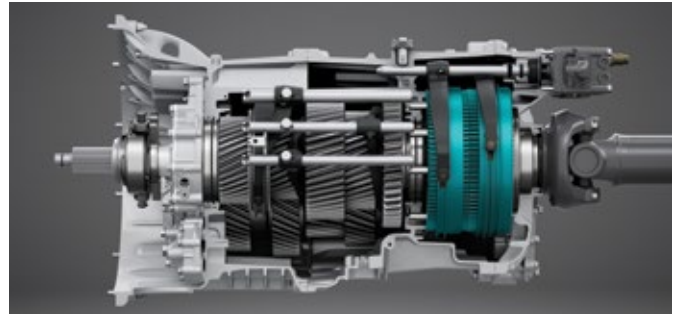
Um camião Scania de longo curso está normalmente equipado com, no máximo, três modos de desempenho: Economia, Standard e, Power. Para além disso, cada modo de desempenho pode ser definido em três níveis diferentes (apresentados no painel de instrumentos), basicamente um sinal acerca do grau de prioridade que deve ser atribuído à definição atual numa determinada situação.

Todos os camiões Scania (salvo algumas raras exceções) que forem agora encomendados com a funcionalidade CCAP receberão automaticamente a nova versão. Os camiões Scania existentes podem ser atualizados numa oficina Scania, desde que tenham a cadeia cinemática Super que foi introduzida pela primeira vez em novembro de 2021.



A Scania apresenta novas alternativas de caixas de velocidades para veículos pesados

A gama G25CM e G33CM da Scania conta agora com dois novos membros, com um “H” (de “Heavy” - Pesado) nas suas designações. G25CH e G33CH partilham todas as virtudes e propriedades dos seus pares. Mas, ao adicionar uma engrenagem planetária mais robusta, a Scania está agora a disponibilizar a combinação mais inteligente da indústria dos camiões em termos de robustez, mudanças de velocidade suaves e eficiência de combustível.



“Ao adicionarmos estas opções, tornámos ainda mais claro que a nossa gama XT e a nossa oferta para mineração constituem um negócio sério”, referiu Stefan Dorski, Vice-Presidente Sénior e Responsável da Scania Trucks. “A sua capacidade para lidar com os tipos de desafios enfrentados por camiões em operações pesadas fará a diferença no que diz respeito ao tempo de atividade e aos custos de manutenção e reparação para os clientes.”

A última geração de caixas de velocidades automatizadas da Scania é conhecida pela sua excelência tecnológica. Quando foram introduzidas em 2020, estas caixas de velocidades ofereceram as melhores capacidades da sua classe, como o aumento da eficiência do combustível e do transporte, mudanças de velocidade suaves e rápidas e peso reduzido.

“A oferta de veículos pesados da Scania nunca foi tão forte”, afirmou Eduardo Landeo, Gestor de Produtos da Scania Trucks. “Fornecemos não só uma gama completa de opções de motores, como também esta adição, em combinação com a nossa ampla gama de eixos, significa que podemos responder de forma ainda melhor às aplicações mais exigentes e pesadas do setor.”

- **O equilíbrio ideal** - As combinações de camiões pesados com pesos brutos elevados utilizam normalmente eixos do bogie traseiro 6x4 com relações “curtas” (3,5:1 e superior; por vezes muito superior). Em condições de relevo acidentado ou com alta resistência ao rolamento, tal coloca uma grande pressão no eixo de saída da caixa de velocidades. A relação curta do eixo traseiro, normalmente em combinação com eixos com redução dos cubos, é benéfica para a tomada de potência e o arranque do veículo, principalmente em condições difíceis, mas também eleva as rotações do motor a velocidade de cruzeiro.

- **Totalmente em alumínio, silencioso e eficiente** - A nova gama de caixas de velocidades permite economizar combustível graças ao seu atrito interno reduzido e ao facto de ter apenas dois sincronizadores, uma vez que utiliza atuadores pneumáticos e eixos de travagem (três no total). Ao trabalhar com um sistema inteligente de gestão do motor, integrada com a cadeia cinemática Super, a nova gama desempenha um papel fundamental para uma mudança de velocidade rápida e precisa.

O seu calendário fiscal para julho a setembro de 2023



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

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
5	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes ao mês anterior	E-fatura	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice disponibilizado 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.
10	IRS/IRC/Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes ao mês anterior (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
15/07	Dossier fiscal	Constituição/entrega do processo de documentação fiscal, referente a 2022	n/a	n/a	n/a	A entrega do dossier fiscal é obrigatória para Grandes Contribuintes e por sujeitos passivos abrangidos pelo Regime Especial de Tributação dos Grupos de Sociedades.
15/07	IES / Declaração Anual	Envio da IES/Declaração Anual referente a 2022 e anexos aplicáveis	IES/Declaração Anual IRC – Anexos A a H IRS – Anexo I IVA – Anexos L a P Selo – Anexo Q IE – Anexos R, S e T	Portal das Finanças	n/a	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, até ao 15.º dia do 7.º mês posterior à data do termo desse período independentemente desse dia ser útil ou não útil.
15/07	Preços de transferência	Organização (e entrega, quando aplicável) da documentação relativa à política de preços de transferência referente a 2022	n/a	n/a	n/a	Situações de dispensa da preparação aos sujeitos passivos que: · (i) no período a que respeita a obrigação, tenham atingido um montante total anual de rendimentos inferior a € 10.000.000; (ii) tendo ultrapassado tal limite, tenham apenas praticado operações vinculadas cujo valor no período não tenha excedido, por contraparte, € 100 000 e, na sua globalidade, € 500 000, considerando o respetivo valor de mercado. - As referidas dispensas não abrangem, contudo, as operações vinculadas realizadas com pessoas singulares ou coletivas residentes fora do território português e aí submetidas a um regime fiscal claramente mais favorável. - A entrega da documentação de preços de transferência é obrigatória para Grandes Contribuintes elegíveis.
20	IRS / IRC / Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos e do Imposto do Selo referentes ao mês anterior	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS)	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
20	SS	Pagamento das contribuições relativas mês anterior	n/a	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IVA	Envio da declaração periódica referente mês anterior, e anexos, para os contribuintes no regime mensal	Declaração Periódica	Portal das Finanças	n/a	Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente mês anterior	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Portal das Finanças	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/ 07	IVA	Envio da declaração recapitulativa trimestral referente ao 2.º trimestre de 2023	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Portal das Finanças	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa não exceda 50.000 € no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores.
20/ 07	IVA	Envio da declaração do 2º trimestre 2023 referente a prestações de serviços de telecomunicações, radiodifusão ou televisão e serviços prestados por via eletrónica a não sujeitos passivos estabelecidos noutro Estado-Membro (Mini balcão Único)	Declaração Periódica (Mini balcão Único)	Portal das Finanças	n/a	
20/ 09	IVA	Envio da declaração periódica referente ao 2.º trimestre de 2023, e anexos, para os contribuintes no regime trimestral	Declaração Periódica (Mini balcão Único)	Portal das Finanças	n/a	Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso.
25	IVA	Pagamento do IVA referente ao segundo mês anterior	-	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. O pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12..
25/ 09	IVA	Pagamento do IVA referente ao 2.º trimestre de 2023	-	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. O pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12..
31 ou 30	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no segundo mês anterior	Modelo 30	Portal das Finanças		
31/ 07	Valores mobiliários	Comunicação pelas entidades emittentes de valores mobiliários, com referência a 2022	Modelo 34	Portal das Finanças	n/a	Aplicável às entidades emittentes de valores mobiliários.

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
31/07	IRS/IRC	Comunicação de rendimentos isentos, dispensados de retenção ou com redução de taxa, pagos em 2022	Modelo 31	Portal das Finanças		
31/07 e 30/09	IRS/IRC	1.º e 2.º Pagamento por Conta	Modelo P1	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, no 7.º mês, no 9.º mês e até ao dia 15 do 12.º mês do respectivo período de tributação. Possibilidade de limitação/dispensa do 3.º pagamento por conta.
31/07 e 30/09	IRC	1.º e 2.º Pagamento adicional por conta	Modelo P1	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
31/07	IVA	Envio da declaração trimestral referente às obrigações declarativas decorrentes do regime da União do Balcão Único, relativa ao 2.º trimestre de 2023	Declaração trimestral	Portal das Finanças	n/a	
31/07	IVA	Envio da declaração trimestral referente às obrigações declarativas decorrentes do regime extraunião do Balcão Único, relativa ao 2.º trimestre de 2023	Declaração trimestral	Portal das Finanças	n/a	
31 ou 30	IVA	Envio da declaração mensal referente às obrigações declarativas decorrentes do regime de importação do Balcão Único, relativa ao mês anterior	Declaração mensal	Portal das Finanças		
31/07	SS	Entrega de declarações trimestrais por trabalhadores independentes (obrigatório para trabalhadores ao abrigo do regime simplificado e sujeitos ao cumprimento da obrigação contributiva) relativa ao 2.º trimestre 2023	Declaração trimestral	Portal das Finanças		
31/08	IMI	Pagamento do Imposto Municipal sobre Imóveis	Documento de cobrança	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Pagamento – O IMI é pago: - em uma prestação no mês de maio, quando o seu montante seja igual ou inferior a 100 €; - em duas prestações nos meses de maio e novembro, quando o seu montante seja superior a 100 € e igual ou inferior a 500 €; - em três prestações nos meses de maio, agosto e novembro, quando o seu montante seja superior a 500 €.
30/09	IMI	Pagamento do Adicional ao Imposto Municipal sobre Imóveis	Documento de cobrança	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Aplicável a proprietários, usufrutuários ou superficiários de prédios urbanos localizados em Portugal, exceto os classificados como «comerciais, industriais ou para serviços» e «outros».

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
31/08	IRS Pagamento do IRS relativo a 2022 liquidado pela Administração Tributária e Aduaneira	-	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
31 ou 30	IRS / IRC / Selo Pagamento do IRC e IRS retidos e do Imposto do Selo referentes ao mês anterior	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS)	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
31 ou 30	IRS / IRC / Seg. Social Declaração de rendimentos pagos e de retenções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes ao mês anterior (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Portal das Finanças	-	



22 Congresso ANTRAM
PORTO 23

27 e 28 de outubro
Centro de Congressos
da Alfândega do Porto

reserve estas datas
na sua agenda!

 **antram**
Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

Visita de Estudo à Lusocargo



No âmbito das atividades da semana de Formação em Contexto de Trabalho do 1.º ano, os alunos da turma de Técnico/a de Gestão de Transportes/Técnico/a de Logística realizaram uma visita de estudo à empresa "Lusocargo – Transitários, Lda."

Cerimónia de Entrega de Diplomas Centro Qualifica



Decorreu, no dia 18 de abril, a entrega de diplomas no âmbito de processos de Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências (RVCC), pelo Centro Qualifica do IPTrans (Instituto Profissional de Transportes), integrada nas comemorações do trigésimo aniversário do IPTrans.

A cerimónia, presidida pela Vice-Presidente da Câmara Municipal de Loures e com a participação da ANQEP, teve início com o Coordenador Geral do IPTrans, José Bourbon, o qual deu as boas-vindas a todos e destacou as entidades parceiras que marcaram presença nesse dia: Câmara Municipal e Junta de Freguesia de Loures, Simar, Veolia, Bombeiros Voluntários de Camarate, entre outras.

A Vice-presidente da Câmara Municipal de Loures e Presidente da Mesa da Assembleia Geral da AEPTL – IPTrans, Sónia Paixão, felicitou a escola pelos 30 anos de sucesso e afirmação, bem como todos os presentes, em especial os que melhoraram as suas competências escolares. Concluiu, referindo que todos estamos "motivados a olhar para o presente".

A cerimónia teve lugar no Palácio dos Marquês da Praia e Monforte, em Loures.

Projeto Unlimited Future



O "Projeto Unlimited Future: Desenvolvimento de Talento Jovem", para alunos dos cursos de Técnico/a de Logística e Técnico/a de Gestão de Transportes, desenvolvido pela Worten, visa trabalhar a proximidade com o mercado de trabalho, formação certificada e desafio. As sessões decorreram dia 1 de março (2 horas) e dia 2 de março (4 horas), na Worten do Carregado.

5º Congresso FECTRANS

Os alunos do curso de Técnico/a de Tráfego de Assistência em Escala foram responsáveis pelo serviço de acolhimento no 5º Congresso da FECTRANS.

Também os alunos de Técnico/a de Ação Educativa tiveram o privilégio de participar na sessão de abertura, com um momento musical!





IPTRANS
ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30
ANOS

FORMAÇÃO EM TRANSPORTES E LOGÍSTICA



- CURSOS DE EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO
- CURSOS PROFISSIONAIS
- TÉCNICOS SUPERIORES PROFISSIONAIS - CTESP
- QUALIFICAÇÃO DE ADULTOS

Lisb@20²⁰



SELO DE
CONFORMIDADE
EQAVET



REPÚBLICA
PORTUGUESA

EDUCAÇÃO

+351 219 836 948

secretaria@iptrans.com.pt

iptrans.com.pt

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

