

revista

Nº 406 | jan/fev/mar 2023 | Trimestral | Ano XLIII

# antram

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

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



## Pedro Polónio

reeleito presidente da Direção Nacional da ANTRAM

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



**antram**

Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias

editorial pág. 2

21º Congresso ANTRAM pág. 4



associativismo  
Pedro Polónio é reeleito presidente  
da Direção Nacional da ANTRAM pág. 18



associativismo  
ANTRAM assina com sindicatos  
novo Contrato Coletivo de Trabalho pág. 22



assessoria jurídica  
PRINCIPAIS NOVIDADES DA REGULAMENTAÇÃO COLETIVA DO SECTOR  
Três CCTV's, um mesmo regime pág. 32

Crónica sobre o livro "O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário  
de Mercadorias – A Convenção CMR", de José Luis Saragoça pág. 36



opinião/técnica  
Artigo 12º do regulamento nº 561/2006:  
ENTRE O OUVIR DIZER E A REALIDADE pág. 42

Regime Geral de Proteção de Denunciantes de Infrações pág. 46

notícias dos associados pág. 54

comerciais pág. 56



Revista ANTRAM nº - 406

**Diretor:** Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** ACT, ANSR, Ana Souta, Armando Miranda, Augusto Almeida Correia e Helena Braga Marques (Raposo, Sá Miranda e Associados, Sociedade de Advogados), Francisca Barbosa da Costa (Whistleblower Software), Francisco Gerales, Joana Araújo (FM&A), Joana Soares Ribeiro (ACT), José Encarnação, José Luis Saragoça, José Maria Bourbon, Leonor Castro (IPTrans), Catarina Filipa Cavaleiro (PwC), Marco Marques (ESTB do IPS), Miguel Eiras Antunes (Deloitte), Mónica Silva, PwC · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T - internet: www.antram.pt - email:sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 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





Caro Associado,

Os corpos sociais da ANTRAM, tomaram posse no início de 2023. Vamos procurar, nos próximos 3 anos, continuar a trilhar o caminho de estabilização da associação e, sobretudo, o caminho da dignificação do nosso sector.

Neste novo mandato, propomo-nos, ainda, lançar as bases para as gerações futuras, aquelas que, em breve, se encarregarão de representar o nosso sector e pugnar por ele. Estamos esperançados em conseguir aproximar os mais novos, gente moderna, com visão inovadora e que seja capaz de trazer mais frescura à ANTRAM e ao sector. Iremos, para esse efeito, procurar desenvolver vários eventos especialmente dirigidos para os empresários mais jovens, para que estes experienciem a ANTRAM e percebam o quão importante ela é na defesa das empresas associadas. Acredito que as empresas nossas associadas possuem muitos jovens que podem vir a dar muito para o nosso sector e que teremos sucesso nesse desígnio.

O mundo está a mudar de uma forma muito acelerada. Nada disso é novo. Porém, as últimas semanas parecem-nos estar a indicar que a mudança poderá acelerar ainda mais e os eventos poderão vir a suceder-se mais rapidamente e, sobretudo, serem ainda mais disruptivos. Basta pensar, por exemplo, na recente apresentação pública do chat-GPT, cuja tecnologia subjacente (IA) irá, certamente, provocar alterações na forma de gestão das frotas ou, ainda, na recente entrada de funcionamento de camiões eléctricos da TESLA já com consideráveis autonomias.

Em cima disto, temos mudanças políticas. Veja-se o exemplo dos critérios de sustentabilidade (ESG – environmental, social and corporate governance) e a cada vez maior relevância que estes têm e terão na gestão das empresas.

Hoje, gerir uma empresa de transportes implica ter presente e actuar de acordo com este tipo de critérios de sustentabilidade. Todos temos de melhorar o nosso score e isso importa melhoria de processos que permitam que as empresas sejam capazes de reduzir os impactos negativos, sobretudo os ambientais e sociais, maior monitorização e melhores decisões de investimento, desde logo em frota. É certo que a ANTRAM tem procurado ajudar os nossos empresários através da sua oferta formativa e, também, da sua oferta ao nível da auditoria, designadamente em sede de auditorias energéticas a que a maioria das empresas estão legalmente obrigadas sob pena de incorrerem na prática de infracções susceptíveis de elevadas coimas. No entanto, não será a ANTRAM que se vai substituir ao empresário na hora de tomar decisões de investimento. Não é a Associação que, no dia-a-dia da vida das empresas, actua comercialmente de uma forma mais ou menos alinhada com a política de investimento que os novos critérios de sustentabilidade exigem. Esse trabalho é do empresário e mais ninguém o irá fazer por ele.

Refiro-me a isto porque sinto que o nosso sector parece não estar todo ele a ser capaz, pelo menos no curto prazo, de vir a realizar os investimentos necessários, sobretudo em renovação de frota, digitalização de processos, melhoria de operacionalidade, exigências estas que, futuramente, de resto, nos moldes avisados pelo Dr. António Ramalho no último Congresso da ANTRAM, o sector financeiro nos irá obrigar a dar resposta.

Efectivamente, os dados estatísticos do IMT continuam a apontar para a existência, no nosso sector, de uma frota muito envelhecida, em que muitas empresas possuem uma idade média da frota superior ao legalmente permitido (o que acaba por impedir o desenvolvimento dessas empresas) e não nos parece que as empresas, sobretudo numa fase de menor procura dos serviços de transporte, fruto da desaceleração económica que já vem sendo notória ao longo dos últimos 4 meses, estejam a ser capazes de conseguirem a rentabilidade operacional que tem que anteceder tais investimentos.

E isto é tão mais grave quando os investimentos aumentaram (e muito!) de valor e o acesso ao financiamento está (muito!) mais caro! Todos nós, empresários de futuro, temos de olhar para isto. Para estas novas tendências, para estes novos desenvolvimentos técnicos, para a necessidade de aumentar o investimento em frota e, dessa forma, gerirmos as nossas empresas sabendo que essa realidade nos vai obrigar a ter empresas mais rentáveis, sob pena de ficarmos pelo caminho.

Acredito muito que o futuro é agora e que as empresas que não melhorarem a sua rentabilidade não serão capazes de vir a cumprir com os novos standards e isso traz-me preocupado numa altura em que se sente, no dia-a-dia, que o nosso sector parece não estar a ser capaz de se adaptar a esta nova realidade. 🌱

# 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](http://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

# CONGRESSO antram

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

Albufeira foi o local escolhido para receber o 21º congresso da Antram, naquele que foi um fim-de-semana de intenso debate associativo.

## DIA 19

A receção e credenciação dos convidados iniciou-se às 11h e ao meio dia realizou-se uma visita institucional ao espaço de exposição, onde marcaram presença as principais marcas de veículos pesados de mercadorias e todo um conjunto de empresas que trabalham com o sector do Transporte Rodoviário de Mercadorias (TRM).

Depois de um almoço de boas-vindas realizado no próprio hotel, iniciou-se às 15h30 a ordem de trabalhos da 21ª edição, com a sessão solene de abertura, no centro de congressos do hotel.



# Sessão Solene de Abertura

A primeira intervenção coube ao **Presidente da Câmara Municipal de Albufeira, José Carlos Rolo**, que agradeceu à Antram por ter escolhido Albufeira como destino da 21ª edição, mostrando-se disponível para voltar a recebê-la em edições futuras.

Seguidamente tomou a palavra **Pedro Polónio, Presidente da Direcção Nacional da Antram**, que, após agradecer a todos os presentes e o apoio dos patrocinadores, realçou a importância do congresso que **“reúne mais de 400 pessoas”** como forma de **“reforçar a proximidade com os clientes e o sector, gerando marca e proximidade com os produtos”**. Abordou também a “fase muito complexa e de desaceleração” em que vivemos, mas deixando uma nota de esperança: “se tivermos todos juntos e todos nos aproximarmos da organização, estaremos mais perto de ter uma melhor organização e de conseguir fazer uma pressão mais eficaz para que decisões políticas importantes sejam tomadas”. Por último, realçou que mais do que falar, a Direcção Nacional da Antram veio para “ouvir os associados e perceber como podemos ajudar-vos a resolver os vossos problemas”. Para fechar a sessão de abertura, interveio, via videoconferência, o **Secretário de Estado das Infraestruturas Hugo Santos Mendes**, que realçou a importância “vital” que o transporte de mercadorias



tem para o funcionamento da economia, ainda que “a sociedade, por vezes, apenas se aperceba disso em momentos de crise”, como foi o caso na pandemia, devido à “enorme pressão que se verificou sobre as cadeias logísticas”. Apontou para o futuro, avisando para a **“entrada num inverno com incerteza”** em que poderá existir um **“aumento dos preços e da instabilidade logística”** e para os desafios do sector, que deverá procurar **“fazer melhor tudo aquilo que consegue controlar e procurar minimizar o impacto daquilo que foge ao seu controlo”**.



# 1º Painel

## – O Mundo Atual e os seus reflexos no sector



Patrocinado pela Galp e moderado pela jovem jornalista e pivot da SIC Nelma Serpa Pinto, o painel, que se iniciou com o visionamento de um vídeo do patrocinador, teve como intervenientes **António Ramalho**, antigo CEO do NOVO Banco, atualmente Consultor Financeiro, **António Brochado Correia**, Presidente da PWC e Revisor oficial de contas, e **Álvaro Beleza**, médico chefe do serviço de Imunohemoterapia, professor de medicina transfusional e diretor do serviço de sangue em Santa Maria.

O pontapé de saída deste 1º Painel começou com uma análise ao ano de 2022, um ano **“paradoxal”**, segundo António Ramalho: “2022 foi simultaneamente um dos melhores anos para a realidade das empresas, com lucros recordes, crescimento a rondar os 6,6 a 6,8%, assentes na exportação e turismo, mas é também o ano da recessão anunciada” que o próprio não acredita que se venha a verificar em Portugal, durante o próximo ano. No entanto, afirma que em 2023 “a incerteza é a única certeza que temos” e que portanto é necessário incluir a “gestão da incerteza como um factor central do modelo de gestão das empresas”.

Segundo Ramalho, com a incerteza mais do que certa em 2023, o modelo de gestão tipicamente português, de redução de custos, não será possível, visto que acredita que **“o aumento dos custos (desde operacionais, salariais, financeiros) será uma realidade inevitável no ano que se avizinha.”**

À boleia do raciocínio de António Ramalho, António Brochado Correia, realçou a **“enorme capacidade de adaptação”** a esta incerteza em que vivemos: “Há um ano e meio as previsões de recuperação da economia apontavam para meados de 2023/início de 2024 e, na verdade, a recuperação começou a meio de 2022.” Assim, para Correia, para melhor lidar com esta incerteza, as empresas devem **“tentar antecipar as tendências”**, fazendo várias previsões e traçando vários cenários, tomando decisões de acordo com os mesmos.

Já **Álvaro Beleza** realçou o papel essencial do sector dos transportes na recuperação da economia, tranquilizando a plateia quanto ao futuro do sector, por terem **um papel vital para o bom funcionamento da mesma:** “Vocês são um bocadinho como os glóbulos vermelhos.



São os transportadores da nossa vida. Transportam tudo o que nós precisamos. Por isso é que, quando falha o transporte, ficamos com uma anemia grave e corremos o risco de morrer”.

Segundo Beleza, nem a guerra poderá pôr em causa este sector, até devido às **“vantagens competitivas”** de um país que funciona muitas vezes **“como porto de abrigo em tempos de conflito”**, realçando que, na verdade, esta guerra, apesar de condenável, pode ser uma **“oportunidade”** para Portugal.

De uma forma geral, os três elementos do painel mostram-se otimistas quanto ao ano que se avizinha: António Ramalho afirmou estar **“seguro de que não vai haver uma recessão em Portugal”**, uma ideia partilhada também por Correia, realçando que os **“aumentos dos custos de produção, matéria-prima e custo do trabalho foram menores que o lucro das empresas em 2022”**. Para Beleza, Portugal deve ainda reflectir sobre como pode aproveitar o facto do **investimento estrangeiro estar em crescimento para criar um desenvolvimento sustentável.**

Apesar do otimismo, há obviamente **vários desafios a enfrentar:** um deles passa, segundo o ex CEO do Novo Banco, pela **“repartição**



António Ramalho



Álvaro Beleza



António Brochado Correia



**modal:** “a ferrovia tem cerca de 14% da quota de mercado (um valor próximo da média europeia – 17,4%) mas transporta as cargas mais poluentes e por isso vai ser reduzida”. Esta repartição modal deverá originar uma **“redução dos movimentos de globalização, em função dos países com quem temos mais confiança”**. Teremos também de aprender a viver com a **“inflação (em particular nos custos energéticos e nos produtos alimentares) e aumentos salariais”**, que serão uma realidade nos próximos anos. Face a este cenário de inflação, Correia defende que o estado deve **“aproveitar para reduzir os impostos indiretos”**. Já Beleza realça a **“necessidade de redução de emissões”** (no sector dos transportes representam 15% das emissões totais em Portugal), de forma a atingirem a neutralidade carbónica e para um reforço da **aposta no digital**.

Quanto ao apoio por parte do Governo, Correia considera que Portugal tem demasiadas **“burocracias fiscais”** e que, inclusive, **“gasta-se demasiado tempo a discutir o orçamento de estado, é mais importante discutir as medidas económicas”**. No mesmo sentido, Álvaro Beleza, realça a necessidade de **aumentar a competitividade fiscal:** “somos governados há muitos anos só por teóricos e académicos, precisamos de ser governados por pessoas que pagam salários” e de existir “um apoio mais transversal, nos impostos diretos e indiretos”. Outro dos pontos abordados nesta conversa foi o **acordo para aumentar, em média, 4,8% dos salários até 2026**, estando previstos benefícios em IRC para as empresas que o façam. Segundo Beleza, o acordo “é em si mesmo muito positivo” mas reforçou o problema de sermos governados por teóricos “Precisamos de sentido prático. Há países europeus que têm tido primeiros-ministros que são empresários. Mas também precisamos nas universidades portuguesas de empresários de sucesso a leccionarem. É necessário premiar o mérito e não a preguiça”.

Sobre este tema **António Ramalho** defende que “seja qual for a poupança que as empresas tenham, este recurso é sempre melhor aplicado pelas empresas do que pelo estado” visto que estas “são melhor

sucedidas na forma como gerem”. Mas destaca o problema da **“falta de capacidade de captação de talento”**, alertando o sector de que o mais importante é **“perceberem o que é realmente importante para os seus colaboradores”**.

Ainda relativamente a estes aumentos salariais, **Brochado Correia** discorda do Ministro das Finanças quando este afirma que os aumentos salariais não podem ser iguais aos da inflação: “os salários têm de aumentar, no mínimo, no valor da inflação. Porque é assim que o modelo da inflação funciona. Agora temos é de tentar que a Península Ibérica como um todo não entre em recessão.” E, para isso, acredita que o sector de transportes rodoviários de mercadorias deve tentar **“preservar ao máximo a qualidade dos serviços”, apostar na digitalização e capturar talento e competência a outros sectores**, afirmando que, no seu entender, o sector deve estar consciente de que não há “nenhuma maneira de reduzir os custos” nos próximos tempos.

Álvaro Beleza concorda e reforça a aposta no digital, mas chama também a atenção para a necessidade do sector se **precaver contra os ataques cibernéticos:** “somos o 3º ou 4º país com mais ataques cibernéticos na Europa”, **pedindo também ao estado mais apoio no processo de transição para painéis solares, aproveitamento da energia eólica e poupança de água**.

António Ramalho deixou ainda um aviso às empresas de que, a partir de 2023, “vão ser estabelecidos princípios de alocação de capital em função de critérios de sustentabilidade ambiental, o que significa que há empresas que vão ter dificuldades no acesso ao crédito”.

Beleza acredita ainda que Portugal tem de passar a ter **“mais grandes empresas”** e que isso deveria passar pela **“fusão de empresas”**, para além de reforçar que o transporte rodoviário “será sempre utilizado e que o camião terá sempre futuro”, apontando como maior desafio a decisão sobre “qual será a energia da transição energética”.

Após a realização deste painel, houve ainda tempo para mais uma visita ao **espaço de exposição** e um **momento musical**, antes do jantar no restaurante do hotel.

## 2º Painel

### Reunião de Associados



O 2º dia do congresso começou pelas 9h30 com a Reunião de Associados. A primeira intervenção coube ao Presidente da Repsol, que num vídeo gravado previamente ao congresso, destacou a importância de 3 características essenciais da transição energética que o sector irá realizar: ser gradual (não mudar de um dia para o outro), inclusiva (considerar todas as medidas – as que já existem e as que estão a ser estudadas) e criteriosa, na escolha efetuada.

Seguiu-se a Diretora-Geral da Antram, Ana Souta, que começou por recordar os dois grandes temas que resultaram do anterior Congresso: a escassez de mão de obra no setor e a criação do observatório dos transportes. Com esse enquadramento, referiu depois as linhas de atuação em 2022: apresentação do Caderno Reivindicativo, IUC, contribuição extraordinária para o setor energético, Medida de Apoio ao SMN, Substituição dos Livretes, criação de algoritmo para Fiscalização Assertiva, apresentação de candidatura aos Roteiros de descarbonização da indústria e capacitação das empresas, no âmbito dos incentivos do PRR, Revisão do Acordo de Paralisação com a APS, Pedido de apoio e intervenção da CCP em matérias do sector, novo acordo com o Porto de Leixões, Comité Económico e Social dos Transportes da Comissão Europeia e Workshop IRU (Alargamento da legislação nacional sobre as cargas e descargas a nível europeu) e Adesão à Plataforma de Combustíveis de Baixo Carbono em Maio de 2022.

Finalmente, apresentou as medidas alcançadas em resultado da intervenção política: Descida em 50% da taxa de IUC para a categoria D, ampliado o limite de número de litros de gasóleo profissional para 40.000 litros, prorrogação, por mais 5 anos, da medida de dedução, em 120%, dos gastos com a aquisição de combustíveis, redução do valor do ISP para compensar o aumento do valor do IVA, redução temporária da taxa unitária do ISP aplicável, no continente, ao gasóleo colorido e marcado, criação do mecanismo temporário de gasóleo profissional extraordinário que prevê um reembolso parcial dos impostos espe-

ciais de consumo para o transporte público de mercadorias, apoio extraordinário e excepcional ao sector, alargamento a todo o setor da entrega faseada das retenções na fonte de IRS e IRC e do IVA, consagração do gás profissional, majoração dos custos com o combustível alternativo (130% eletricidade e 120% GNV), reafectar as reduções fiscais da receita proveniente do ISP com eventuais medidas como a renovação do parque automóvel e da infraestrutura subjacente ou o âmbito dos atuais regimes de descontos aplicáveis a portagens nos territórios de baixa densidade no interior do país.

Deu ainda conta do início do processo de negociação coletiva, referindo as atualizações do valor das ajudas de custo e refeições.

Concluiu, perspetivando 2023: revisão do regime fiscal do gasóleo profissional, suspensão do pagamento do IUC por 12 meses, descontos com os custos das portagens, linha de crédito de apoio à tesouraria, incentivo ao abate e renovação de frotas, observatório dos transportes e indicador sobre o crescimento dos custos, revisão do regime de cargas e descargas (alargamento do tempo máximo de espera aos





portos nacionais e parques de contentores vazios) e lei Gassot.

Depois do coffee-break, escutámos uma intervenção gravada de Mariana Raluca, Diretora Geral da Delegação Permanente da IRU na União Europeia, que... De seguida, abriu-se espaço aos associados para exporem as suas principais preocupações. **Foram vários os temas abordados, entre os quais:** os atrasos e incumprimentos no IMT, a necessidade de atualizar o valor das ajudas de custo e refeições, a fuga massiva de motoristas de distribuição para os reboques e semirreboque, o aumento do preço dos combustíveis, a pesada carga Fiscal, os Duotrailers(?), os Euro Modulares e os custos do Adblue, entre muitos outros temas.



## 3º Painel

### Sessão Técnica - Gestão económica das frotas

Após o período de almoço iniciou-se, por volta das 15h, a sessão da tarde, com o Eng.º João Reis Simões, autor do livro: “Gestão Técnica de Frotas Rodoviárias - Na busca do Desenvolvimento Sustentável”.

Nesta sua intervenção, com um título semelhante ao do livro, “Gestão Económica de Frotas Rodoviárias: A formação do preço no transporte de mercadorias”, explicou como se calcula a vida útil económica de um veículo, o preço do transporte (é igual a custo total + lucro) e a taxa de ocupação (produção real ÷ produção potencial). Falou também do seu livro, para reforçar que há 4 aspetos essenciais para aumentar a vida útil de um veículo: 1. Processo de escolha do veículo; 2. Manutenção do mesmo; 3. A Gestão do veículo; 4. Adoção de uma condução económica e, portanto, defensiva.

Por último, realçou a correlação existente entre intensidade energética e taxa de ocupação e reforçou a importância de distinguir o custo do combustível dos outros custos.



## 4º Painel

### Intervenção Especial “Mais perto de Mim”

O 4º e último painel destes dois dias de congresso coube a José Pedro Cobra, advogado de profissão e speaker motivacional nas horas vagas. Sob o tema “Mais perto de mim” foram várias mensagens inspiradoras ao longo do seu discurso, sempre intercaladas por anedotas ilustrativas das mesmas, o que criou um ambiente de boa disposição entre o público presente.

Cobra começou por falar da importância de não cairmos na tentação de **“resolvermos os nossos problemas, fugindo deles e pensando noutras coisas”** e na diferença entre “responsabilidade – que é a habilidade de responder que implica uma pausa relativamente àquilo que é a minha reação instintiva – e a reação”. Neste sentido, chamou a atenção do público para evitar “serem robôs controlados pela mente”, fazendo um esforço consciente para não viverem a reboque dos seus pensamentos, até porque estes não são, muitas vezes, mais do que tentativas do cérebro para nos proteger da novidade e da mudança. Assim, segundo o orador, devemos procurar “viver a vida como “princípios, jogar o jogo pelo jogo e gostar do processo daquilo que fazemos”, realçando que a felicidade não deve ser confundida com “uma sensação de alívio” nem sequer se alcança “ao atingir um objetivo”: para o speaker o mais importante é o **propósito e o processo**. Reforça que felicidade não passa por “evitar ter problemas” mas por “viver entusiasmado, sem nos agarrarmos à máscara que criamos para nos proteger e irmos ao encontro daquilo que achamos que os outros esperam de nós”. Para Cobra “nós sofremos por discordarmos da vida como ela é, por perguntarmos porquê, em vez de para quê”.

Por último, apontou para a importância de **“darmos a conhecer a nossa individualidade em vez de a escondermos”**: “acrescentar a partir de quem somos, assumindo a nossa vulnerabilidade e imperfeição”, com o objetivo final de atingir um bem comum.

De realçar que, tal como é apanágio em todas as suas intervenções, José Pedro Cobra reverteu a totalidade dos honorários da sua intervenção para uma causa social.

Após esta intervenção, que não deixou ninguém indiferente, houve ainda tempo para uma sessão de autógrafos e de oferta do livro do orador do 3º painel, João Rei Simões, que ocorreu no Stand ANTRAM, a que se seguiu um Cocktail no Bar Blumm e o Jantar de Gala no Centro de Congressos, durante o qual foram entregues os Prémios Fidelidade Antram e houve ainda tempo para dançar ao som dos “Daddy Band”.



com o alto patrocínio



Sharing the load













## Agradecimento



Por mais uma vez a MULTIMAC associou-se à ANTRAM fornecendo a impressora/fotocopiadora que o staff do congresso utilizou durante o evento. Também para a deslocação de todo o material de apoio ao congresso a ANTRAM utilizou uma carrinha fornecida pela IVECO.

A ANTRAM agradece a estes dois parceiros toda a disponibilidade, ajudando com a sua participação que o 21º Congresso ANTRAM fosse um sucesso.



SOLUÇÕES DE SERVIÇOS SCANIA

# MELHORAR O SEU SCANIA É DIFÍCIL, MAS **PODEMOS MANTÊ-LO PERFEITO**

**PROTECT**  
Manutenção

Manutenção  
Periódica e Flexível

**EXTEND**  
Manutenção + CADEIA CINEMÁTICA

Manutenção  
Periódica e Flexível

Reparação da  
Cadeia Cinemática

**TOTAL**  
Manutenção + REPARAÇÕES

Manutenção  
Periódica e Flexível

Reparação da  
Cadeia Cinemática

Outras  
Reparações



scania.pt



# SCANIA

Associados elegeram os Órgãos Sociais Nacionais para o triénio 2023-2025

# Pedro Polónio é reeleito presidente da Direção Nacional da ANTRAM

por GCI



No passado dia 21 de dezembro, após ter vencido as eleições, Pedro Polónio foi reconduzido no cargo de presidente da Direção Nacional da ANTRAM para os próximos três anos.

O representante da empresa Patinter – Portuguesa de Automóveis Transportadores, S.A. (associado n.º 604) tem em mãos a tarefa de conduzir os desígnios da Associação e de dar continuidade ao trabalho que, desde 2014, altura em que era vice-presidente, tem vindo a ser desenvolvido. Gustavo Paulo Duarte, da empresa Transportes Paulo Duarte, Lda. (associado n.º 487), e João Gouveia (associado n.º 7000) assumirão os cargos de vice-presidentes da Direção Nacional.

Os cargos de Presidente da Mesa da Assembleia Geral e Presidente do Conselho Fiscal serão liderados por Ema Leitão, da empresa TN - Transportes M. Simões Nogueira, SA. (associado n.º 1354) e por Nelson Sousa, da empresa JLS – Transportes Internacionais, S.A. (associado n.º 9263), respetivamente.

A tomada de posse dos novos Órgãos Sociais Nacionais teve lugar a 16 de janeiro de 2023.



Conheça a lista completa dos Órgãos Sociais Nacionais eleitos para o triénio 2023/2025.

#### MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

**PRESIDENTE:** TN-TRANSPORTES M SIMÕES NOGUEIRA, SA., Sócio n.º 1354, representada por Ema Maria Nogueira Leitão

**SECRETÁRIO PELA REGIÃO DO NORTE:** SARDÃO IBÉRIA – TRANSPORTES, LDA., Sócio n.º 850, representada por Maria Joana Correia de Lacerda Marques da Fonseca

**SECRETÁRIO PELA REGIÃO DO CENTRO:** TRANSPORTES LEMOS, LDA, Sócio n.º 91, representada por Jorge António Amaral Lemos

**SECRETÁRIO PELA REGIÃO DE LISBOA:** EDGAR & PRIETO, LDA, Sócio n.º 3206, representada por Nelson Alexandre Ulpiano Vieira

**SECRETÁRIO PELA REGIÃO DO SUL:** CARGAQUATRO – TRANSPORTES & LOGÍSTICA, LDA., Sócio n.º 7433, representada por Dário Eduardo Santos Horta Dias

#### SUBSTITUTOS

**do Secretário pela Região do Norte:** TRANSPORTES MOURA, LDA., Sócio n.º 845, representada por Júlio Adalberto da Silva

**do Secretário pela Região do Centro:** ESPIGA D'OURO – TRANSP. MERC. COMER. MAT. CONSTRUÇÃO, LDA, Sócio n.º 7999, representada por João Manuel Costa Candeias

**do Secretário pela Região de Lisboa:** TRANSPORTES ANTÓNIO FRADE, LDA, Sócio n.º 2604, representada por Antonio Manuel Machado Frade

**do Secretário pela Região do Sul:** LOGICOMÉRCIO – LOGISTICA E COMÉRCIO, LDA., Sócio n.º 9765, representada por Maria Inês Alves Pinelas da Silva Borges

#### DIRECÇÃO NACIONAL

**PRESIDENTE:** PATINTER – PORTUGUESA DE AUTOMÓVEIS TRANSPORTADORES, S.A., sócio n.º 604, representada por Pedro Miguel Borges Polónio

**VICE-PRESIDENTE:** TRANSPORTES PAULO DUARTE, LDA, sócio n.º 487, representada por Gustavo Hipólito Carreira Paulo Duarte

**VICE-PRESIDENTE:** UNICOMBI – TRANSPORTES COMBINADOS, S.A., sócio n.º 7000, representada por João Filipe Mendes Gouveia

**VICE – PRESIDENTE PELA REGIÃO DO NORTE:** TRANSPORTES SARDÃO, S.A., sócio n.º 663, representada por Francisco Manuel Correia de Lacerda Marques da Fonseca

**VICE – PRESIDENTE PELA REGIÃO DO CENTRO:** TRANSPORTES CENTRAL POMBALENSE, LDA, Sócio n.º 341, representada por Renato Bruno Pereira Neves

**VICE – PRESIDENTE PELA REGIÃO DE LISBOA:** SANTOS & VALE, LDA, Sócio n.º 2312, representada por José Joaquim Carvalho Vale

**VICE – PRESIDENTE PELA REGIÃO DO SUL:** LOGBA – LOGISTICA DE PRODUTOS ALIMENTARES, LDA., Sócio n.º 6659, representada por Hugo Alexandre Faísca Cavaco

#### SUBSTITUTOS

**do Vice – Presidente pela Região do Norte:** TRANSPORTES MATOS & FILHOS, LDA., Sócio n.º 34, representada por Adélio Vasconcelos Matos

**do Vice – Presidente pela Região do Centro:** TRANSPORTES ROD. MERC. VALADO, LDA, Sócio n.º 3302, representada por Rui Miguel Calado Pereira

**do Vice – Presidente pela Região de Lisboa:** LUIS SIMÕES – LOGISTICA INTEGRADA, S.A., Sócio n.º 1491, representada por Fernanda Maria Oliveira Simões

**do Vice – Presidente pela Região do Sul:** TRANSMARSIL – TRANSPORTES, LDA., Sócio n.º 4892, representada por Marco Paulo Tomás Silva

#### CONSELHO FISCAL

**PRESIDENTE:** JLS – TRANSPORTES INTERNACIONAIS, S.A., sócio n.º 9263, representada por Nelson Nunes Sousa

**VOGAL PELA REGIÃO DO NORTE:** ISAAC PEDROSO-TRANSPORTES DE MERCADORIAS, LDA., Sócio n.º 739, representada por António Jorge Sequeira Duarte Pedroso

**VOGAL PELA REGIÃO DO CENTRO:** TRANSPORTES RAMA, LDA, Sócio n.º 708, representada por Carlos João Silva Madeira Oliveira

**VOGAL PELA REGIÃO DE LISBOA:** LASO – TRANSPORTES SA, Sócio n.º 6579, representada por Pedro Nuno Ferreira Pedrosa

**VOGAL PELA REGIÃO DO SUL:** TRANSELVA – TRANSPORTES CARGA & SERVIÇOS, LDA., Sócio n.º 3778, representada por Carlos Alberto Reinol Vinagre

#### SUBSTITUTOS

**do Vogal pela Região Norte:** TRANSPORTES DE MERCADORIAS RENDUFENSES, LDA., Sócio n.º 3016, representada por Rui Francisco Soares Pinheiro

**do Vogal pela Região Centro:** CAMIONAGEM CARGA CENTRAL VIMIEIRA, LDA, Sócio n.º 3995, representada por António Ferreira Bernardes

**do Vogal pela Região Lisboa:** TRANSPORTADORA IDEAL DO BAIRRO DE ALCÁNTARA LDA, Sócio n.º 3239, representada por Carlos Manuel Silvestre Silva

**do Vogal pela Região Sul:** SULINE, LDA., Sócio n.º 8970, representada por Pedro Filipe Pinela Fernandes

# Período eleitoral

## Associados elegem novos Órgãos Sociais Regionais

As eleições dos Órgãos Sociais Regionais para o Triénio 2023-2025 decorreram nos dias 22, 24 e 25 de novembro, nas instalações de cada Sede regional. Os primeiros a ir a votos foram os associados da Região do Centro. Seguiram-se os da Região do Norte e da Região de Lisboa, e por último os da Região do Sul.



### REGIÃO CENTRO

Decorrido o ato eleitoral no dia 22 de novembro, Renato Neves, representante da empresa Transportes Central Pombalense, Lda. foi reeleito para o cargo de presidente da Direção Regional do Centro.

A tomada de posse dos novos órgãos sociais da Região do Centro teve lugar a 11 de janeiro.

Lista completa

#### Mesa da Assembleia Regional

**Presidente:** Transportes Lemos, Lda., Sócio n.º 91, representada por Jorge António Amaral Lemos

**Vice-presidente:** Espiga D'Ouro – Transp. Merc. Comer. Mat. Construção, Lda., Sócio n.º 7999, representada por João Manuel Costa Candeias

**Secretário:** Ibecarga – Transportes e Logística, Lda., Sócio n.º 9596, representada por Afonso Santos Cruz

**Secretário:** Barrinho – Transportes, SA., Sócio n.º 8910, representada por Nuno Luís Santos Ferreira

#### Direção Regional do Centro

**Presidente:** Transportes Central Pombalense, Lda., Sócio n.º 341, representada por Renato Bruno Pereira Neves

**Vice-presidente:** Transportes Rod. Merc. Valado, Lda., Sócio n.º 3302, representada por Rui Miguel Calado Pereira

**Vice-presidente:** Transfraga – Transportes Mercadorias, Lda., Sócio n.º 4823, representada por José Carlos Rodrigues Garcia

**Vice-presidente:** Costa Melo & Ca., Lda., Sócio n.º 498, representada por José Dinis Figueiredo Paiva Correia

**Vice-presidente:** Patrovitrans Transportes, Lda., Sócio n.º 9795, representada por Silvío Carlos Vieira Patrocínio

#### Conselho Fiscal Regional

**Presidente:** Transportes Rama, Lda., Sócio n.º 708, representada por Carlos João Silva Madeira Oliveira

**Vice-presidente:** Camionagem Carga Central Vimieira, Lda., Sócio n.º 3995, representada por António Ferreira Bernardes

**Vogal:** Transportes Bandeiras, Lda., Sócio n.º 7662, representada por Vítor Manuel Coelho Mateus



### REGIÃO NORTE

O ato eleitoral prosseguiu no dia 24 de novembro, na Região Norte, com a eleição de Francisco Fonseca, representante da empresa Transportes Sardão, SA., que volta a assumir os desígnios da Direção Regional do Norte.

A tomada de posse dos novos órgãos sociais da Região do Norte decorreu no dia 9 de janeiro.

Lista completa

#### Mesa da Assembleia Regional

**Presidente:** Sardão Ibéria-Transportes, Lda., Sócio n.º 850, representada por Maria Joana Correia de Lacerda Marques da Fonseca

**Vice-presidente:** Transportes Moura, Lda., Sócio n.º 845, representada por Júlio Adalberto da Silva

**Secretário:** Brunotir Transportes Lda., Sócio n.º 10071, representada por Patrícia Leonor Ribeiro Soares

**Secretário:** Transfradelos-Transportadora de Carga, Lda., Sócio n.º 3931, representada por Avelino Almeida Machado da Silva Reis

#### Direção Regional do Norte

**Presidente:** Transportes Sardão, Lda., Sócio n.º 663, representada por Francisco Manuel Correia de Lacerda Marques da Fonseca

**Vice-presidente:** Transportes Matos & Filhos, Lda., Sócio n.º 34, representada por Adélio Vasconcelos Matos

**Vice-presidente:** Transmaia-Transportes, Lda., Sócio n.º 960, representada por Cristiana Sofia Torres Moreira Campos Maia

**Vice-presidente:** Covas-Transportes, Lda., Sócio n.º 2341, representada por João António Gonçalves Covas

**Vice-presidente:** Contibérica - Transportes Lda., Sócio n.º 8286, representada por Miguel Alexandre Vieira da Cruz Couceiro da Costa

#### Conselho Fiscal Regional do Norte

**Presidente:** Isaac Pedroso-Transportes de Mercadorias, Lda., Sócio n.º 739, representada por António Jorge Sequeira Duarte Pedroso

**Vice-presidente:** Transportes de Mercadorias Rendufenses, Lda., Sócio n.º 3016, representada por Rui Francisco Soares Pinheiro

**Vogal:** Transportes Resende, Lda., Sócio n.º 771, representada por Joaquim Álvaro Rodrigues Resende

*A todos os órgãos sociais eleitos desejamos as maiores felicidades e um bom trabalho!*



#### REGIÃO DE LISBOA

A Região de Lisboa também foi a votos a 24 de novembro.

Joaquim Vale, da empresa Santos & Vale, Lda., foi reeleito para o cargo de presidente da Direção Regional de Lisboa.

A tomada de posse dos novos órgão sociais da Região de Lisboa decorreu a 6 de janeiro.

Lista completa

#### Mesa da Assembleia Regional de Lisboa

**Presidente:** Edgar & Prieto, Lda., Sócio n.º 3206, representada por Nelson Alexandre Ulpiano Vieira

**Vice-presidente:** Transportes António Frade, Lda., Sócio n.º 2604, representada por Antonio Manuel Machado Frade

**Secretário:** TC Lafões – Transportes e Serviços, Lda., Sócio n.º 926, representada por Paulo Jorge Mendes Oliveira

**Secretário:** Transportadora da Graça, Lda., Sócio n.º 96, representada por João Paulo Simões

#### Direção Regional de Lisboa

**Presidente:** Santos & Vale, Lda., Sócio n.º 2312, representada por José Joaquim Carvalho Vale

**Vice-presidente:** Luís Simões Logística Integrada, S.A., Sócio n.º 1491, representada por Fernanda Maria Oliveira Simões

**Vice-presidente:** Transportes Vieira Vacas, Lda., Sócio n.º 10104, representada por Pedro Miguel Leitão Tavares Barrô Faia

**Vice-presidente:** Alisan – Transportes, Lda. Sócio n.º 7492, representada por Luís Manuel Oliveira

**Vice-presidente:** Ambigroup Serviços A.A., Sócio n.º 489, representada por João Carlos Além

#### Conselho Fiscal Regional de Lisboa

**Presidente:** Laso – Transportes S.A., Sócio n.º 6579, representada por Pedro Nuno Ferreira Pedrosa

**Vice-presidente:** Transportadora Ideal do Bairro de Alcântara, Lda., Sócio n.º 3239, representada por Carlos Manuel Silvestre Silva

**Vogal:** Stef Portugal – Logística e Transportes, Unipessoal, Lda., Sócio n.º 8265, representada por Sérgio Miguel Dias Batalha



#### REGIÃO SUL

As eleições para os Órgãos Sociais da Região Sul tiveram lugar a 25 de novembro e ditaram a eleição de Hugo Cavaco, da empresa Logba – Logística de Produtos Alimentares, Lda., para a liderança da Direção Regional do Sul.

A tomada de posse dos novos órgãos sociais da Região do Sul teve lugar a 12 de janeiro.

Lista completa

#### Mesa da Assembleia Regional do Sul

**Presidente:** Cargaquatro – Transportes & Logística, Lda., Sócio n.º 7433, representada por Dário Eduardo Santos Horta Dias

**Vice-presidente:** Logicomércio – Logística e Comércio, Lda., Sócio n.º 9765, representada por Maria Inês Alves Pinelas da Silva Borges

**Secretário:** Camionagem Carga Sul Frio, Lda., Sócio n.º 5958, representada por Tiago André Correia Gonçalves Rocha

**Secretário:** União de Camionagem de Carga, Lda., Sócio n.º 108, representada por Adérito Custódio Cavaco

#### Direção Regional do Sul

**Presidente:** Logba – Logística de Produtos Alimentares, Lda., Sócio n.º 6659, representada por Hugo Alexandre Faisca Cavaco

**Vice-presidente:** Transmarsil – Transportes, Lda., Sócio n.º 4892, representada por Marco Paulo Tomás Silva

**Vice-presidente:** Noites – Reciclagem e Matérias-Primas Secundárias, Lda., Sócio n.º 8501, representada por Isabel Sofia Batista Noites Guerra

**Vice-presidente:** Transportes D'Ossa Tir, Lda., Sócio n.º 9821, representada por Vítor Manuel Bibes Geadas

**Vice-presidente:** Transparentodisseia – Transportes Unipessoal, Lda., Sócio 10276, representada por Cláudia Suzete Mosa Santos de Sousa

#### Conselho Fiscal Regional do Sul

**Presidente:** Transelva – Transportes Carga & Serviços, Lda., Sócio n.º 3778, representada por Carlos Alberto Reinol Vinagre

**Vice-presidente:** Suline, Lda., Sócio n.º 8970, representada por Pedro Filipe Pinela Fernandes

**Vogal:** Transportes Eurobeja, Lda., Sócio n.º 9228, representada por José dos Santos Carapinha Reis

# ANTRAM assina com sindicatos novo Contrato Coletivo de Trabalho

No passado dia 10 de janeiro, a ANTRAM assinou, com os diversos sindicatos, o novo Contrato Coletivo de Trabalho (CCTV) do setor.



O momento de formalização contou com a presença de Pedro Polónio, Gustavo Paulo Duarte e João Gouveia, respetivamente presidente e vice-presidentes da Direção Nacional da ANTRAM, e ainda dos representantes de cada entidade sindical e de uma outra associação patronal do setor.

Com este novo Contrato Coletivo de Trabalho procurou-se clarificar dúvidas de interpretação relativas ao clausulado, corrigindo simultaneamente alguns lapsos que constavam do texto e tornando o mesmo em conformidade com o previsto no Código do Trabalho, no que respeita a normas de foro imperativo. Para além da atualização automática que se iria sempre aplicar ao valor da retribuição base e das diuturnidades, foram também revistos alguns valores de determinadas prestações pecuniárias que não sofriam qualquer alteração desde 2019.

De uma maneira geral, procurou-se elaborar um documento que fosse mais claro, sem alterar substancialmente o mesmo, permitindo porém, criar condições para uma maior harmonização, de forma a promover uma concorrência mais sã e leal entre as empresas.

É de salientar que o processo negocial decorreu em mesas negociais individualizadas, com cada um dos sindicatos, culminado,





por exigência dos mesmos, com a celebração de três CCTV que, apesar de serem exatamente iguais no seu clausulado e conteúdo, diferem no facto de cada um deles ser assinado por um sindicato diferente.

Assim, no que toca à sua aplicabilidade, as empresas deverão aplicar cada um dos CCTV's de acordo com a filiação dos seus trabalhadores. No caso de trabalhadores não filiados em nenhum sindicato, ser-lhes-á aplicado o CCTV objeto da Portaria de Extensão publicada. 

# Frederico Mendes & Associados

## **Estratégia Portugal 2030**

Novo ano, novo Modelo de Governação dos fundos europeus Portugal 2030, novos objetivos estratégicos para aplicação do montante global de 23 mil milhões de euros, até 2027.

Os concursos do tão aguardado Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027 encontram-se finalmente à porta, e com eles é importante analisar quais serão os grandes objetivos e orientações para a distribuição dos fundos.

Assim, a Estratégia Portugal 2030 está estruturada em torno de quatro agendas temáticas centrais para o desenvolvimento da economia, da sociedade e do território de Portugal no horizonte de 2030:

- Agenda temática 1: As pessoas primeiro – um melhor equilíbrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdade
- Agenda temática 2: Digitalização, inovação e qualificações como motores do desenvolvimento
- Agenda temática 3: Transição climática e sustentabilidade dos recursos
- Agenda temática 4: Um país competitivo externamente e coeso internamente

A Agenda da “Digitalização, inovação e qualificações como motores do desenvolvimento” será uma das que terá maior impacto no setor dos Transportes Rodoviários de Mercadorias, a qual surge estruturada em torno do objetivo de promover uma recuperação e um crescimento inteligente, sustentável e resiliente da economia portuguesa, alicerçado nas qualificações, no conhecimento, na digitalização e na inovação.

Esta agenda visa promover de forma transversal, e em todos os setores da economia, a inovação como o motor do desenvolvimento da economia e sociedades portuguesas, promovendo um aumento da produtividade total dos fatores.

A agenda é estruturada em quatro domínios estratégicos fundamentais:

- Promoção da sociedade do conhecimento
- Digitalização e inovação empresarial
- Qualificação dos recursos humanos
- Qualificação das instituições

No que respeita à “Digitalização e inovação empresarial”, um dos domínios estratégicos com maior enquadramento no setor dos transportes, as intervenções a promover têm por objetivo incentivar a digitalização, inovação e o investimento empresarial, e apostar no aumento das qualificações do capital humano, incluindo na gestão das empresas.

Neste sentido, espera-se que a Estratégia Portugal 2030 consiga responder aos diversos desafios do setor, tornando Portugal um país mais competitivo e inclusivo no futuro.

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

# ANTRAM renova mandato como membro efetivo do Conselho para os Combustíveis da ERSE

Tomaram posse, no passado dia 21 de dezembro, os membros do Conselho para os Combustíveis da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) para o triénio 2023/2025.

A ANTRAM enquanto membro efetivo deste conselho, na Seção dos setores dos combustíveis derivados do petróleo e biocombustíveis, é representada por Ana Monteiro Souta, Diretora Geral da Associação.

O Conselho para os Combustíveis é o órgão consultivo específico para o exercício das funções da ERSE no âmbito dos setores do gás de petróleo liquefeito (GPL) em todas as suas categorias (nomeadamente, engarrafado, canalizado e a granel), dos combustíveis derivados do petróleo e dos biocombustíveis, competindo-lhe pronunciar-se sobre matérias comuns a esses setores, nomeadamente de natureza regulamentar, que lhe sejam submetidas pelo Conselho de Administração. 🌱

## Livro sobre a Convenção CMR apresentado na ANTRAM

No passado dia 10 de janeiro, pelas 18 horas, realizou-se nas instalações dos Serviços Centrais da ANTRAM, em Lisboa, a apresentação do livro “O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias – A Convenção CMR”, de José Luís Saragoça.

A apresentação da obra esteve a cargo de Manuel Januário da Costa Gomes, Professor Catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, e de Francisco Sánchez-Gamborino, advogado, especialista na área do Contrato de Transporte Rodoviário de Mercadorias em Espanha.

Segundo o autor, *“esta obra, dedicada ao tema do contrato de transporte rodoviário de mercadorias, é a primeira monografia publicada em Portugal sobre a matéria, pelo que a sua leitura é indispensável para advogados, juízes, professores universitários, estudantes e quadros das empresas de transporte e transitários.*

*Nela é estudado, artigo por artigo, o regime daquele contrato de transporte de âmbito internacional e que vem regulado na Convenção CMR de 1956, comparando-o com o regime do contrato nacional, assinalando as respetivas semelhanças e divergências.*



*A obra desenvolve-se através de uma viagem teórica e prática, com numerosos exemplos e conselhos, ao contrato de transporte de mercadorias por estrada, nas suas diversas fases, desde a sua formação, passando pela sua execução e vicissitudes inerentes, até à responsabilidade civil do transportador. Finalmente, nos seus anexos, é compilada toda a legislação, internacional e nacional relativa ao contrato de transporte de mercadorias por estrada.”* 🌱

# Salão Nacional do Transporte garantido no Expocentro até 2026

O Salão Nacional do Transporte, organizado pela ANTRAM vai continuar a realizar-se no centro municipal de exposições Expocentro, em Pombal, até 2026. O compromisso ficou assumido através da assinatura de um protocolo de colaboração celebrado entre a ANTRAM, a Câmara Municipal de Pombal e a Associação de Desenvolvimento de Iniciativas Locais de Pombal (Adilpom), no passado dia 10 de fevereiro.

Pedro Pimpão, presidente da Câmara Municipal, considera tratar-se de uma “parceria estratégica” tendo em conta o “posicionamento” de Pombal, não só em termos das acessibilidades, mas também pelo facto de ser uma “referência no setor da logística e dos transportes de mercadorias”. O autarca está convicto que a edição 2023 daquele Salão Nacional irá ultrapassar o número dos visitantes que passaram pelo certame no ano anterior, atraindo, assim, mais pessoas ao território. “Queremos que fiquem a conhecer um pouco mais de Pombal e regressem para novas visitas”, disse, enaltecendo que “são eventos como estes que promovem o território”. Também o presidente da ANTRAM realçou a relevância de Pombal para o setor dos transportes, um concelho que acolhe um número significativo de empresas da área que levam “o nome de Pombal pelo mundo fora”. Para Pedro Polónio, que assinou o protocolo conjuntamente com Renato Neves, vice-presidente pela Região Centro, o Município de Pombal acreditou no projeto da ANTRAM desde a primeira edição do Salão, tendo disponibilizado todas as condições para a sua realização. O certame da ANTRAM, dedicado ao setor rodoviário de mercadorias, tem como objetivos principais a



reunião dos diversos profissionais da área do transporte, como empresários, motoristas, fornecedores e clientes, promovendo, deste modo, um espaço de “networking” e convívio associativo onde é possível conhecer-se as mais recentes novidades, soluções e propostas em termos de veículos pesados, equipamento oficial, peças, pneus, lubrificantes, componentes e acessórios, ferramentas, “softwares” para gestão de frotas e de logística e outros produtos e serviços que servem o setor. O evento integra ainda atividades diversas, nomeadamente concertos, “show drift”, gincanas e demonstrações de manuseamento de equipamentos.

A 6ª edição do Salão Nacional do Transporte da ANTRAM está agendada para os dias 30 de junho, 1 e 2 de julho. 

## Francisco Costa Lopes (1948-2022)

Francisco Costa Lopes exerceu funções como Diretor do Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM e Diretor dos Projetos Especiais, colaboração prestada entre 1988 e 2008.

No exercício destas funções, foi o responsável executivo pela criação de uma estrutura técnica, com o objetivo de a Associação passar a prestar serviços diversificados aos seus associados, desde a formação à consultoria e incluindo a realização de estudos estratégicos e a obtenção de dois simuladores de condução de alta performance, em parceria com a ANTROP.

No plano formativo, para lá da formação de curta duração oferecida pela ANTRAM, teve ainda papel importante no projecto que culminou com a criação do IPTrans – Instituto Profissional de Transportes, tendo sido o primeiro Presidente do Conselho de Escola, em representação da ANTRAM, instituto que apoiou ativamente, nomeadamente na concretização do apoio da DGTT (atual IMT) à construção das novas instalações.



Atualmente, era membro do Conselho de Orientação Estratégica do IPTrans.

# 2ª Ação de Responsabilidade Social ANTRAM



No passado dia 11 de fevereiro, a ANTRAM realizou a sua 2ª ação de Responsabilidade Social.

O dia estava soalheiro e os 12 colaboradores, voluntários, da ANTRAM mostraram-se desde logo entusiasmados e focados na tarefa que lhes ocupou toda a manhã.

A equipa de voluntários da ANTRAM plantou cerca de 90 plantas, entre arbustos e árvores nativas que irão densificar e diversificar a mata e reocupar o seu espaço anteriormente ocupado por espécies invasoras. Nesta intervenção — que se integra num plano de valorização e recuperação de parcelas ao longo da Estrada da Serra, no Parque Natural Sintra-Cascais —, a ANTRAM contou com o apoio da Associação Plantar Uma Árvore, organismo que desenvolve e implementa programas de voluntariado, de curta e longa duração, para a recuperação de áreas ecológica e degradadas através da restituição de bosques nativos e das espécies autóctones, envolvendo a comunidade.

Com esta iniciativa a ANTRAM visou sobretudo envolver os seus colaboradores numa missão que é de todos - a preservação dos ecossistemas - procurando valorizar o património natural, reduzir danos ambientais, gerar e recuperar espaços naturais, promover a biodiversidade e restabelecer funções ecológicas, através da restituição da floresta nativa, fomentando, transversalmente, de forma ativa, a sustentabilidade ecológica, a consciência ecológica, a cidadania participativa e a responsabilidade social e ambiental. 🌱



# ANTRAM em festa!

No **1º trimestre de 2023** foram vários os colaboradores da ANTRAM a completarem mais um “ano de casa”.

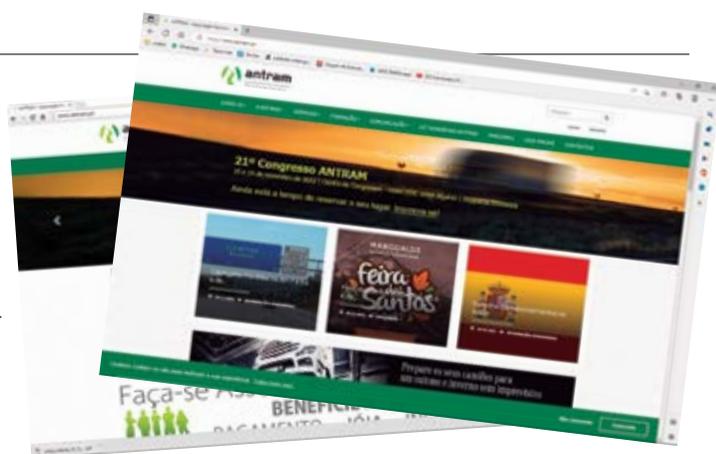
Data	Colaborador	Antiguidade
20 Janeiro	Miguel Fernandes – Região Norte	46 Anos
23 Janeiro	Neuza Santos – Região Sul (Évora)	15 Anos
1 Fevereiro	Inês Martins - Região Centro	4 Anos
13 Fevereiro	Cristina Ribeiro – Serviços Centrais	32 Anos
15 Fevereiro	Adelaide Pinto – Região Norte	21 Anos
22 Fevereiro	Zaida Silva – Região Lisboa	33 Anos
23 Fevereiro	José António Airosa – Região Norte	39 Anos
1 Março	Paulo Assunção – Região Lisboa	33 Anos
7 Março	João Campos – Serviços Centrais	21 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.



# Espaço ANTRAM na Feira dos Santos em Mangualde

Após um interregno forçado de dois anos, a emblemática Feira dos Santos voltou numa edição revigorada.



Foi no passado mês de novembro, durante os dias 4 e 6, onde a ANTRAM marcou a sua presença no espaço que lhe é dedicado para apresentação das novidades sobre transportes rodoviários de mercadorias.

Ao final do dia 4 de novembro, sexta-feira,

pelas 19:30, houve lugar à cerimónia de abertura da Feira dos Santos 2022, no Mercado Municipal, com uma Sessão Protocolar, que contou com a presença da ANTRAM e de ilustres convidados onde se destaca a participação da Ministra da Agricultura do XXII

Governo, Maria do Céu Antunes. O momento contou com uma atuação musical, a que se seguiu pelas 20:00 horas, um Dão de Honra. Nesta feira secular de elevada importância económica para a Região Centro, convidámos como habitualmente os diferentes fornecedores do setor, para que no espaço ANTRAM apresentassem as suas novidades aos empresários.

Esta que é uma festa para toda a família, onde não falta animação, exposições, workshops para crianças e adultos, artesanato, concursos, gastronomia e comércio de produtos regionais.

No sábado, o espaço ANTRAM foi visitado pelo Presidente da Câmara Municipal de Mangualde, Marco Almeida, onde foi recebido pela Direção da ANTRAM, representada pelo Presidente da Direção Nacional, Pedro Polónio, Presidente do Conselho Fiscal Nacional, Nelson Sousa e Presidente da Direção da Região Centro, Renato Neves, num dia de sol que convidava a um passeio pela feira.

O convite que a ANTRAM endereçou aos empresários do setor para visitarem o seu stand, com as viaturas e expositores que alojou no





seu espaço, promovendo assim o contato com as novidades, nomeadamente da GALIUS RENAULT, MAN, SCANIA, BEIRACAR - DAF, IVECO, VOLVO, MERCEDES, FORD TRUCKS, TTS (KOGEL), VISOPARTS, FJS, EVA QUIMICA, GOOD YEAR e IBK - SEGUROS, foi bem acolhido, trazendo visitantes de todo o País.

No domingo, dia 6, a manhã começou chuvosa, mas as nuvens rapidamente se dissiparam e à hora do almoço já se viam algumas abertas e o fogareiro preparava os grelhados que haviam de deliciar os presentes.

O programa televisivo "Somos Portugal" foi transmitido em direto, na TVI, contando com as atuações de vários artistas, animando os milhares de pessoas que ali se deslocaram. Durante o fim-de-semana, o ambiente de convívio e confraternização, foi permanente no espaço ANTRAM, onde todos os que visitaram a exposição de viaturas, pneus, peças e acessórios, lubrificantes, combustíveis, etc., não deram por mal empregue o seu tempo, havendo ainda tempo para confraternizar em família, comer as febras, o queijo e os enchidos, como já vem sendo hábito.



Aos parceiros que com a ANTRAM marcaram presença em mais uma Feira dos Santos, tornando-a num ponto de encontro de empre-

sários do setor, a Direção da ANTRAM, dirige um agradecimento especial, fazendo votos para que esta parceria se mantenha. 🌱

# Aumentar a Literacia Energética



Marco Marques,  
Prof. Adjunto da Escola Superior  
de Tecnologia do Barreiro do  
Instituto Politécnico de Setúbal

## O Projeto Aumentar a Literacia Energética dos Clientes (Increasing Energy Literacy in Customers)

é um Projeto de cocriação de inovação com metodologia DEMOLA em desenvolvimento no Instituto Politécnico de Setúbal, no âmbito do Tema Sustentabilidade – “Curar” o Planeta. A equipa é constituída pelos estudantes Gabriel Forchesatto, João Presotto, Jorge Matias e Marco Neto, sendo o facilitador desta metodologia de cocriação finlandesa, com origem na Universidade de Tampere, o professor Marco Marques da Escola Superior de Tecnologia do Barreiro. Evidencia-se a contribuição dos representantes dos parceiros/associações empresariais para a evolução dos resultados deste Projeto: Eng. João Reis (Apetro-Energia em Evolução), Dr<sup>a</sup> Ana Souta e Dr. José Encarnação (ANTRAM ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTADORES PÚBLICOS RODOVIÁRIOS DE MERCADORIAS) da Plataforma para a Promoção de Combustíveis de Baixo Carbono (PCBC). Os resultados ora reportados foram obtidos numa primeira fase do Projeto com início em outubro e término em dezembro de 2022, sendo cofinanciada pelo Programa Operacional de Capital Humano (POCH), Portugal 2020 e Fundo Social Europeu, a aprendizagem com base em processos de cocriação.

O facilitador deste Projeto, com base na percepção de que a generalidade dos consumidores/clientes portugueses possuem baixos níveis de literacia energética e na urgência da realização de ações conducentes à descarbonização da energia, considerou premente despertar o interesse do público, motivá-lo a procurar informação de modo a ficar mais familiarizado com questões energéticas e mesmo conhecedor desta temática. Para responder a este desafio empolgante constituiu uma equipa de estudantes de diversas licenciaturas e assume o papel de “timoneiro” e não de professor tradicional, estimulando-os e conduzindo-os no processo de cocriação e inovação deste caso de estudo, no âmbito da mencionada metodologia Demola. Os detentores dos direitos de autor desta fase do Projeto são os estudantes.

A equipa refletiu sobre questões inicialmente

apresentadas pelo facilitador, nomeadamente: Como estabelecer níveis de literacia energética adequados para o público? Como avaliar esses níveis? O que fazer para desenvolver os níveis de literacia energética considerados adequados no público? De que modo as ações para incrementar a literacia energética podem induzir um comportamento mais sustentável em termos de produção de energia e de consumo?

Recorrendo-se ao processo de cocriação foi possível selecionar os consumidores/clientes comuns, prevalecendo sobre os consumidores da indústria, como o grupo-alvo para responder a um inquérito sobre literacia energética por terem menos conhecimento sobre estes temas do que os consumidores institucionais.

Através da pesquisa intensa realizada e do debate semanal, recorrendo-se a diversas plataformas digitais, a equipa correspondeu às técnicas de facilitação utilizadas como o brainstorming no processo de cocriação de um inquérito com vinte perguntas direcionado para o público consumidor/cliente português, elaborado em consonância com os níveis de literacia que se definiram como sendo os adequados para avaliar o público indicado. Salientam-se o apoio e aconselhamento prestados pelos parceiros da PCBC na realização do inquérito referido.

O questionário referido foi divulgado essencialmente através das redes sociais e por email, com contribuição de todos os parceiros do Projeto. Obteve-se respostas de cerca de 90 inquiridos num período de uma semana, de um modo aleatório, no princípio de dezembro de 2022, das quais mais de 50% são do género masculino.

Reportam-se as conclusões mais importantes que resultam da análise das respostas ao inquérito:

- A maioria dos clientes considerou que uma melhor disseminação da informação sobre o mercado da energia deverá ser realizada pelos meios de comunicação social e em segundo lugar que a informação terá de estar simplificada e ser de fácil compreensão em boletim enviado por email junto à fatura,

pelos fornecedores de energia. A divulgação através das redes sociais e de canais de comunicação como o You Tube e podcasts registou um menor número de respostas.

- Os clientes não pretenderam pagar mais por energia limpa diretamente, mas a maioria considerou adquirir equipamentos ou viaturas mais eficientes num futuro próximo, contribuindo assim para uma melhor eficiência energética (60% em ambas as respostas).
- Mais de 75% dos clientes mostraram a vontade de serem produtores autónomos e sustentáveis de energia renovável com base no apoio total público ou privado.

Os resultados obtidos no inquérito evidenciam que os consumidores estão conscientes da importância de um comportamento sustentável na produção e consumo de energia, reconhecendo o seu desconhecimento sobre estas temáticas, nomeadamente no que se refere ao cálculo do preço da energia e aos fatores que o influenciam, assim como à regulação do mercado energético. A maioria não pretende investir diretamente o seu próprio dinheiro para permitir o desenvolvimento do percurso para a obtenção de energia descarbonizada e não poluída.

As primeiras soluções que se apresentam para aumentar a literacia energética nos consumidores/clientes portugueses, no âmbito deste processo de cocriação e inovação, compreendem a saber:

- Programas de televisão e rádio, que incluam fóruns, debates atrativos, concursos sobre literacia energética, patrocinados por entidades estatais, mas também por empresas do setor energético, a serem emitidos em horário nobre.
- Criação de plataformas amigáveis com conteúdos empolgantes sobre literacia energética, acessíveis por apps.

Os participantes do Projeto pretendem iniciar brevemente a segunda fase dos trabalhos que incidirá sobre o desenvolvimento das soluções a implementar para se obter o incremento da literacia energética nos consumidores portugueses.

# 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

## PRINCIPAIS NOVIDADES DA REGULAMENTAÇÃO COLETIVA DO SECTOR

# Três CCTV's, um mesmo regime

Com o aproximar do final do ano de 2022, aproximava-se também o prazo de vigência do contrato coletivo de trabalho em vigor, publicado no Boletim de Trabalho e Emprego, 1.ª série, n.º 45, de 8 de dezembro de 2019.

Face a este cenário, poderíamos ter uma das seguintes hipóteses:

- Denúncia do CCTV e início do referido período de sobrevivência que, finalizado o mesmo e na falta de acordo entre as partes, determinaria o recurso à arbitragem;
- Renovação automática do CCTV, por um período de 12 meses;
- Início de um novo processo negocial, com vista a celebração de um novo CCTV e consequente substituição do CCTV em vigor.

Não tendo nenhum dos outorgantes denunciado o CCTV e tendo sido recebidas, no último trimestre do ano de 2023, várias propostas de revisão por parte de diversos sindicatos, foi dado início a um novo processo negocial.

Este processo teve porém como particularidade, o facto de ter decorrido em mesas negociais individualizadas, com cada um dos sindicatos, culminado, por exigência dos mesmos, com a celebração de três CCTV's que, apesar de serem exatamente iguais no seu clausulado e conteúdo, diferem no facto de cada um deles ser assinado por um sindicato diferente.

Esta situação não é nova no nosso sector que, durante muitos anos conviveu com dois CCTV's também praticamente iguais e que tinham sido celebrados na altura, com a FESTRU (atual FECTRANS) e com o SITRA.

A existência de três CCTV's - em vez de apenas um - não determina qualquer tratamento discriminatório com base na filiação dos trabalhadores uma vez que o texto de todos os contratos coletivos de trabalho celebrados são exatamente iguais. A única diferença na prática é que quando for necessário indicar qual o CCTV que se aplica - por exemplo no contrato de trabalho - deverá ser referido aquele que foi outorgado com o sindicato no qual o trabalhador é filiado.

Se por acaso não estiver filiado em nenhum sindicato, haverá que indicar o CCTV que for objecto de Portaria de Extensão.

Com efeito, com o pedido de aprovação dos CCTV's para a DGERT para sua publicação em BTE seguiu também o pedido de publicação da portaria de extensão que entretanto se aguarda.

Em suma, foram celebrados os seguintes três CCTV's publicados no BTE n.º 5 de 8 de fevereiro:

- 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;

Todos os CCTV's têm como prazo de vigência 36 meses, sendo que a tabela salarial e demais prestações pecuniárias, irão vigorar por um período de 12 meses, sendo que o seu início de vigência é estabelecido no dia 1 de janeiro de 2023.

No geral manteve-se a sistematização do anterior CCTV e o seu regime, procurando-se essencialmente, clarificar dúvidas de interpretação do clausulado que foram sendo conhecidas, corrigindo simultaneamente alguns lapsos de escrita e de remissões que constavam do texto e tornando o mesmo em conformidade com o previsto no Código do Trabalho, no que respeita a normas de foro imperativo.

Em termos dos valores pecuniários e sua revisão, aplicou-se a norma relativa à atualização automática do valor da retribuição base e das diuturnidades em face da taxa de evolução do salário mínimo nacional — algo que iria sempre ocorrer mesmo que não fosse celebrado novo CCTV, pois o anterior entraria em regime de sobrevivência — assim como foram revistos alguns valores de determinadas prestações pecuniárias que não sofriam qualquer alteração desde 2019 (principalmente em matérias de ajudas de custo).

Seguidamente, iremos sumariar algumas das principais alterações resultantes destes novos CCTV's que, como já referimos, já foram enviados para depósito na DGERT e que à data da redação deste artigo, aguardam a sua publicação no Boletim do Trabalho e do Emprego.

### I. Direitos e Deveres das Partes

Como principal novidade temos a inserção de um novo dever para as entidades empregadoras - cláusula 12.ª, n.º 2 - segundo o qual, a partir do dia 1 de janeiro de 2024, em todos os veículos novos que as empresas venham a adquirir e que estejam equipados com cama ou beliche, terão obrigatoriamente de estar equipados com sistemas de aquecimento e arrefecimento de parque.

Por outro lado, em termos de deveres do trabalhador, é revista a redação do conceito de manutenção, segundo o qual, a este conceito corresponderá o conjunto de ações que, sendo admissíveis de acordo com a categoria profissional de motoristas de pesados, poderão ser desempenhadas por aqueles, que ajudam no correto funcionamento e utilização das viaturas, conservando-as em bom estado (cláusula 13.ª n.º 3 alínea a)).

Em matéria de garantias dos trabalhadores (cláusula 14.ª m)), de forma a ficar claro e evitar dúvidas de aplicação e permitir uma sã concorrência, fica previsto que o estabelecimento de contratos com empresas que subcontratem mão-de-obra-direta, - que já implicava a obtenção de acordo da comissão paritária - implica que os trabalhadores contratados ao abrigo destes regimes, como é caso do trabalho temporário, ficam sujeitos ao previsto no presente CCTV, designadamente em matéria salarial, incluindo as diversas prestações pecuniárias.

### II. Prestação de Trabalho

Na nota explicativa da cláusula sobre as definições (cláusula 18.ª), em particular quanto ao conceito de disponibilidade e sua aplicação aos



Ana Monteiro Souta  
Diretora-Geral



tempos de espera nas operações de carga e descarga, visou-se clarificar ainda mais este regime, estabelecendo-se - em conformidade com a decisão proferida em tribunal na acção de interpretação da legalidade das cláusulas do CCTV - que, nas situações em que o trabalhador não tem qualquer tipo de participação nessas operações, conhece antecipadamente o tempo de duração em que a operação de carga e descarga irá ocorrer e o trabalhador não esteja obrigado a permanecer no local, estamos perante tempo de disponibilidade, devendo o registo a efetuar pelo tacógrafo ser o referente a tempo de disponibilidade.

Em suma, estamos perante um tempo de disponibilidade, sempre que se verifiquem os seguintes requisitos:

1. Estar-se perante um período que não seja intervalo de descanso, descanso diário ou descanso semanal;
2. De duração previsível, previamente conhecido do trabalhador, devendo a sua comunicação ser efetuada antes da partida ou imediatamente antes do início efetivo do período em questão;
3. O trabalhador não esteja obrigado a permanecer no local de trabalho;
4. O trabalhador se mantenha vinculado à realização da atividade em caso de necessidade, ou seja, a retomar a condução do veículo ou executar qualquer outra tarefa.

Já no que respeita à aplicação dos limites da duração do trabalho, passa também a ficar clarificado na nota explicativa, como a média da duração do trabalho deve ser apurada (cláusula 21.<sup>a</sup>). Esta trata-se de uma matéria que na prática acaba por trazer alguns conflitos laborais, pelo que importava, tendo vista a sua diminuição, estabelecer qual a métrica de apuramento efetivamente correcta.

Assim, relativamente aos períodos em que não existe prestação de trabalho - como é caso dos dias de ausência por doença, dos dias feriadoss bem como, dos dias de licença parental, inicial ou complementar e de licença para assistência ao filho com deficiência ou doença crónica - estes deverão ser considerados para efeitos de apuramento da média semanal do período de referência das dezassete (17) semanas, com base no correspondente período normal de trabalho (isto é, equivalentes a um período de 8 horas de trabalho por dia).

No caso dos períodos de férias - incluindo-se aqui apenas as semanas de férias - estes deverão ser subtraídos ao período de referência em que são gozados; já no caso dos dias de férias gozados de forma isolada, estes deverão ser considerados com base no correspondente período normal de trabalho (equivalente a 8 horas de trabalho por dia).

O período de referência das dezassete (17) semanas deve ser sempre considerado de forma contínua, sucedendo-se as semanas ao longo do ano. Nestes termos, são sempre consideradas as 16 semanas anteriores à semana em questão.

### III. Descanso Semanal e Feriados

No que respeita à cláusula relativa ao tempo de descanso semanal, insere-se uma nota explicativa na qual se clarifica que, no que respeita aos contratos de trabalho em vigor aquando da publicação destes CCTV's, deverá entender-se que o dia de descanso semanal complementar, deverá ser aquele que já estava acordado com o trabalhador, não podendo ser unilateralmente alterado pela entidade empregadora. Assim, qualquer alteração posterior quanto ao dia de descanso semanal complementar, terá de ser feita por acordo escrito com o trabalhador, fundamentando a razão de tal alteração (cláusula 27.<sup>a</sup>).

### IV. Férias e Faltas

No que respeita ao regime jurídico das férias e faltas, estes não sofreram alterações, apenas passaram a contemplar matérias e soluções que já resultavam da legislação laboral geral ou do entendimento vigente. A ser assim, e no que respeita ao regime da marcação das férias, fica previsto que o gozo do período de férias pode ser interpolado, por acordo entre o trabalhador e a entidade empregadora, desde que sejam gozados, no mínimo, 10 dias úteis consecutivos (cláusula 32.<sup>a</sup> n.º 4).

No regime jurídico das faltas e de forma a torná-lo em conformidade com a alteração ocorrida em 2022 nas faltas justificadas previstas no Código do Trabalho, insere-se uma alínea, referente especificamente às faltas motivadas pelo falecimento do filho(a), enteado(a) (cláusula 40.<sup>a</sup> n.º 2 alínea c)).

É também acrescentada uma nota explicativa na qual se reproduz o entendimento perfilhado pela ACT – Autoridade das Condições de Trabalho - para efeitos de início de contagem das faltas por falecimento de familiar. Assim, deverá considerar-se que estas se iniciam no dia do falecimento, podendo ser acordado momento distinto entre o trabalhador e a entidade empregadora. Se o falecimento ocorrer ao final do dia, após se verificar o cumprimento, pelo trabalhador, do período normal de trabalho diário, deve a contagem dos dias de ausência ao trabalho por motivo de falecimento iniciar-se no dia seguinte. Acresce que, na contagem das faltas por motivo de falecimento, não podem ser contabilizados os dias de descanso e feriados intercorrentes.

### V. Retribuição e outras remunerações

Ainda na senda de tornar o regime dos CCTV's mais claros, em conformidade com o previsto no Código do Trabalho e para que não existam dúvidas, fica prevista que a aplicação do regime de pagamento por duodécimos do subsídio de natal e de férias deverá ser estabelecido por acordo escrito entre a entidade empregadora e o trabalhador (cláusula 51 n.º 5 e cláusula 52.<sup>a</sup> n.º 7).

Relativamente aos contratos de trabalho celebrados antes da publicação do presente CCTV, as partes deverão manter o regime que vigorava em matéria de pagamento do subsídio de férias, sem prejuízo de o mesmo puder vir a ser alterado ao abrigo do previsto no número anterior (cláusula 51.<sup>a</sup> n.º 9 e cláusula 52.<sup>a</sup> n.º 7).

Neste capítulo e em matéria substantiva, a cláusula sobre Compensações e Descontos, é revista face à decisão que foi proferida pelo Tribunal sobre o seu teor (cláusula 54.<sup>a</sup>), passando a ter apenas um n.º 1 e n.º 2, eliminando-se as demais alíneas e números.

Em termos de revisão de valores, temos:

PRESTAÇÕES PECUNIÁRIAS	VALOR PARA 2023
<b>Retribuição Base para Motorista de Pesados</b>	837,67€
<b>Diuturnidades</b> (cláusula 46. <sup>a</sup> )	20,34€
<b>Abono para falhas</b> (cláusula 53. <sup>a</sup> )	23,00€
<b>Subsídio de Operações de cargas e descargas</b> (cláusula 60. <sup>a</sup> )	3,25€
<b>Subsídio de refeição</b> (cláusula 55. <sup>a</sup> )	5,20€

Fica também clarificado que quando é pago o subsídio de refeição, não será aplicável o regime previsto na cláusula 56.º (Refeições, alojamento e deslocações no país de residência), 57.º (Refeições, alojamento e subsídio de deslocação fora do país de residência) e 58.º (Ajudas de custo diárias).

#### Refeições, alojamento e deslocações no país de residência

(cláusula 56.<sup>a</sup>) - Pequeno-almoço e ceia: 3,05€  
 Clarifica-se, em sintonia com a alteração na cláusula do subsídio de refeição, que sendo efetuado este pagamento, os trabalhadores não terão direito a receber o subsídio de refeição previsto na cláusula 55.<sup>a</sup> - Almoço e jantar: 9,00€

#### Trabalhadores não móveis quando deslocados no estrangeiro

(cláusula 57.<sup>a</sup>) - Pequeno-almoço e ceia: 3,05€  
 - Almoço e jantar: 14,50€

#### Ajudas de custo diárias (cláusula 58.<sup>a</sup>)

Trabalhadores móveis, em média a apurar mensalmente, valor da ajuda de custo diária mínima de: - Nacional: 24,50€  
 - Ibérico: 27,50€  
 - Internacional: 40,00€

#### Deslocação a Espanha, mas com repouso diário em Portugal

Igualmente fica claro que o motorista de ibérico quando trabalha no período noturno entre a 0h00 e as 5h00 tem também direito ao valor de uma refeição, tal como já acontece com os motoristas do nacional (cláusula 58.<sup>a</sup> n.º 7). - Pequeno-almoço e ceia: 3,05€  
 - Almoço e jantar: 10,50€

Para efeitos de contagem dos 120 dias previstos para atribuição do subsídio de operações para os trabalhadores com a categoria profissional de motoristas que manuseiem de forma regular e não sazonal, mercadorias perigosas líquidas e gasosas a granel, transportadas em cisternas, passa a ficar previsto que deverá ser tido em conta o ano anterior à entrada em vigor deste CCTV (cláusula 66.<sup>a</sup>).

### VI. Condições particulares de trabalho

No regime das Ocorrências Fora do País, este é alargado no seu âmbito de forma a abranger toda a ocorrência que ocorra em serviço, não se limitando apenas aquelas que ocorram no estrangeiro.

No que respeita, ao direito ao regresso imediato e ao pagamento das viagens por parte dos trabalhadores, se ocorrer falecimento ou doença grave do cônjuge, filhos, pais, decidiu-se incluir também as situações de falecimentos dos "equiparados" (madrasta/padrasto/enteado/enteada) e sogros (cláusula 70.<sup>a</sup> n.º 2).



Em matéria de formação, na cláusula da formação profissional, fica mais claro que as entidades empregadoras obrigam-se a suportar, todos os custos com a formação (cláusula 85.ª n.º 1), revendo-se as 35 horas para as 40 horas, como consta do Código do Trabalho (cláusula 85.ª n.º 5).

Em sintonia com esta alteração, também na cláusula relativa à formação ADR esclarece-se que as entidades empregadoras obrigam-se a suportar, todos os custos com a renovação do certificado de ADR, quando necessário, para o exercício das funções do trabalhador (cláusula 68.ª n.º 1).

Inserir-se por isso uma nota explicativa da qual consta que, os custos com a formação abrangem, entre outros, os testes psicotécnicos, quando estes têm que ser realizados pelos trabalhadores para frequência das referidas formações.

## VII. Categorias Profissionais

Foi criada uma nova categoria profissional nas Áreas das operações/trafego, para responder a uma lacuna existente:

**Operador de triagem** – É o trabalhador que no âmbito da área a que está adstrito, efetua atividades de triagem manual ou mecânica de RSU e/ou outros, realiza a separação, auxilia na carga e descarga de materiais no ecocentro, efetua rotinas de inspeção aos equipamentos de acordo com os requisitos definidos mantendo atualizada a informação recolhida, efetua os ajustes necessários ao funcionamento dos equipamentos, zela pela limpeza e manutenção básica dos equipamentos que opera e pode, sob supervisão da chefia directa operar equipamento móvel e de elevação necessária à operação de limpeza

da instalação, bem como de outro(s) equipamento(s) de apoio.

Em termos da **categoria profissional do Motorista de Pesados**, procede-se a uma revisão do texto relativo ao regime das cargas e descargas, de forma a dissipar as dúvidas que a aplicação prática do regime tem evidenciado.

Assim, a exceção quanto ao conceito de distribuição é reformulado, estabelecendo-se que se entende esta última como a carga ou descarga de mercadorias em lojas, provenientes ou destinadas a armazéns centrais, complexos industriais ou logísticos. Na distribuição, apenas é permitida a realização de cargas e descargas nas lojas, ficando excluídas as operações que ocorrem nos armazéns centrais, complexos industriais ou logísticos.

Por outro lado, passa a constar do texto do CCTV que entende-se por operação de carga e descarga toda aquela que implique que o motorista tenha uma interação com a mercadoria que transporta.

Fixa-se também, que não se considera operação de carga e descarga designadamente, a abertura ou fecho das portas do veículo/semi-reboque/reboque/caixas amovíveis (swabodies)/contentor ISO e, bem assim, a amarração da carga ou a fixação ao veículo daqueles equipamentos amovíveis de carga.

Em síntese, de uma maneira geral, procurou-se elaborar um regime jurídico que fosse mais claro, sem alterar substancialmente o mesmo, permitindo porém criar condições para uma maior harmonização, de forma a promover uma concorrência mais sã e leal entre as empresas.

*Para mais informações e esclarecimentos sobre o novo CCTV poderá contactar com os serviços jurídicos da ANTRAM.*

## Crónica sobre o livro

# “O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias – A Convenção CMR”, de José Luis Saragoça

## 1ª Parte

Desde o passado dia 15 de dezembro que se encontra em distribuição nas livrarias, a obra de José Luís Saragoça, “O Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias – A Convenção CMR”, editada pela Almedina.

A referida obra é dedicada ao tema do contrato de transporte rodoviário de mercadorias e é a primeira monografia publicada em Portugal sobre a matéria, preenchendo, assim, uma lacuna na doutrina portuguesa e indo, assim, ao encontro, de todos quantos, designadamente advogados, juízes, professores universitários, estudantes, empresários e quadros das empresas de transporte e transitários, tenham que lidar, no dia-a-dia, com as questões jurídicas que o dinamismo deste contrato cria frequentemente.

Nela é estudado, artigo por artigo, o regime daquele contrato de transporte de âmbito internacional e que vem regulado na Convenção CMR de 1956, comparando-o com o regime do contrato nacional, abreviadamente LCTR (!), assinalando as respectivas semelhanças e divergências e analisando aqueles temas que não são tratados na CMR, designadamente o direito de retenção do transportador e o regime aplicável em matéria de responsabilidade pelas operações de carga, descarga, estiva e arrumação das mercadorias e do pagamento dos tempos de espera que não sejam imputáveis ao transportador.

A obra desenvolve-se através de uma viagem teórica e prática ao contrato de transporte de mercadorias por estrada, desde a sua natureza, as suas partes, as figuras afins, os diversos agentes, nomeadamente os transitários e operadores logísticos, a sua formação, designadamente o preenchimento da guia de transporte, as respecti-

vas menções obrigatórias e facultativas, a responsabilidade das partes pelo preenchimento, as reservas do transportador e a check list da IRU (International Road Transport Union), passando pela sua execução, designadamente as operações de carga, estiva e descarga, os impedimentos ao transporte e à entrega das mercadorias, a entrega e as reservas do destinatário, até à responsabilidade das partes, nomeadamente do transportador por perdas, avarias e atrasos na entrega, as causas gerais e particulares de exclusão da sua responsabilidade e os limites indemnizatórios, a prescrição e os tribunais competentes para o julgamento das acções judiciais fundadas na CMR.

A par da perspectiva teórica com que os diversos temas são analisados, o autor, advogado com mais de 40 anos de prática nos Tribunais e que exerceu funções de Consultor Jurídico da Direcção Nacional da ANTRAM durante cerca de 13 anos, procura, sempre que possível, encontrar soluções práticas que permitam, no respeito da lei, melhor assegurar a defesa dos interesses das empresas de transporte rodoviário de mercadorias.

A título de mero exemplo e porque os limites de espaço deste artigo não permitem ir mais além, destacaremos três das opiniões jurídicas que o autor nos apresenta e que vão nesse sentido da defesa dos transportadores:

- O contrato de transporte rodoviário de mercadorias é um contrato trilateral constituído por três partes, o expedidor, o transportador e o destinatário;
- O artigo 29º da CMR deve ser interpretado no sentido de apenas as atuações dolosas do transportador (e não as meramente negligentes ou praticadas com falta grave) constituírem causa de exclusão dos limites de responsabilidade do transportador;

- Os motoristas não têm capacidade jurídica para vincular a empresa de transportes, no caso de a guia de transporte CMR, quando lhe é entregue pelo expedidor, já conter as menções *COD (Cash On Delivery)* ou *CAD (Cash Against Documents)*.

1) Começemos pela primeira. Nesta obra é sustentado, ao contrário do que a maioria da doutrina e da jurisprudência têm defendido, que o destinatário é parte no contrato de transporte, não desde o início, como sucede com o expedidor e o transportador, mas a partir do momento em que a ele adere, ou seja quando recebe a mercadoria transportada e o exemplar nº 2 da guia de transporte que lhe é destinado. Esta posição assume extrema relevância prática em três situações:

- Se, por um lado permite que o destinatário reclame do transportador, em sede de responsabilidade contratual, uma indemnização por perda, avaria ou atraso na entrega da mercadoria transportada, por outro, também legitima o transportador, com base na responsabilidade decorrente do incumprimento do contrato, a exigir àquele o pagamento do preço de transporte, quando tenha ficado acordado que o destinatário era o obrigado a pagá-lo; uma das diferenças entre a responsabilidade contratual e a responsabilidade extracontratual é que na contratual, a lei, no caso o artigo 799.º nº 1, do Código Civil, faz presumir a culpa do devedor, o que significa que na situação do destinatário não pagar o preço que era devido ao transportador, se presume que o destinatário agiu com culpa, o que é muito vantajoso para o transportador.
- Acresce que, pelo facto do destinatário ser parte no contrato que é de natureza comercial, a sua obrigação é solidária



com o expedidor, cfr. artº 100º do Código Comercial, pelo que no caso de falta de pagamento do preço de transporte pelo expedidor, o transportador pode exigir judicialmente o pagamento em falta, solidariamente, quer a este quer ao destinatário; este direito de reclamar o preço ao destinatário vem, de resto, consagrado no nº 1 do artigo 13º da Convenção CMR.

- Finalmente, sendo o destinatário parte no contrato de transporte, o transportador pode opor-lhe as reservas que, no início, o motorista tenha inscrito na guia de transporte, o que, não sendo o destinatário parte no contrato, não sucederia, visto que este seria um terceiro em relação ao contrato.

2) Quanto à segunda opinião, o autor da obra, sustenta de forma muito fundamentada, que o artigo 29º da CMR deve ser interpretado no sentido de apenas as atuações dolosas do transportador (e não as meramente negligentes ou com falta grave) constituírem causa de exclusão dos limites de responsabilidade do transportador.

Antes do mais, importa ver o que nos diz o nº 1 do artigo 29º da CMR. É este o seu teor: "O transportador não tem o direito de aproveitar-se das disposições do presente capítulo que excluem ou limitam a sua responsabilidade ou que transferem o encargo da prova se o dano provier de dolo seu ou de falta que lhe seja imputável e que, segundo a lei da jurisdição que julgar o caso, seja considerada equivalente ao dolo."

A segunda parte do preceito, ao remeter para uma "falta equivalente ao dolo" na lei do país que julgar o caso, é que tem permitido que uma corrente jurisprudencial de forte expressão em Portugal, tenha em numerosos casos, decidido impedir o transportador de beneficiar dos limites máximos de indemnização que a CMR contempla nos



nºs 3 e 5 do artigo 23º, quer para a perda ou avaria da mercadoria (8,33 Direitos de Saque Especial (DSE), cerca de 10,30 euros ao câmbio mais recente, por kg de mercadoria perdida ou avariada), quer na situação de atraso na entrega em que o limite máximo indemnizatório é o preço de transporte; o mesmo se diga quanto à inaplicabilidade, nestes casos, das diversas causas de exclusão da responsabilidade do transportador (por exemplo, culpa do expedidor ou do destinatário) que o artigo 17º da CMR prevê.

## 2ª Parte

Na primeira parte deste artigo defendemos que, em Portugal, na interpretação do art.º 29º da CMR, apenas as condutas dolosas (e não as meramente negligentes ou com falta grave), devem ser tidas em consideração para que o transportador não possa beneficiar dos limites de indemnização e das causas de exclusão da sua responsabilidade por perdas, avarias e atrasos na entrega das mercadorias.

Contudo, para se compreender este preceito legal, importa, em primeiro lugar, explicar ao leitor as diferenças entre o dolo, a negligência e a culpa grave.

Assim, genericamente, podemos afirmar que há dolo quando o agente da conduta danosa age i) ou com a intenção de praticar o facto, tendo também a intenção de directamente produzir os danos (*dolo directo ou dolus malus*) ou ii) não tendo esta última intenção, aceita que o facto necessariamente produzirá os danos (dolo necessário) ou ainda iii) quando o agente não tenha a intenção de praticar o facto, mas representa (prevê), como possível que a produção dos danos venha a ocorrer e com ela se conforma. (dolo eventual).

Exemplificando: Se o transportador (ou motorista agindo sob as suas ordens), para se vingar de um seu cliente que lhe deve uma quantia elevada de facturas de transporte, derruba intencionalmente uma paleta com garrafas de vinho daquele cliente e, em consequência, a mercadoria fica totalmente quebrada, actuará com dolo directo; se, pelos mesmos motivos, provoca a deslocação dessa paleta e a mesma, em consequência, arrasta uma outra paleta com garrafas de vinho, de outro cliente, que se quebram na totalidade, haverá dolo necessário relativamente a este outro cliente; finalmente, se o

1 Aprovado pelo Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de Outubro.

motorista conduzir o veículo carregado com as paletes de garrafas de vinho em excesso de velocidade, escolhendo uma estrada que sabe estar em mau estado e esburacada, simplesmente porque quer acabar o serviço para chegar a casa mais cedo e, em tais circunstâncias, as paletes e as garrafas se soltarem da caixa de carga e se partirem, o motorista actua com dolo eventual e por estar no exercício das suas funções, o transportador responde pelos seus actos, também com dolo eventual, embora lhe assista o direito de regresso contra o motorista.

Já a mera culpa ou negligência simples é a violação de um dever de cuidado no cumprimento de uma obrigação; por exemplo, se o motorista, por falta de cuidado, por desatenção, não apertar adequadamente os roquetes das cordas ou cintas que prendem as paletes à caixa de carga ou se não estiver a carga em condições e, em resultado, as paletes se soltarem e as garrafas se partirem, actua com mera culpa ou negligência simples. A falta grave é uma negligência grosseira, um zelo manifestamente inferior àquele a que o transportador (e os seus motoristas) estavam obrigados em função das suas experiência e aptidão profissional; no exemplo dado, se o motorista se esquecer de esticar, com o roquete, uma das cordas que seguram as paletes e estas, no decurso do transporte, se deslocarem e caírem, o motorista actua com falta grave ou negligência grosseira.

No plano da prova, o dolo não se presume, cabendo ao interessado na mercadoria o ónus da respectiva prova, enquanto que a mera culpa e a falta grave se presumem contra o transportador.

A supra referida corrente jurisprudencial que, em especial o Supremo Tribunal de Jus-

tiça perfilha, divide-se, por sua vez, em duas subcorrentes; uma mais radical e mais severa que considera que, em Portugal a falta equivalente ao dolo é a mera culpa ou negligência, uma vez que no entender dos juízes que proferiram tais sentenças, o dolo e a mera culpa, são ambas modalidades da culpa em sentido lato, o que, se se tratar da simples negligência, esvazia de qualquer sentido útil todas as disposições da CMR que limitam ou excluem a responsabilidade do transportador; a outra subcorrente é mais moderada e considera apenas a falta ou culpa grave (negligência grosseira), como falta equivalente ao dolo, mas o seu efeito prático é semelhante, tornando a responsabilidade do transportador ilimitada e impedindo-o de beneficiar das causas de exclusão da responsabilidade que a CMR contempla.

Para podermos ajuizar da severidade com que o transportador é tratado nessas decisões judiciais, nada melhor do que um exemplo inspirado em factos reais: durante um transporte internacional, o motorista estacionou o veículo à noite numa rua iluminada de uma cidade, junto a outros veículos, pelo facto de ter atingido o limite máximo do tempo de condução diário e também por não existir nas proximidades um parque de estacionamento devidamente certificado e vigiado para o efeito; ausentou-se do veículo por cerca de meia hora para ir jantar num restaurante ali perto, mas quando regressou ao local onde o veículo tinha sido estacionado, o mesmo e a sua carga, constituída por equipamentos electrónicos avaliados num milhão de euros, tinham sido furtados; o tribunal condenou o transportador por não ter julgado provado que o furto do camião e da sua carga, naquelas circunstân-



cias, integrasse o conceito de “circunstâncias que o transportador não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar”, que, nos termos do do nº 2 do artº 17º da CMR, constitui uma causa de exoneração da responsabilidade do transportador; mas mais grave ainda, condenou o transportador a pagar a totalidade da mercadoria desaparecida (um milhão de euros) na medida em que decidiu que o motorista tinha actuado negligentemente ao ausentar-se do veículo e que essa negligência, por ser equivalente ao dolo, impedia que a responsabilidade do transportador ficasse limitada a 8,33 DSE/por Kg; acresce que, como é usual nas apólices CMR, a Seguradora não respondeu pelos danos, visto tratar-se de uma actuação equivalente ao dolo e a empresa transportadora entrou em insolvência por não ter meios para pagar tão elevada indemnização; em termos práticos, o motorista (e o transportador por cujos actos daquele, este responde) foram tratados como se fossem cúmplices dos ladrões que furtaram a carga!

Na obra agora publicada, José Luis Saragoça defende que esta interpretação dos tribunais é errada por várias razões:

– A interpretação propugnada naquelas sentenças é contrária às regras de interpretação dos Tratados (como é o caso da CMR),

2 Aprovada para adesão pela Resolução da Assembleia da República n.º 67/2003, de 7 de Agosto.



contidas na Convenção de Viena de 1969, sobre o Direito dos Tratados <sup>(2)</sup>, designadamente no seu art.º 31º. Com efeito,

- Em primeiro lugar, as regras específicas de interpretação da CMR em geral e do art.º 29º em particular, baseadas no seu elemento literal, que, por meio da conjunção disjuntiva ou, coloca em alternativa ao dolo uma falta que lhe seja equivalente, tornam evidente que o intérprete desta norma só pode socorrer-se de uma falta equivalente ao dolo, se este conceito não for conhecido na lei do país em que o caso for julgado, como sucede nos países de “common law” (direito anglo-americano); em verdade, não se pode interpretar o art.º 29º como se nele estivesse escrito “dolo e falta equivalente), quando o que o legislador disse foi exactamente o contrário: “dolo ou falta equivalente”;
- Em segundo lugar, a interpretação deste artigo com recurso ao elemento histórico, permite-nos concluir que a formulação disjuntiva do preceito “ dolo ou falta que, segundo a lei da jurisdição que julgar o caso, seja considerada equivalente ao dolo”, teve na origem, a circunstância de alguns dos delegados que tomaram parte nos trabalhos preparatórios do Grupo de Trabalho da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, encarregue de redigir o projecto do que viria a ser a CMR, entenderem que nos respectivos ordenamentos jurídicos não existia o conceito de dolo e nem sequer qualquer diferença entre “faute lourde – falta grave” e “faute légère- mera culpa”, razão pela qual a adopção dos conceitos de dolo ou de falta grave, poderia constituir um factor que prejudicasse a aprovação da Convenção.
- Foi por esta razão que os representantes desses países, nas negociações da CMR, não aceitaram uma formulação semelhante à do artigo 37º da CIM (Convenção sobre o Contrato Internacional Ferroviário de Mercadorias) de 1952 – que previa o “dol ou faute lourde”, optando por uma redacção semelhante à do artigo 25º da Convenção de Varsóvia de 1929 (sobre o contrato de transporte aéreo), apesar da sua redacção, aquando da aprovação do texto final da CMR, em 19 de Maio de 1956, ter sido já alterada pelo Protocolo de Haia de 28 de Setembro de 1955 que adoptou uma redacção semelhante à da CIM de 1952; esta opção legislativa

é essencial para a correcta interpretação do art.º 29º e deve nela relevar.

- Em terceiro lugar, as regras específicas de interpretação da CMR, baseadas no elemento teleológico (a finalidade do preceito), também apontam claramente, no sentido de que apenas se deve recorrer ao conceito de falta que, segundo a lei da jurisdição que julgar o caso, seja considerada equivalente ao dolo, nas jurisdições dos países que não conheçam o conceito de dolo/wilful misconduct, o que não é manifestamente o caso de Portugal.
- Finalmente, como último argumento, ainda que se entendesse que o art.º 29º admite uma interpretação segundo a qual, além do dolo, a sua previsão se alarga a outra falta equiparável ao dolo, no ordenamento jurídico português existe lei especial que exclui a equiparação de outra falta, ou culpa, ao dolo, “in casu” o art.º 21º do Regime Jurídico do Contrato Nacional Rodoviário de Mercadorias, abreviadamente LCTR, inexistindo elementos interpretativos que imponham uma interpretação extensiva do conceito de dolo por forma a que o preceito se aplique igualmente aos casos de falta grave, i.e. nada autoriza que a remissão que o art.º 29º faz para a lei nacional, seja para a lei geral – lex fori e não para a lei especial do contrato nacional que apenas prevê o dolo como causa de preclusão das exclusões e da limitação da responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias.
- Sendo assim, no plano nacional, consequentemente, o art.º 21º da LCTR deve ser interpretado restrictivamente, no sentido de não ser aplicável também à culpa grave, porquanto, sendo o regime da LCTR inspirado fortemente na CMR e tendo a redacção do art.º 29º uma formulação disjuntiva assente na conjunção ou, deve ser essa a interpretação coerente a seguir.

3) O autor defende, igualmente, que os motoristas não têm capacidade jurídica para vincular a empresa de transportes, no caso de a guia de transporte CMR, quando lhe é entregue pelo expedidor, já conter as menções COD (Cash On Delivery) ou CAD (Cash Against Documents) que, como se sabe são cláusulas acessórias do contrato de transporte, pelas quais o transportador se obriga a cobrar o preço da mercadoria transporta-

da (COD) ou a receber, aquando da entrega da mercadoria, os documentos que permitam ao vendedor, no âmbito de um contrato de crédito documentário, receber de um banco que actua por conta do comprador, o preço da mercadoria (CAD).

Com efeito, se por um lado, o artigo 3º da CMR prevê que o transportador responde, como se fossem cometidos por ele próprio pelos actos e omissões dos seus colaboradores, nomeadamente os seus motoristas, não é menos verdade que essa responsabilidade só se verifica quando os colaboradores actuem no exercício das suas funções; ora a função de um motorista não é, claramente, a de vincular a sua empresa em condições contratuais que transcendem as normais obrigações do transportador que são as de, por meios próprios ou de terceiros subcontratados, deslocar a mercadoria e entregá-la ao destinatário, sem perdas, avarias ou atrasos; está neste caso, a aceitação pelo motorista, sem que a sua empresa as tenha previamente acordado, cláusulas de cobrança contra reembolso, como são as já referidas cláusulas COD e CAD.

Nesta ordem de ideias, o autor, a par da análise teórica de cada assunto, apresenta, nesta obra, numerosos exemplos práticos em ordem a facilitar a compreensão do regime jurídico aplicável e importantes conselhos práticos destinados a eliminar ou minimizar os riscos decorrentes da posição de cada parte no contrato de transporte.

Por outro lado, em cada subtema, é analisada a extensa jurisprudência nacional e estrangeira produzida a tal respeito e, bem assim, a doutrina nacional e internacional que se tenha pronunciado sobre o assunto. Finalmente, os oito anexos finais contêm os textos legais da Convenção CMR, quer a tradução em língua portuguesa e as versões originais em francês e inglês e os dois protocolos de emenda (de 1978 sobre a introdução do Direito de Saque Especial para cálculo dos limites indemnizatórios e de 2008, sobre a Guia de Transporte electrónica), uma versão corrigida e consolidada da CMR em língua portuguesa, uma versão consolidada do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de Outubro que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias e a Guia de Transporte de modelo da IRU, nos seus diversos exemplares destinados ao expedidor, transportador e destinatário. 

Ao avistar pessoas na berma,  
**abrande** e respeite a distância  
lateral mínima de 1,5 metros.





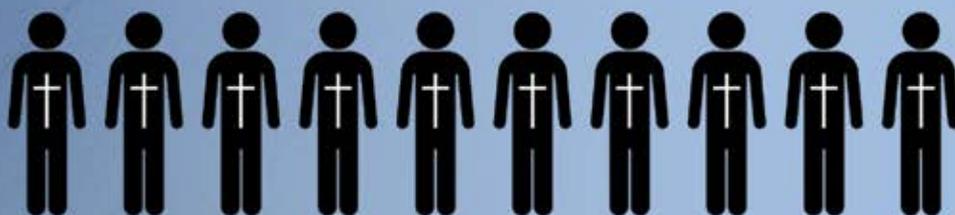
Num atropelamento a 30km/h,  
**9 em cada 10 peões sobrevivem.**

**30**  
Km/h



Num atropelamento a 70km/h,  
**não há sobreviventes.**

**70**  
Km/h



**O nosso corpo não está preparado para o embate.**



REPÚBLICA  
PORTUGUESA  
ADMINISTRAÇÃO INTERNA

**ANST**  
AUTORIDADE NACIONAL  
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

## Artigo 12º do regulamento nº 561/2006:

# ENTRE O OUVIR DIZER E A REALIDADE

O Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, alterado pelo Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, estabelece, nos artigos 6º a 9º, os limites máximos de condução e os tempos mínimos de pausa e repouso.

Permite o referido regulamento alguma situação em que esses limites não sejam cumpridos? A resposta é óbvia: NÃO.

No entanto, muitas vezes, refere-se que o regulamento, através do seu artigo 12º, permite que os condutores justifiquem qualquer incumprimento. Ora isso não é assim tão simples nem tão facilmente aceitável por parte de quem fiscaliza e decide.

Vejamos o que diz o referido artigo 12º, na versão em vigor até 20 de agosto de 2020:

*“Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e com o objetivo de atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode não observar o disposto nos artigos 6.º a 9.º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. O condutor deve mencionar manualmente na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada ao ponto de paragem adequado, o motivo de tal inobservância.”*

Há, assim, uma possibilidade de não cumprimento, mas tem de haver um motivo justificado associado à segurança da carga, veículo ou condutor e descrito por este nos suportes previstos.



Mais recentemente ouve-se dizer, frequentemente, que os condutores podem, para chegar a casa ou à empresa, e para gozar um repouso semanal, conduzir mais uma ou duas horas.

O regulamento (UE) 2020/1054 veio alterar este artigo 12º, com a justificação descrita no considerando (21):

*“Os condutores são por vezes confrontados com circunstâncias imprevisíveis que impossibilitam a sua chegada a um destino desejado para um período de repouso semanal sem infringir as regras da União. É conveniente auxiliar os condutores a enfrentar essas circunstâncias, permitindo-lhes que cheguem ao destino previsto para gozarem um período de repouso semanal. Tais circunstâncias excecionais são situações que ocorrem de forma inesperada, que são inevitáveis e não podem ser previstas, e impossibilitam a aplicação na íntegra das disposições do presente regulamento durante um curto período de tempo. Por conseguinte, tais circunstâncias*

*não podem ser invocadas de forma sistemática com o intuito de evitar o cumprimento do presente regulamento. A fim de assegurar a aplicação adequada da regulamentação, o condutor deverá documentar as circunstâncias excecionais que resultam numa derrogação das regras. Além disso, deverá ser prevista uma salvaguarda que assegure que o tempo de condução não seja excessivo.”*

Com esta consideração foram aditados ao artigo 12º, os seguintes parágrafos:

*«Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, em circunstâncias excecionais, o condutor pode também não observar o disposto no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 8.º, n.º 2, e exceder, no máximo, até uma hora o tempo de condução diário e semanal para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal. Nas mesmas condições, o condutor pode exceder, no máximo, até duas horas o tempo de condução diário e semanal, desde que tenha*



Francisco Galdes  
ANTRAM

*gozado uma pausa ininterrupta de 30 minutos imediatamente antes do período de condução suplementar necessário para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal regular.*

*O condutor insere manualmente o motivo de tal inobservância na folha de registo do aparelho de controlo, ou numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo da escala de serviço, o mais tardar à chegada ao destino ou ao ponto de paragem adequado.*

De facto este aditamento ao artigo 12º vem permitir que o condutor, **em circunstâncias excepcionais**, possa, para chegar a casa ou à empresa e gozar um repouso semanal, acrescentar mais uma hora à condução diária (9+1 ou 10+1) e à condução semanal (56+1) e, em função disso, pode ultrapassar a “amplitude”. Se gozar um repouso semanal regular os limites podem ser excedidos em 2 horas, antecedidas de uma pausa de, pelo menos, 30 minutos. Essas horas a mais terão de ser compensadas com um repouso equivalente, junto a outro período de repouso, antes do final da terceira semana a contar da semana em que ocorreu essa condução suplementar.

**De notar que não é permitido, mesmo que haja essas circunstâncias excepcionais exigidas, ultrapassar o limite de 90 horas de condução em duas semanas consecutivas.**

A questão importante é que este acréscimo nas horas de condução só podem ocorrer quando existam circunstâncias excepcionais, que são situações que ocorrem de forma inesperada, que são inevitáveis e não podem ser previstas. Então que circunstâncias podem ser estas?

Num conjunto de perguntas e respostas elaborado pelos serviços da Comissão Europeia é referido o seguinte:

*“Estas duas novas derrogações podem ser aplicadas quando, devido a circunstâncias imprevistas independentes da vontade do condutor ou do operador (condições meteorológicas, congestionamento, atrasos nos pontos de carga/descarga, etc.), o condutor não conseguir chegar a um dos locais acima indicados para um período de repouso semanal sem infringir as regras relativas aos períodos de repouso diário ou semanal. Por exemplo, o condutor de um país periférico que efetue uma viagem internacional de longo curso que, devido a circunstâncias imprevistas que atrasaram a viagem, não consiga chegar ao seu local de residência, não teria, com base nesta disposição, de passar 45 horas do seu período de repouso semanal regular noutro local próximo do seu local de residência.*

Acrescenta a Comissão: Esta série de perguntas e respostas foi elaborada pelos serviços da Comissão sem, contudo, vincular a Comissão Europeia. Apenas o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para interpretar perentoriamente o direito da União.

Relembrar que o condutor tem de justificar o motivo pelo qual não cumpriu com os limites do regulamento e que fica sempre sujeito à análise por parte das entidades fiscalizadoras quanto às circunstâncias excepcionais invocadas.

Há que ter cuidado na utilização desta derrogação às regras porque nem sempre o que parece é.



# O futuro da mobilidade e dos transportes: Continuidade, Crescimento e Transformação

O setor da mobilidade e dos transportes está a passar por grandes mudanças e três tendências podem ser identificadas: a **continuidade**, o **crescimento** e a **transformação**.

Nos próximos anos, a aposta na mobilidade sustentável e na transformação urbana vai **continuar**. A mobilidade sustentável continuará a ser uma prioridade. Com o reaproveitamento das ruas, seja para iniciativas temporárias de urbanismo tático ou transformação urbana permanente, como os *Superilles* de Barcelona, *Low traffic neighborhoods* de Londres, a cidade de 15 minutos de Paris ou as ciclovias de Lisboa, o veículo privado não será mais o rei da estrada.

Adicionalmente, a mobilidade elétrica e a utilização de hidrogénio como alternativas continuarão a crescer, apoiadas por novas infraestruturas por toda a cidade. A Europa prevê instalar 1 milhão de estações de carregamento de veículos elétricos até 2025. O aumento na compra e uso diário de veículos elétricos de todos os tamanhos continuará a acontecer: espera-se que os mercados de e-bikes e EV (Electric Vehicles) registem um crescimento próximo de 13% e 17%, respetivamente, durante os próximos cinco anos.

Em relação ao hidrogénio, há ainda algumas incertezas. Tecnicamente, o hidrogénio é uma opção promissora, pois pode alimentar motores elétricos e de combustão interna, sendo um potencial substituto da gasolina. Outra grande vantagem é que pode ser armazenado em tanques de combustível dos postos de abastecimento existentes com algumas adaptações técnicas. No caso português, a Estratégia Nacional do Hidrogénio aprovada em 2020 visa investimentos do governo em infraestruturas ligadas à produção, armazenamento, transporte e consumo de hidrogénio, bem como políticas de promoção e incentivos que, a médio/longo prazo, darão frutos.



Em termos de **crescimento**, iremos assistir a um aumento no uso de transportes públicos e da mobilidade partilhada. Na Europa, 2022 já deu sinais de aumento da procura: em Portugal, a CP (Comboios de Portugal), transportou mais 4% de passageiros durante o primeiro semestre de 2022 do que no mesmo período em 2019. Movimentos semelhantes são observadas na Itália, Espanha e França. Esta tendência ascendente deve continuar, especialmente no transporte ferroviário de passageiros regional e internacional, que está a ser alvo de grandes investimentos em toda a Europa.

Relativamente à **transformação** da mobilidade, 5 temas podem ser identificados: MaaS<sup>1</sup> e Transportes Públicos – das iniciativas locais para as nacionais, a mobilidade inteligente e centrada nos cidadãos, a mobilidade corporativa, a logística urbana e a novos modelos de regulação e governança.

1. MaaS e Transportes Públicos – Das iniciativas locais às nacionais: A tendência emergente de iniciativas nacionais

que podem revolucionar a mobilidade como serviço (MaaS) e os transportes públicos e combater o automóvel. Os governos nacionais começam a testar novas soluções para os transportes públicos. O passe mensal de comboio de 9€ da Alemanha, os bilhetes de comboio suburbanos e regionais gratuitos em Espanha, o transporte público gratuito do Luxemburgo e o passe nacional da Dinamarca são alguns exemplos que se podem tornar a base de iniciativas nacionais futuras de promoção dos transportes públicos. Assistem-se adicionalmente a cada vez mais iniciativas de MaaS a nível nacional em complementaridade com as iniciativas a nível regional e local, como por exemplo na Finlândia, Espanha, Escócia e Alemanha.

2. A mobilidade inteligente e centrada nos cidadãos:

Apps, tecnologias e dispositivos conectados por si só não são suficientes. A Mobilidade Inteligente requer um ecossistema móvel flexível, com capacidade de disponibilizar



Miguel Eiras Antunes  
Deloitte

soluções adaptáveis e capazes de atender às necessidades dos diferentes segmentos da população. Em última análise, a mobilidade inteligente deve abordar os problemas de mobilidade de crianças, idosos e pessoas com problemas de saúde ou deficiências.

Para se ter uma ideia do impacto das crianças nas opções de mobilidade das pessoas, em Portugal, 68% dos lares sem filhos têm carro, mas se olharmos para as famílias com crianças a taxa de penetração de carros aumenta para 91%! A mobilidade das crianças é um dos fatores que mais contribui para o peso do carro no mix modal das cidades. As cidades devem garantir que a mobilidade inteligente não é sinónimo de exclusão ou dificuldade de acesso para aqueles com níveis mais baixos de alfabetização digital e mobilidade pessoal.

### 3. A mobilidade corporativa

As empresas têm sido uma das principais responsáveis pela elevada utilização do automóvel, sendo este muitas vezes parte do pacote salarial e de benefícios. Com a crescente pressão por mobilidade sustentável, aliada ao modo como as novas gerações veem a mobilidade, a forma como as empresas se tornam uma parte importante na transformação da mobilidade das cidades contribuirá para a redução do uso do automóvel.

Novas soluções de mobilidade, como MaaS Corporativo, pacotes de assinatura e outras ferramentas estão-se a tornar soluções viáveis como o carro de empresa. Outras iniciativas recentes sobre Mobilidade Corporativa aconteceram em Lisboa, Braga e Glasgow, com o desenvolvimento de um Pacto de Mobilidade Corporativa. Este pacto visa aproximar entidades para criar um ambiente de mobilidade mais sustentável e algumas das possíveis iniciativas previstas são:



- Considerar a entrega em bicicleta de carga como critério (ao qual é dada prioridade) no processo de seleção de fornecedores;
- Aumentar o número de carregadores de EV<sup>2</sup> privados;
- Fornecer aos funcionários minutos mensais de uso em solução de mobilidade compartilhada (por exemplo, carros, bicicletas, trotinetes) como alternativa ao carro.

### 4. A logística urbana

A logística urbana passou por uma mudança dramática nos últimos anos. Serviços de entrega de encomendas e comida como Glovo e UberEats eram inexistentes há 10 anos e agora são serviços de mobilidade omnipresentes. Apenas para citar alguns factos e números, a procura por last-mile delivery deve crescer 78% até 2030, de acordo com o Fórum Económico Mundial. Recentemente, a Amazon encomendou 100 mil carrinhas de entrega movidas a energia elétrica à Rivian, uma fabricante americana de veículos elétricos.

Aqui, como no MaaS, a partilha de dados e a garantia da mobilização dos vários agentes que oferecem serviços de logística e distri-

buição são absolutamente essenciais, pois só com esta filosofia de partilha e colaboração estes modelos podem ter sucesso.

### 5. Novos modelos de regulação e governança

Finalmente, cabe aos governos locais, regionais e nacionais, legislar e governar apropriadamente o setor da mobilidade e dos transportes. O ecossistema de mobilidade é composto por infraestruturas físicas, de energia, de telecomunicações e digitais. Os três primeiros são bem regulamentados e governados, mas o último, a camada de infraestrutura digital, precisa da nossa atenção principal. Cidades como Lisboa estão na vanguarda dessas iniciativas: a autarquia quer disciplinar as operações de trotinetes na cidade. Para tal, está a trabalhar em conjunto com parceiros no projeto VoxPop, um projeto financiado pela UE, onde são analisadas questões de governação e regulação associadas à mobilidade partilhada digital e à micromobilidade e são propostas estratégias de posicionamento para o município. 

<sup>1</sup> Mobilidade como serviço

<sup>2</sup> Veículos elétricos

# Regime Geral de Proteção de Denunciantes de Infrações

## A perspectiva jurídica

Entrou em vigor, no dia 18 de junho, a Lei n.º 93/2021 de 20/12 que visa regular a proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União, relativas a matérias bem específicas, de entre as quais se destacam a contratação pública; serviços, produtos e mercados financeiros e prevenção do branqueamento de capitais e do financiamento do terrorismo; segurança dos transportes; entre outras.

Em concreto, a importância da proteção dos denunciantes em termos de prevenção e dissuasão da prática de violações das normas da União de segurança dos transportes, suscetíveis de porem em perigo vidas humanas, havia já sido reconhecida nos atos setoriais da União relativos à segurança da aviação, através do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, e à segurança do transporte marítimo, nomeadamente, as Diretivas 2013/54/UE e 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelecem medidas adaptadas de proteção dos denunciantes, assim como canais de denúncia próprios. A Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho, transposta para o nosso ordenamento jurídico pela referida Lei n.º 93/2021, vem assinalar a necessidade de complementar os atuais elementos de proteção dos denunciantes nesses dois setores, bem como prever essa proteção noutros modos de transporte, a saber, o transporte por via navegável, rodoviário e ferroviário, a fim de reforçar a aplicação das normas de segurança nesses modos de transporte.

Tal Lei veio, por isso, determinar um conjunto de obrigações para as empresas, nomeadamente, no que diz respeito à **implementação de canais de denúncia e à garantia de proteção dos denunciantes.**

Assim, considera-se um denunciante qualquer **pessoa singular** que denuncie ou divulgue publicamente uma infração com fundamento em informações obtidas no âmbito da sua atividade profissional, independentemente da natureza desta atividade e do setor em que é exercida.

No âmbito da Lei em apreço, estes canais criados para denúncias em contexto profissional, devem assegurar, entre outros aspetos, a confidencialidade e a possibilidade das denúncias **poderem ser realizadas anonimamente.**

Estão, por isso, obrigadas a ter um canal de denúncia:

- as **entidades privadas com 50 ou mais trabalhadores;**
- **independentemente do número de trabalhadores,** as empresas abrangidas pelo âmbito de aplicação da legislação relativa a serviços, produtos e mercados financeiros e prevenção do bran-



- queamento de capitais e do financiamento do terrorismo, segurança dos transportes e proteção do ambiente; e
- as **entidades públicas que empreguem 50 ou mais trabalhadores**, com exceção das autarquias locais que tenham menos de 10.000 habitantes.

Ponto igualmente importante, para o lado das empresas, é a questão da proibição de atos retaliatórios contra o denunciante. Nesse sentido esta Lei veio estabelecer uma série de presunções de atos de retaliação, praticados **até dois anos após a denúncia**, que irão obrigar as empresas a ter um especial cuidado, nomeadamente no que aos seus trabalhadores diz respeito. Exemplos dessas presunções são: alterações das condições de trabalho; suspensão de contrato de trabalho; avaliação negativa de desempenho; despedimento ou não renovação de um contrato de trabalho a termo; e a aplicação de uma sanção disciplinar.

Assim, muito mais do que a mera criação de um canal de denúncias, esta Lei veio prever uma série de novas obrigações e ónus legais sobre as empresas, nomeadamente ao nível laboral e da privacidade/proteção de dados. 🌱

Augusto Almeida Correia e Helena Braga Marques





## A perspetiva técnica

Com a entrada da referida Lei em vigor, a procura de um Canal de Denúncia seguro que assegure o compliance com a legislação aumentou exponencialmente. Atualmente, diversas empresas estão em fase de análise e avaliação de soluções de denúncias e é importante que estas tenham em consideração algumas características importantes que podem ser encontradas, por exemplo, na proposta pela Whistleblower Software cujas vantagens abaixo se indicam.

### 1. Permitir a comunicação com o Denunciante Anónimo

É aconselhável que o Canal de Denúncias permita a comunicação bidirecional com o Denunciante até mesmo quando este seja anónimo, como acontece com o canal disponibilizado pela Whistleblower Software.

### 2. Segurança máxima de IT e RGPD

Pelo facto de estarmos a lidar com um assunto delicado, existem diversos fatores sobre a segurança que distinguem quando uma solução é verdadeiramente segura e cumpre com todos os requisitos legais. Para a Whistleblower Software a segurança é a prioridade e por isso é auditada pelo ISAE 3000, certificada pela ISO 27001, e cumpridora do RGPD.

### 3. Controlo de Acessos

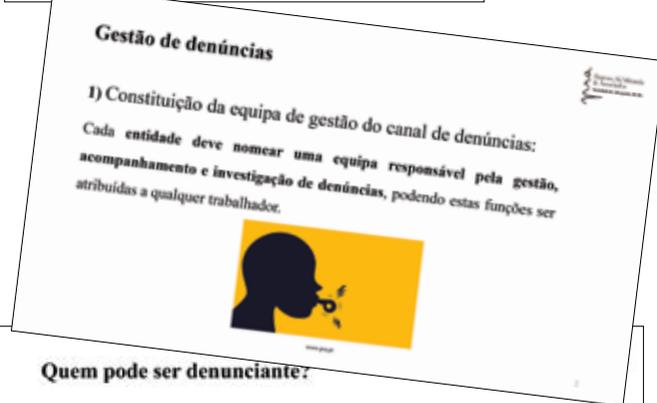
É importante garantir controlos de acessos restritos para que as denúncias cheguem apenas aos respetivos responsáveis pelas mesmas (Whistleblower Software não tem qualquer tipo de acesso aos dados dos utilizadores). Por exemplo, em algumas soluções desenvolvidas internamente, o departamento de IT poderá ter acesso a todo o conteúdo do canal, incluindo as denúncias, mesmo não fazendo parte da equipa que foi indicada para gerir o canal de denúncias da empresa, o que contraria a Lei.

### 4. Anonimização no processo de investigação

Por último, no processo de gestão da denúncia, é também importante garantir a confidencialidade do Denunciante e a integridade da denúncia. Sendo assim, ao partilhar a denúncia com alguém fora da equipa que gere o canal de denúncias de uma determinada empresa poderá ser necessário remover alguma informação sensível como: identificação do denunciante ou a identificação do denunciado. Para isso, através da plataforma Whistleblower Software é possível anonimizar estes e/ou outros dados e partilhar a denúncia em formato anonimizado com os restantes para que a confidencialidade e integridade da denúncia se mantenham.



Francisca Barbosa da Costa  
Whistleblower Software ApS



# Contribuição de serviço rodoviário - 15 anos de cobrança indevida

Catarina Filipa Cavaleiro  
Senior Consultant Indirect Taxes | PwC

A contribuição de serviço rodoviário (“CSR”), regulamentada pela Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, tem como objetivo financiar a rede rodoviária nacional a cargo da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.), sendo cobrada pelas gasolinas em função dos litros de combustível adquiridos.

Assim, constituindo esta contribuição a contrapartida pela utilização da rede rodoviária nacional, esta aplica-se a todos os consumidores, independentemente de os combustíveis serem adquiridos no âmbito pessoal ou profissional.

Contudo, estando em causa a tributação de produtos petrolíferos e energéticos, deverão ser respeitadas normas comunitárias (Diretiva n.º 2008/118, de 16 de dezembro de 2008). De acordo com estas normas, os Estados-Membros podem cobrar, por motivos específicos, outros impostos indiretos sobre produtos sujeitos a IEC.

Foi neste âmbito que um operador português que se dedica à comercialização de combustíveis, contestou a legitimidade da CSR, alegando que esta não se encontra conforme a referida Diretiva, pelo facto de não prosseguir um “motivo específico”.

O Tribunal nacional, face à especificidade da questão, decidiu reenviar as questões em apreço para o Tribunal de Justiça da União Europeia (“TJUE”), sendo que a principal consistia em determinar se a CSR, cujo objetivo reside em financiar a empresa pública concessionária da rede nacional de estradas, prosseguia “motivos específicos” na aceção daquela Diretiva.

O TJUE concluiu que a CSR não prossegue “motivos específicos”, e, por isso, não é legal. Nesta sequência o Tribunal nacional deu razão ao operador português e determinou que devia a Autoridade Tributária (“AT”) proceder à devolução da CSR.

Posto isto, certo é que a CSR da forma como foi regulamentada é ilegal, ficando por apurar quem terá legitimidade para a reclamar junto do Estado.

A este respeito, de facto as gasolinas são as responsáveis pelo seu



apuramento e pagamento ao Estado. Pelo que, em princípio, seria através destas que a CSR poderia ser recuperada.

Contudo, este custo não é assumido pelas gasolinas, mas sim repercutido no preço dos combustíveis, sendo os consumidores os lesados efetivos.

No referido caso português, a AT alegou que o reembolso dos valores em causa ao sujeito passivo provocaria um enriquecimento sem causa na esfera daquele, já que os montantes da CSR eram, certamente, repercutidos ao consumidor final.

Mas então, sendo certo para o Governo que as gasolinas repercutiram este custo para os consumidores, poder-se-á concluir que terão estes legitimidade para solicitar o seu reembolso junto do Estado.

Posto isto, entendemos que, face à opinião da AT, poderão os adquirentes de combustível, como as empresas de transporte, proceder à recuperação da contribuição que tem vindo a ser indevidamente liquidada e que constitui um custo bastante material na sua esfera. A título de exemplo, para uma viatura que abasteça anualmente uma média de 40.000 litros de gasóleo, a CSR representa um custo de €4.500. 



**antram**

Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias

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

# Da aplicabilidade do DL 237/07 de 19/6 a infrações verificadas fora do território nacional



Joana Soares Ribeiro  
Técnica Superior da Autoridade para as Condições do Trabalho

Mais uma vez tendo por base a melhoria das condições de trabalho dos trabalhadores do setor rodoviário (promovendo a sua segurança e saúde), harmonizar as condições de concorrência e promover a segurança rodoviária, valores tão caros à ACT, iremos neste pequeno apontamento analisar a aplicabilidade do Decreto-Lei n.º 237/07 de 19/6.

O Decreto-Lei n.º 237/07 de 19/6 procedeu à transposição para a ordem jurídica nacional da Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, e regula os principais aspetos da organização e duração do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis<sup>1</sup> em atividades de transporte rodoviário<sup>2</sup>.

Desde já alertamos para a distinção do previsto neste diploma (tempo de trabalho), com o previsto no Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março (regulamenta os tempos de condução, pausas e períodos de repouso). Estes diplomas são, convém lembrar, complementares entre si, devendo os trabalhadores móveis respeitar os dois regimes em simultâneo<sup>3</sup>. Aliás, no n.º 1 do art.º 1.º do DL 237/07, no seu âmbito e objeto, resulta isso mesmo, quando nos diz que estas atividades de transporte rodoviário são abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Mas, neste mesmo n.º 1, pode ler-se algo que muitas dúvidas e celeumas tem levantado. Fala-nos em atividades de transporte rodoviário efetuadas em território nacional. E, em face desta redação, muitos são aqueles que, legitimamente, entendem não ser de aplicar este diploma quando as infrações ao mesmo se efetivam fora do território nacional.

Não é esta a nossa interpretação, e de seguida tentamos sucintamente explicar o porquê, não sem antes reconhecermos ter sido



o legislador nacional infeliz na transposição da Diretiva.

As Diretivas, uma vez adotadas a nível da UE, são transpostas pelos Estados Membros da UE, passando a vigorar como lei nos Estados Membros. Temos, então, que interpretar este diploma aqui em análise de acordo com o Direito originário, e para isso, ver qual o âmbito da Diretiva que lhe deu origem, relembRANDO que o Direito nacional não pode ser com este conflituante.

Assim, no art.º 2.º (âmbito de aplicação) da Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho podemos ler: A presente diretiva aplica-se aos trabalhadores móveis ao serviço de empresas estabelecidas num Estado-Membro e que participam em atividades de transporte rodoviário abrangidas pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ou, quando aplicável, pelo Acordo AETR.

Ora, no âmbito de aplicação deste Regulamento (CEE) n.º 3820/85 (no seu artigo 2.º) expressamente se refere que é aplicado aos transportes rodoviários efetuados no interior da Comunidade.

Embora, uma vez mais, reconheçamos não ter sido a transposição da Diretiva n.º 2002/15/CE, pelo legislador do DL 237/07, a mais correta, interpretando este diploma à luz do Direito Comunitário que esteve na sua origem, outra não pode ser a conclusão de que se aplica também quando as infrações ao tempo de trabalho dos trabalhadores móveis fiscalizados se efetivaram fora do território nacional. Aliás, nem assim poderia deixar de ser num setor de atividade cada vez mais isento de fronteiras, em que a grande maioria dos trabalhadores tanto pode estar hoje em Portugal, amanhã em Espanha e daqui a dias na França, Alemanha ou Luxemburgo. 

<sup>1</sup>Entendendo-se como o pessoal viajante ao serviço do empregador, não só o condutor, mas o ajudante de motorista, formandos, aprendizes, etc. . .

<sup>2</sup>A propósito, também decorrente da transposição dessa mesma Diretiva, a organização do tempo de trabalho de condutores independentes em atividade de transporte rodoviário, encontra-se plasmada no DL 117/2012, de 5/6

<sup>3</sup>Há uma relação de especialidade, quanto aos condutores, aplicando-se o regime especial (e mais restritivo) dos artigos 6.º a 9.º do Regulamento n.º 561/2006 à atividade de condução face ao regime geral e mais abrangente previsto no Decreto-Lei n.º 237/2007, aplicável a todo o trabalho executado pelos trabalhadores móveis.

## Síntese legislativa

### **Portaria n.º 312-F/2022, de 30 de dezembro**

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

### **Portaria n.º 312-D/2022, de 30 de dezembro**

Prorroga até 30 de junho de 2023 o regime transitório aplicável aos abastecimentos realizados em ou para instalações de consumo próprio no âmbito do regime do «gasóleo profissional».

### **Lei n.º 24-E/2022, de 30 de dezembro**

Altera o Código dos Impostos Especiais de Consumo, a Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, e o Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, transpondo as Diretivas (UE) 2019/2235, 2020/1151 e 2020/262.

### **Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro**

Orçamento do Estado para 2023.

### **Portaria n.º 312-A/2022, de 30 de dezembro**

Segunda alteração à Portaria n.º 77/2018, de 16 de março, que procede à regulamentação necessária ao desenvolvimento da Chave Móvel Digital (CMD).

### **Decreto-Lei n.º 90/2022, de 30 de dezembro**

Prorroga a validade de diversos documentos.

### **Decreto-Lei n.º 87-A/2022, de 29 de dezembro**

Estabelece um regime excecional de atualização das tarifas e taxas de portagem para o ano de 2023 e procede à atribuição de um apoio à utilização de autoestradas e pontes concessionadas sujeitas ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores.

### **Portaria n.º 307/2022, de 27 de dezembro**

Aprova a DMR (declaração mensal de remunerações - AT) e respetivas instruções de preenchimento.

### **Decreto-Lei n.º 85-A/2022, de 22 de dezembro**

Atualiza o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2023.

### **Portaria n.º 298/2022, de 16 de dezembro**

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

### **Portaria n.º 292/2022, de 9 de dezembro**

Determina a idade normal de acesso à pensão de velhice em 2024.

### **Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 9 de dezembro**

Transpõe a Diretiva (UE) 2019/520, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária.

### **Despacho n.º 14043-A/2022, 5 de dezembro**

(publicado no DR n.º 233, série II, de 5/12/2022)

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.

### **Despacho n.º 14043-B/2022, de 5 de dezembro 2022**

(publicado no DR n.º 233, série II, de 5/12/2022)

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

### **Portaria n.º 289-A/2022, de 2 de dezembro**

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

### **Portaria n.º 289/2022, de 2 de dezembro**

Aprova a declaração modelo 39 (rendimentos e retenções a taxas liberatórias) e respetivas instruções de preenchimento.

### **Portaria n.º 288/2022, de 2 de dezembro**

Aprova a declaração modelo 25 - donativos recebidos e respetivas instruções de preenchimento a utilizar pelas entidades que recebam donativos fiscalmente relevantes no âmbito do regime consagrado no EBF.

### **Portaria n.º 287/2022, de 2 de dezembro**

Aprova a declaração modelo 44 e respetivas instruções de preenchimento, para efeitos da comunicação anual de rendas recebidas

### **Portaria n.º 286/2022, de 2 de dezembro**

Aprova a declaração modelo 37 e respetivas instruções de preenchimento.-

### **Deliberação n.º 1301/2022, 29 de novembro**

(publicado no DR n.º 230, série II, de 29-11-2022)

Aprova as regras a aplicar no atendimento ao público nas Direções Regionais e Delegações Distritais do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.

## **Diretiva (UE) n.º 2022/1999, de 19 de outubro**

(publicada no JO n.º 274, s´verie L de 24/10/2022)relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas.

## **Despacho n.º 12431-A/2022, de 24 de outubro**

(publicado no DR n.º 205, série II de 24-10-2022)  
Prorroga o Despacho n.º 5793-A/2020, de 26 de maio, relativo à implementação de um procedimento simplificado de instrução dos pedidos de concessão de autorização de residência.

## **Despacho n.º 12431-A/2022, de 24 de outubro**

(publicado no DR n.º 205, série II de 24-10-2022)  
Prorroga o Despacho n.º 5793-A/2020, de 26 de maio, relativo à implementação de um procedimento simplificado de instrução dos pedidos de concessão de autorização de residência.

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 96/2022, de 24 de outubro**

Determina a cessação de vigência de resoluções do Conselho de Ministros publicadas no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

## **Lei n.º 19/2022, de 21 de outubro**

Determina o coeficiente de atualização de rendas para 2023, cria um apoio extraordinário ao arrendamento, reduz o IVA no fornecimento de eletricidade, estabelece um regime transitório de atualização das pensões, estabelece um regime de resgate de planos de poupança e determina a impenhorabilidade de apoios às famílias.

## **Portaria n.º 253/2022, de 20 de outubro**

Procede à atualização dos coeficientes de desvalorização da moeda a aplicar aos bens e direitos alienados durante o ano de 2022.- Diploma legal

## **Decreto-Lei n.º 72/2022, de 19 de outubro**

Altera as medidas excecionais para a implementação de projetos e iniciativas de produção e armazenamento de energia de fontes renováveis.

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 87/2022, de 4 de outubro**

Estabelece medidas de apoio às empresas em face do aumento dos preços da energia.

## **Empresas têm de integrar pessoas com deficiência em 2023**

A partir de 1 de fevereiro, as empresas com mais de 100 trabalhadores passam a ser obrigadas ao cumprimento da quota para trabalhadores com deficiência; e a 1 de fevereiro de 2024 esta obrigatoriedade será alargada a empresas mais pequenas, com 75 a 100 trabalhadores.

## **Regime do Gasóleo Profissional Extraordinário prorrogado**

Face à atual conjuntura, a ANTRAM tem vindo a insistir junto do Governo pela necessidade da manutenção do regime transitório e extraordinário do gasóleo profissional que, recorde-se, terminou o seu período de vigência no dia 31 de dezembro. Após a intervenção da ANTRAM, podemos confirmar que o Governo irá prolongar este regime para vigorar no início do ano de 2023. Pese embora o atraso do processo legislativo, que à data da redação desta nota, ainda não tinha sido publicado, as empresas poderão contar com a manutenção deste regime.

Recorde-se que este regime - denominado por "GPE - Gasóleo Profissional Extraordinário" - permite a devolução ao transportador do valor de 17 cêntimos/litro abastecido.

## **Gasóleo profissional em postos de consumo próprio**

Foi publicada a Portaria n.º 312-D/2022, de 30 de dezembro, que prorroga até 30 de junho de 2023 o regime transitório aplicável aos abastecimentos realizados em ou para instalações de consumo próprio, previsto no n.º 2 do artigo 14.º-B da Portaria n.º 246-A/2016, de 8 de setembro.

Assim sendo, durante o primeiro semestre de 2023, continua a não ser exigível a utilização de gasóleo marcado o que significa que, nos postos de abastecimento de consumo próprio, desde que sejam preenchidos os demais requisitos previstos na lei, as empresas podem continuar a beneficiar do reembolso parcial do ISP.

## **Porto de Leixões: entrada e circulação de viaturas Euro I e Euro II interdita a partir de 1 de janeiro**

Desde o início deste ano, a APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. interditou a entrada e a circulação de viaturas Euro I e Euro II no Porto de Leixões.

Recorde-se que a APDL tinha já definido um período de transição para a aplicação das novas normas de controlo de emissões poluentes para as viaturas já registadas nos respetivos portos - para os camiões EURO I e II, os classificados como mais poluentes, um período de 24 meses e, para as viaturas EURO III e IV, um período de 36 meses. Finda esta transição, só estará autorizada a circulação de viaturas EURO V e VI.

## **Código ATCUD: Esclarecimento**

Face às dúvidas que temos recebido da parte das empresas associadas quanto à obrigação do código ATCUD/comunicação dos n.ºs de séries – tal como previsto no DL 28/2019, de 15 de setembro – ter de constar nas suas guias de transporte e CMR, informamos que é do entendimento da ANTRAM que, nem as guias de transporte nem os CMR (previstos na legislação da atividade de transportes), são abrangidos por esta legislação desde logo porque, estes documentos não são documentos fiscais nem estão abrangidos pelas obrigações de emissão em papel ou certificação do programa informático pela AT.

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

# BREVES

## Esclarecimento: repouso semanal regular na cabine

Os serviços da Comissão Europeia emitiram uma nota de esclarecimento adicional quanto à aplicação da proibição do descanso semanal regular na cabine do veículo.

De acordo com essa nota, o artigo 34.º, n.º 3, do Regulamento Comunitário n.º 165/2014 não exclui a possibilidade das autoridades nacionais efetuarem controlos relativos aos períodos de descanso semanais anteriores, que possam ter sido gozados noutra Estado Membro.

No entanto, conforme especificado nesse artigo, os condutores não são obrigados a atestar as suas atividades quando estão fora do veículo. Isto abrange também uma situação de descanso semanal regular fora do veículo.

Assim, os agentes de fiscalização não podem exigir aos condutores, documentos comprovativos de que o descanso semanal regular anterior à inspeção rodoviária que se encontra a decorrer, não foi passado no veículo.



## França: destacamento de motoristas de ligeiros

Com a entrada em vigor da *lex specialis* - Diretiva n.º 1057/2020 - relativa ao destacamento de motoristas, introduziu-se a declaração de destacamento, emitida através do portal de destacamento europeu gerido pela Comissão Europeia.

Com o objetivo de simplificar e harmonizar o regime geral relativo às formalidades de destacamento decorrentes da legislação comunitária, do código do trabalho e do código dos transportes, o governo francês decidiu recentemente, através de regulação, clarificar algumas situações. Assim, a partir de 1 de janeiro deste ano, o certificado de destacamento, previsto no código dos transportes francês (antiga declaração de destacamento da "lei Macron"), passa a ter de ser preenchido pelas entidades patronais, que tenham ao seu serviço motoristas destacados em França, que não estejam abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, ou seja, motoristas de veículos ligeiros.

O referido certificado de destacamento deve ser preenchido, online, no site SIPSI (onde eram preenchidas as declarações de destacamento antigas) e submetido por via desmaterializada.

Em suma, em França, os motoristas de ligeiros que realizam uma operação de transporte bilateral, cabotagem ou operação de transporte triangular, continuam sujeitos às regras nacionais de destacamento do transporte rodoviário (Lei Macron). Excluem-se apenas as operações de trânsito.

## Reino Unido: novas regras relativas à imigração clandestina

A 13 de fevereiro entrou em vigor no Reino Unido, um pacote de reformas no esquema de coimas relacionadas com a imigração clandestina.

Após uma consulta pública que ocorreu no verão de 2022, as alterações que as autoridades britânicas implementaram incluem:

- Novas coimas máximas para o "transporte" por cada migrante clandestino;
- A criação de uma nova coima para as empresas que não protegerem adequadamente o veículo de mercadorias contra a entrada de migrantes a bordo;
- Novos regulamentos que estabelecem padrões de segurança para veículos;
- Um novo código de boas práticas, que estabelece as circunstâncias em que o nível de uma coima pode ser reduzido;
- Um novo guia de orientação para os transportadores que, irá estar disponível em breve em vários idiomas.

Estas reformas fazem parte da luta contínua do governo britânico contra a migração ilegal e os gangues criminosos por detrás desta.

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

# Diplomas de Honra IRU premeia motoristas portugueses

Em 2022 o número de candidaturas de motoristas portugueses para atribuição do Diploma de Honra da IRU aumentou de forma considerável. Foram oito as empresas associadas da ANTRAM que viram distinguidos os seus colaboradores, num total de 218 premiados.

## **ALEXANDRE BARBOSA BORGES S.A.**

Foram premiados nesta empresa 48 motoristas.

## **NORURB S.A.**

Foram premiados nesta empresa 4 motoristas.

## **PATINTER - PORTUGUESA DE AUTOMÓVEIS TRANSPORTADORES, SA**

Foram premiados nesta empresa 110 motoristas.

## **PEREIRA REIS & RODRIGUES - TRANSPORTES, LDA**

Foram premiados nesta empresa 2 motoristas.



*Os motoristas premiados da Pereira Reis & Rodrigues*



## **TRANQUILAFASE TRANSPORTES LDA**

Foram premiados nesta empresa 2 motoristas

*Na foto os motoristas premiados.*

## **TRANSFIM - TRANSPORTES DE ALUGUER, LDA.**

Foram premiados nesta empresa 2 motoristas

## **TRANSPORTES MACHADO & BRITES, LDA**

Foram premiados nesta empresa 42 motoristas

## **TRANSPORTES MAGALHÃES & BRUNO, LDA**

Foram premiados nesta empresa 8 motoristas

A IRU atribui anualmente estes diplomas como forma de reconhecer os motoristas do transporte nacional e internacional cujo percurso e desempenho profissional serve de exemplo a outros condutores, especialmente os mais jovens, ao mesmo tempo que promove a segurança rodoviária e melhora a imagem da profissão.

**Parabéns a todos!**

## **Espanha: introdução de novas portagens**

A Diputación Foral de Guipúzcoa volta a implementar portagens na A-15 e N-1.

As novas portagens começaram a ser cobradas no dia 23 de janeiro, e as tarifas a aplicar variam entre os 0.22 €/km e os 0.28 €/km consoante se trate de veículos de peso bruto entre 3.5ton. e menos de 12ton. e igual ou superior a 12ton.

O pagamento das portagens será efetuado através do sistema de cobrança de portagens eletrónico - Via T - ou através de outro equipamento que seja compatível e ainda, registando-se do site da entidade que se encontra encarregue de cobrar estas portagens, associando um cartão bancário à matrícula.

Encontra-se igualmente previsto um sistema de descontos, que só será aplicado aos utilizadores de Via-T ou outro equipamento equivalente.

## **Espanha: A-15 em Guipúzcoa proibida a veículos ADR**

O Conselho Provincial de Guipúzcoa comunicou que a circulação de veículos de mercadorias perigosas será proibida na A-15 entre os quilómetros 141 (Berastegi, ligação com GI-2130) e 156 (Andoain, entroncamento com a N-I), por oito meses (entre 27 de janeiro e 3 de setembro, data prevista para o fim dessa restrição).

Esta proibição deve-se à necessidade de se realizarem obras de adaptação do túnel Gorosmendi, no sentido Pamplona, e do túnel Oindolar, no sentido San Sebastián.

Para não sair da RIMP (rede de itinerários de mercadorias perigosas), a rota alternativa entre Guipúzcoa e Navarra é a N-1.

A restrição encontra-se sinalizada no local através de sinalização fixa e sinalização em painéis luminosos de informação variável.

Durante o período de duração das obras será estabelecido o corte total à circulação rodoviária através dos tubos em construção. Para manter o tráfego foi estabelecida uma variante com tráfego bidirecional na via paralela, que não é objeto da obra.

## **Restrições à Circulação para 2023**

No Site ANTRAM já se encontra disponível, para consulta, a atualização por país, das restrições à circulação para o ano de 2023.

**Consulte toda a informação sobre este tema, no site da ANTRAM (em: Espaço do Associado\Circulação rodoviária\países com zonas ambientais interditas) ou entre em contacto com a ANTRAM.**

## Brunotir reforça frota com 22 Mercedes-Benz Actros

Os primeiros 10 camiões já integram a frota da Brunotir e os restantes veículos serão entregues até ao final do primeiro trimestre de 2023.

Com o objetivo de renovar a frota, a empresa bracarense apostou na gama Actos da Mercedes-Benz, designadamente no modelo Actros 5 1842 LS, com 421 CV de potência e 2100 Nm binário. Equipado com a terceira geração de motores OM471 de 12,8 litros, o Actros 5 1842 LS é capaz de combinar rentabilidade com um desempenho extraordinário graças à redução adicional do consumo de combustível e aumento adicional da dinâmica de condução.

*“Esta compra vai traduzir-se numa redução de custos para a empresa a nível global. Apesar da dimensão da nossa frota não registar grandes alterações, estamos em renovação constante. Para além de conseguirmos garantir mais conforto aos nossos motoristas, esta renovação vai garantir melhores consumos, e menos poluição contribuindo, assim, para uma redução da pegada ecológica da empresa”, explica Bruno Soares, Manager da Brunotir.*



## Santos e Vale - Recebe a primeira estrela do Programa Lean&Green Europe

A Santos e Vale recebeu recentemente a sua primeira estrela do Programa Lean&Green, promovido pela GS1 Portugal.

A empresa é o primeiro operador logístico em Portugal a cumprir com objetivo de redução da sua pegada carbónica em mais de 20% das emissões de CO<sub>2</sub>, o que representa o total comprometimento da marca com a sua Política ESG.

*“É para nós um orgulho participar neste programa e conseguir atingir este primeiro objetivo, em tão pouco tempo. A preocupação ambiental, sempre foi um dos nossos objetivos enquanto empresa, pelo que, vemos todos os esforços recompensados é muito positivo para todos na Santos e Vale. Este caminho só é possível porque conseguimos ter uma grande equipa, que está consciente e comprometida e que faz tudo no seu dia-a-dia para este objetivo. No final de contas, são as pequenas decisões e ações que todos nós praticamos no dia-a-dia, que fazem a diferença”* - referiu Joaquim Vale, Administrador da Santos e Vale.

O programa europeu Lean&Green, que a GS1 Portugal representa, a nível nacional, tem como principal objetivo acrescentar um contributo relevante para a prossecução das metas definidas no Acordo de Paris, reduzindo ao máximo a respetiva pegada carbónica.



## - Abre nova plataforma logística em Alverca

Esta é a 22ª plataforma da empresa em Portugal e está dedicada à Logística Contratual.



Com 10.000m<sup>2</sup> de área total e capacidade para mais de 10 mil paletes, a plataforma de Alverca vem reforçar a capacidade logística da Santos e Vale na região de Lisboa. *“De entre as 22 plataformas que compõe a nossa rede em Portugal, este é o quinto centro que tem o serviço de Logística Contratual como principal objetivo. Pela sua proximidade, espaço, condições e segurança, este centro vem dar um importante reforço à nossa capacidade de resposta às, cada vez mais, solicitações do mercado que recebemos em termos de Logística Contratual.”* - referiu Joaquim Vale, Administrador da Santos e Vale.

A plataforma tem uma localização privilegiada junto ao nó da A1 em Alverca e está equipada com os mais sofisticados meios logísticos.

Para além da equipa especializada em logística, conta com um nível de segurança máxima, sistema de radiofrequência total, capacidade de receção de camiões e contentores e uma área dedicada para logística promocional.

# Luís Simões com novos Gigaliners

A Luís Simões, operador logístico de referência na Península Ibérica, aumenta a sua frota com a aquisição e dois novos gigaliners.



O investimento faz parte do compromisso da empresa em promover um futuro logístico mais sustentável, uma vez que estes veículos permitem transportar um maior volume de carga utilizando menos recursos, o que reduz consideravelmente o impacto ambiental das operações.

Este modelo de transporte tem permitido à Luís Simões reduzir até 25% a emissão de gases poluentes por tonelada transportada. A empresa foi pioneira na sua utilização sustentada a nível ibérico, tendo adquirido os primeiros gigaliners em 2014. Desde então, tem vindo a ampliar a sua frota, que conta já com 17 unidades, e a generalizar a sua utilização, com o objetivo de promover uma solução logística eficiente e mais responsável para com o ambiente. Estes novos veículos vão ligar os centros logísticos da Luís Simões nas regiões do Porto e de Lisboa durante as 24 horas do dia, e estão afetos ao serviço de distribuição de produtos alimentares e outras mercadorias. Espera-se que os novos veículos venham a percorrer mais de um milhão de quilómetros.

As unidades têm um comprimento total de 25,25 metros e são compostas por uma unidade de tração, um reboque de ligação e um semirreboque. A superfície de carga está organizada em duas alturas, o que permite otimizar o aproveitamento de todo o espaço.

Para além disso, o reboque de ligação e o semirreboque de uma das unidades possuem sistema de temperatura controlada, garantindo a cadeia de frio durante o transporte. No total, cada uma destas viaturas tem capacidade para uma carga de 38 toneladas e 102 europaletes.

A utilização destes dois gigaliners vem substituir três conjuntos convencionais de cabeça tratora e semirreboque, o que se traduz em maior eficiência e na redução de emissões e do desgaste nas estradas.

*“Um gigaliner é uma opção logística interessante para muitos clientes e serviços. Primeiro, porque permite reduzir o número de viagens, ao ter uma capacidade de carga muito superior, aumentando também a eficiência da operação. Depois, porque nos ajuda a cumprir os objetivos de sustentabilidade,”* explica José Luís Lourenço, Diretor de Distribuição da Luís Simões para Portugal. *“Trabalhar no setor de logística exige estar na vanguarda da mudança. As necessidades da sociedade e, em paralelo, dos nossos clientes, estão em contínua transformação. Há um interesse generalizado em promover um modelo mais responsável para com o ambiente, e a tecnologia é a chave para o alcançar. Na Luís Simões apostamos fortemente na inovação, com o objetivo de nos mantermos construtores ativos do futuro da logística.”*

## João Pires Transportes reforça frota

Os primeiros 13 camiões já integraram a frota do transportador e os restantes serão entregues até ao fim do primeiro semestre de 2023.

Os 50 camiões Mercedes-Benz Trucks encomendados pela João Pires Internacional Transportes à Sociedade Comercial C. Santos são do modelo Actros 1851 LS, com motorização de 510 cv Euro 6 E. As próximas unidades a entregar ao transportador sediado no Alto Minho já estarão equipadas com a terceira geração do comprovado motor OM471 (13 litros de cilindrada), que reduz os consumos e emissões até 4% em comparação com o antecessor. A empresa especializada em transporte rodoviário (nacional e internacional) e em logística tem, atualmente, uma frota composta por cerca de 180 camiões. Desses, mais de 30 são Mercedes-Benz Trucks e as novas unidades a fornecer pela Sociedade Comercial C. Santos vão aumentar essa quota para cerca de 80 veículos.

### Menos emissões e mais tecnologia

*“Estas unidades oferecem-nos ganhos em termos de redução de consumos de combustível e de emissões de gases poluentes, permitindo-nos acreditar que vamos melhorar o serviço que oferecemos aos nossos clientes”,* afirma João Pires, fundador e CEO da empresa João Pires Internacional Transportes. Sobre a opção pela Mercedes-Benz e pela Sociedade Comercial C. Santos, é destacado o histórico de parceria entre as empresas. *“É um parceiro que nos acompanha, temos uma ótima relação, pelo que mantemos a opção”,* salienta João Pires.

A frota da João Pires Internacional Transportes não tem grandes oscilações em termos de número total de camiões, mas está em renovação constante. O fundador e CEO da empresa explica que essa estratégia traz benefícios de redução de emissões (o que tem reflexos positivos em termos de proteção do ambiente e de custos de utilização) e de maior capacidade de monitorização constante da frota, o que é uma mais-valia operacional, além de melhor conforto para os motoristas.



# Auto Sueco Portugal disponibiliza viatura 100% elétrica ao Município de Cascais para recolha de resíduos sólidos urbanos

A Auto Sueco Portugal disponibilizou em novembro passado, o primeiro camião Volvo FE Elétrico de recolha de resíduos sólidos urbanos a circular em Portugal.

Numa operação real de demonstração que decorreu em Cascais, à qual a Revista ANTRAM assistiu, foi testada a performance do camião elétrico, que em operação tem emissões de carbono nulas.

Para a Cascais Ambiente, empresa municipal encarregue da recolha de resíduos urbanos no concelho, este teste decorre dos seus próprios objetivos climáticos e operacionais, bem como da exigência por parte dos munícipes de Cascais, para a descarbonização, a diminuição de ruído e a proliferação de transportes mais amigos do ambiente, dentro do concelho.

*“Temos como objetivo acelerar os processos tecnológicos que nos permitam reduzir a pegada ecológica da nossa operação. A Volvo apresentou-nos este projeto e a Cascais Ambiente assumiu o compromisso de fazer trabalhar o camião em condições reais. Com os dados retirados deste teste, permitimos à Volvo ter o conhecimento necessário para melhorar o protótipo adaptado às circunstâncias portuguesas. Para a Cascais Ambiente, este primeiro contacto com um camião de recolha totalmente elétrico prenuncia um avanço que queremos fazer em direção à descarbonização da operação,”* afirma Luís Capão, presidente da Cascais Ambiente.

A viatura disponibilizada, que operou durante cerca de três semanas na recolha de resíduos sólidos urbanos, no Concelho de Cascais é um Volvo FE Elétrico, um camião com 27 toneladas de peso bruto, equipado com uma superestrutura de recolha de resíduos sólidos urbanos, também 100% elétrica, do fabricante TERBERG, repre-



sentado pela empresa RESITUL, e que é acionada pela tomada de força elétrica do camião.

*“Com base nas tarefas de transporte que a Cascais Ambiente necessita, a Auto Sueco Portugal ajudou a definir, de uma forma estruturada e eficiente, a instalação para as suas necessidades de carregamento, para que a viatura esteja o máximo de tempo em operação. Este é um trabalho em equipa, onde se tem em consideração fatores como rotas, capacidade das baterias, horários de carregamento disponíveis e tempos de trabalho. Tudo isto, no sentido de tirar o máximo partido de uma solução de transporte que cumpra com os objetivos definidos”* refere Manuel Castro e Matos, diretor Comercial Camiões da Auto Sueco Portugal. As soluções completas de transporte ele-

## Especificação técnica deste Volvo FE Elétrico:

- Autonomia: até 200 km
- Potência contínua: 225 kW
- Binário máximo: até 850 Nm
- Capacidade da bateria: até 264 kWh
- Peso bruto: 27 toneladas
- Aplicação: recolha de resíduos sólidos urbanos

trificado que a Auto Sueco Portugal pode fornecer, juntamente com a sua rede de concessionários e oficinas de assistência, desempenharão um papel vital para garantir o sucesso dos clientes rumo à eletrificação. 🌱

## Mercedes-Benz Trucks agora é Daimler Truck Portugal

*Desde o passado dia 1 de janeiro, a Mercedes-Benz Trucks Portugal passou a ser Daimler Truck Portugal.*

Esta alteração reafirma a aposta da Daimler Truck AG, no setor dos veículos pesados. Há um ano, o grupo passou a ser cotado na Bolsa de Frankfurt, após a separação das unidades de negócio Cars & Vans e Trucks & Buses, em duas empresas distintas, permitindo um maior foco no negócio de camiões e nos seus clientes.

Sob o novo nome, a Daimler Truck Portugal, S.A. continuará a oferecer os serviços de venda e após-venda para os camiões da marca Mercedes-Benz.

## Scania vence Prémio Camião do Ano 2022 em Portugal

*O Scania P25 Electric venceu o Prémio Camião do Ano 2022, na 6ª edição dos Prémios Fleet&Service 2022*



A entrega dos prémios teve lugar no Vila Galé Collection Palácio dos Arcos, em Oeiras, num exclusivo jantar que reuniu os vencedores nas duas dezenas de categorias deste ano, e que foram aplaudidos por um seletivo número de convidados nacionais e internacionais.

Segundo a organização do evento, o transporte pesado de mercadorias é aquele onde a eletrificação dos veículos é mais complexa. A Scania lançou o P25, um camião 100% elétrico para as operações urbanas, justamente o segmento que será o primeiro a ser eletrificado nos camiões. A modularidade das baterias do P25 Electric, permite às frotas optarem por versões mais económicas e adaptadas às suas necessidades, enquanto permite um aumento da autonomia caso a meio da sua vida útil seja necessário.

Sendo um modelo de produção (e não um protótipo), o Scania P25 electric mostrou-se mais do que capaz de atingir os objetivos que se propõe, quer em termos de autonomia, quer em facilidade de carregamento das baterias. Tão importante quanto o camião é a assistência técnica. Detentora de uma rede própria de concessionários em Portugal, a Scania está a preparar o seu pós-venda para albergar os camiões elétricos, dando o suporte necessário à comercialização do P25 electric. Os prémios Fleet&Service Automotive, entregues anualmente, visam reconhecer as empresas, entidades, produtos, serviços e profissionais pela excelência e mérito das suas atividades nas áreas das Frotas, Pós-Venda, Pesados, Máquinas Industriais e Ambiente.

## Volvo Trucks lidera mercado nacional

*A marca fechou 2022 com 768 unidades de camiões novos, com uma quota de mercado de 18,75%.*

Este resultado coloca a marca Volvo Trucks como líder nacional nos veículos pesados de mercadorias, sendo ainda mais relevante se considerarmos que a Volvo é a marca preferida quer no segmento de veículos rígidos, quer no segmento de tratores.

Num mercado total que decresceu 4% relativamente ao ano anterior, a Volvo Trucks cresceu 44% relativamente a 2021. Na opinião da Auto Sueco Portugal, representante nacional da Volvo Trucks, este resultado confirma a preferência que os operadores deste importante setor da economia nacional continuam a devotar à marca, conscientes da sua qualidade, durabilidade e eficiência operacional.

Nos últimos anos, a Volvo Trucks dedicou grandes esforços de desenvolvimento dos seus camiões, no sentido de reduzir os consumos de combustível, maximizar a sua eficiência operacional e os seus níveis de segurança.

Em Portugal, a Auto Sueco e a sua rede de concessionários têm procurado corresponder a esses esforços de melhoria da qualidade de produto, com equipas comerciais mais qualificadas e serviços após-venda disponíveis 24 horas por dia, 7 dias por semana e com índices de competência ímpares no mercado.

A preferência das empresas de transporte relativamente à marca Volvo confirma o reconhecimento da importância destes fatores nas operações que suportam muitos setores da economia Nacional.

## Ford Trucks Portugal

### termina ano em 3.º nas vendas nacionais

*A Ford Trucks Portugal encerrou o ano de 2022 na terceira posição do ranking nacional de venda de veículos pesados de mercadorias.*

Nos 12 meses de 2022, a Ford Trucks Portugal registou um total de 478 veículos pesados de mercadorias, o que representa um crescimento de 102,54% comparativamente com o período homólogo de 2021 e alcança uma quota de mercado de 11,67% (14,10% >16T). A marca regista este feito apenas três anos após entrar no mercado português e num período marcado por uma conjuntura nacional e internacional adversa. Bruno Oliveira, CEO da Ford Trucks em Portugal, considera que *“estes resultados demonstram a confiança dos clientes e motoristas na nossa marca e modelos, mas foi graças também a uma equipa motivada que foi possível alcançar o terceiro lugar no ranking nacional de veículos desta tipologia”*, enaltece o responsável.

*“Os 478 veículos registados superam as nossas expectativas especialmente numa época em que vivemos num mercado muito competitivo e enfrentamos desafios crescentes quer com a conjuntura nacional, quer internacional”*, sublinha. Face ao atual cenário, Bruno Oliveira mantém-se otimista neste novo ano e perspetiva alcançar o objetivo de um total de 1000 viaturas vendidas no mercado nacional já no 1º trimestre de 2023. A Ford Trucks Portugal prepara-se ainda para abrir o seu 7º ponto de assistência em Portugal continental, na cidade de Braga nos primeiros meses deste ano.

# O seu calendário fiscal para Abril a Junho de 2023



**pwc**

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

## abril de 2023

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
10	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a março de 2023 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
10	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a março de 2023	E-fatura	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
20	IVA	Envio da declaração periódica referente ao mês de fevereiro de 2023, e anexos, para os contribuintes no regime mensal	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso
20	IRS/IRC	Envio e pagamento da declaração do IRC e IRS retidos referentes a março de 2023	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IS	Envio da declaração mensal de IS e respetivo pagamento	Declaração mensal de Imposto de Selo	Internet	n/a	
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a março de 2023	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: • Sujeitos passivos no regime mensal; e, • Sujeitos passivos no regime trimestral quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000 €.
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 1º trimestre de 2023	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas / Prestações de Serviços	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	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	SS	Pagamento das contribuições para a SS relativas a março de 2023	n/a	n/a	Internet CRSS CTT/ Multibanco Balcão bancário	

## maio 2023

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
2	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em fevereiro de 2023	Modelo 30	Internet	n/a	
8	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a abril de 2023, pelas pessoas singulares ou coletivas com sede, estabelecimento estável ou com estabelecimento estável que pratiquem operações sujeitas a IVA	E-fatura	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por transmissão eletrónica em tempo real;</li> <li>• Por transmissão eletrónica de dados, mediante remessa de ficheiro normalizado estruturado com base no ficheiro SAF-T (PT), criado pela Portaria n.º 321-A/2007, de 26 de março, na sua redação atual;</li> <li>• Por inserção direta no Portal das Finanças.</li> </ul>
10	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições obrigatórias para regimes de proteção social e subsistemas legais de saúde e quotas sindicais, referentes a abril de 2023 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações	Internet	n/a	
22	IRS/IRC	Envio e pagamento da declaração do IRC e IRS retidos referentes a abril de 2023	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
22	IVA	Envio da declaração periódica referente ao 1.º trimestre de 2023, e anexos, para os contribuintes no regime trimestral e envio da declaração periódica pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativa às operações efetuadas em março.	Declaração Periódica	Internet	n/a	Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso
22	IS	Envio da declaração mensal de IS e respetivo pagamento	Declaração mensal de Imposto de Selo	Internet	n/a	Aplicável a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sujeitos passivos referidos no artigo 2º que realizem operações sujeitas</li> </ul>
22	SS	Pagamento das contribuições para a SS relativas a abril de 2023	n/a	n/a	Internet CRSS CTT/ Multibanco Balcão bancário	
22	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a abril de 2023	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas / prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sujeitos passivos no regime mensal; e;</li> <li>• 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 €.</li> </ul>
25	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal trimestral, relativa às operações efetuadas no 1º trimestre e pagamento do IVA relativo às operações efetuadas em março de 2023, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal	n/a	n/a	Internet/ Notários/ Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA.

## maio 2023

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
31	IRC	Modelo 22 e Modelo P1	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso do período de tributação não coincidente com o ano civil, até ao último dia do 5.º mês seguinte à data do termo do período de tributação
31	IRS/ IRC	Modelo 30	Internet	n/a	
31	IRC - Preços de Transferência	Modelo 54	Internet	n/a	Comunicação deve ser efetuada: • Eletronicamente; • Por qualquer entidade, residente ou com estabelecimento estável em Portugal, que integre um grupo sujeito à apresentação do Country-by-country report.
31	IMI	Documento de cobrança	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Pagamento O IMI passa a ser pago: • No mês de maio, quando o seu montante seja igual ou inferior a 100 €; • Nos meses de maio e novembro, quando o seu montante seja superior a 100 € e igual ou inferior a 500 €;

## junho 2023

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
9	IVA	E-fatura	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT; • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças; • Por inserção direta no Portal das Finanças.
12	IRS/ IRC/ SS	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
20	IVA	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso.
20	IRS/ IRC	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IS	Declaração mensal de IS	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Aplicável a: • Sujeitos passivos referidos no artigo 2º que realizem operações sujeitas
20	SS	n/a	n/a	Internet CRSS CTT/Multibanco Balcão bancário	



**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@20<sup>20</sup>



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



INOVAÇÃO



# Porquê escolher a Consultoria ANTRAM?



## Know-How

*Possuímos mais de 15 anos de experiência em projetos de consultoria, na área do transporte rodoviário de mercadorias.*



## Valor

*Focados em resultados e na melhoria contínua, acrescentamos valor ao seu negócio, impulsionando-o.*



## Profissionalismo

*Trabalhamos com integridade, responsabilidade, rigor e excelência.*

Apoiamos as empresas de transporte rodoviário de mercadorias a tornarem-se mais eficientes, a tomarem decisões conscientes e fundamentadas e a reduzirem custos operacionais. Através de metodologias, ferramentas e técnicos especializados, oferecemos soluções integradas adequadas à realidade de cada empresa.

## Áreas de Intervenção:

- Qualidade: Auditoria e consultoria à implementação de sistemas de gestão da qualidade
- Consultoria, formação e apoio à gestão de PME's
- Incentivos: Aconselhamento e preparação de candidaturas aos programas de incentivo e ao investimento
- Sistemas Integrados: Auditoria e consultoria à implementação de sistemas integrados de gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança e Saúde no Trabalho
- Auditorias Energéticas