revista
antram
Nº 408 | jul/ago/set 2023 | Trimestral | Ano XLIII
Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | www.antram.pt
Trimestral - Distribuição gratuita aos associados - Preço 2,49 euros

facebook
www.facebook.com/Antram.Sede

22 Congresso ANTRAM
PORTO2023

Todos os caminhos vão dar ao Porto

Formação de

Motoristas

O motorista é a imagem da sua empresa!

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

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

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

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

Oferta formativa disponível:

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

Confie a formação dos seus motoristas à ANTRAM

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

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

editorial pág. 2

destaque

1ª Edição das Jornadas "NEXT GENERATION ANTRAM pág. 6

associativismo

Portugal e Espanha posicionam-se como referência na transição energética pág. 10

associativismo

Salão Nacional do Transporte coleciona vitórias pág. 14

assessoria jurídica

Novas formas de Registo dos Tempos de Trabalho dos Trabalhadores Móveis pág. 26

Rodar Direito pág. 30

trabalho

Visita inspetiva da ACT às instalações das empresas do setor dos transportes rodoviários pág. 34

opinião/técnica

O transporte rodoviário de mercadorias: Caracterização e Desafios pág. 36

notícias dos associados pág. 52

comerciais pág. 53

15 e 16 de setembro
Hotel Montebelo Vista Alegre - Ílhavo

NEXTGENERATION

antram

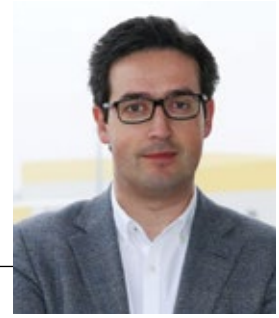
Revista ANTRAM nº - 408

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** Alexandre Oliveira (FM&A), ANSR, Ana Souta, Armando Miranda, Carlos Almeida Andrade (novobanco), Gonçalo Marques, Isabel Cristina Matos, José António Airosa, José Encarnação, José Luís Saragoça, Leonor Castro (IPTrans), Luísa Gonçalves, Marta Martins Gouveia (PwC), Mónica Silva, Palmira Pinto (ACT), Patrícia Neves, 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: regiao.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 / regiao.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: regiao.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul**: MARÉ – Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 – EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 · E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 · E-mail: luisa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt · **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

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE IMPRENSA

editorial

Pedro Polónio
Presidente da Direção Nacional



Caro Associado,

No dia 19 de julho de 2016, ao despedir-se dos deputados do PSD, o antigo Primeiro Ministro, Pedro Passos Coelho, disse-lhes: "Gozem bem as férias porque em Setembro vem aí o diabo".

Pedro Passos Coelho estava certo. Só errou no ano. Não foi em 2016, mas chegou 7 anos depois. Não veio em Setembro, pois já cá anda desde Junho.

Veio tarde, mas veio! E, parece-me, veio com toques de malvadez ainda mais evidentes do que os antecipados pelo autor daquela célebre frase.

E veio sorrateiro, aproveitando o entusiasmo económico do ano passado, no qual não havia mãos a medir.

Veio calado, apanhando-nos distraídos a contemplar os bons resultados da economia e pouco precavidos quanto ao futuro.

Veio sob a forma de políticos de competência duvidosa, incluindo governadores centrais dos diversos Bancos Europeus que, com as suas camisas de fato, do mais caro tecido, o vestiram de branco, dizendo que as subidas das taxas de juros iam ser pequenas e curtas, assim apagando o vermelho das suas vestes, que é como quem diz, dos números negativos de toda a economia europeia.

Antes de vir, sequestrou a comunicação social, a quem retirou a crítica do comentário da realidade importante, levando-a a entreter-nos a todos com o custo de um palco de oração aos céus, enquanto ele – o Diabo, sempre o Diabo - nos conduzia ao inferno.

Não satisfeito, trouxe consigo a guerra. Aquela que, em 2022, nos desafiou e que perdura sem fim à vista e, mais recentemente, a dos ataques sangrentos no médio-oriente.

Como se não bastasse, ainda conseguiu levar alguns países "maus" a acordar produzir menos petróleo para o venderem mais caro e colocarem a economia e, desde logo os transportadores, na difícil situação de terem os custos a subir e a procura dos seus serviços a diminuir de forma galopante.

Há precisamente um ano, ao escrever este mesmo editorial, referia-me à incongruência dos nossos governantes que achavam que podiam orçamentar a economia e, pior do que isso, que achavam que se orçamentassem com confiança, a realidade não iria ser tão má. Então, referia-me à necessidade de os transportadores, que viam a sua estrutura de custos a crescer de ano para ano, adequarem os seus preços e tornarem-se mais produtivos.

Hoje, um ano volvido, percebo que os sinais que já então se sentiam no ar, encerram uma realidade verdadeiramente complexa e que vai exigir de todo o tecido empresarial uma resposta muito mais robusta.

Vamos ter falta de trabalho porque os nossos clientes vão vender menos pelo simples facto de as pessoas estarem (ainda) mais pobres e os empresários com menor confiança. É tão simples quanto isto.

E vamos entrar nesse cenário com aumentos salariais e com o gasóleo a cotar muito acima e, portanto, em total contraciclo com o clima económico.

O problema é grave e de todos nós pede-se uma grande resiliência e decisões de gestão muito acertadas, desde logo de adaptação da estrutura e de disponibilização de frota ao mercado. Espero que o nosso sector seja capaz de responder à altura.

A ANTRAM continuará a manter contactos com o Governo a quem transmite recorrentemente as dificuldades do sector e vamos procurar intensificar, junto das Regiões, o contacto com os associados para promover fóruns de discussão das dificuldades, dos quais possam resultar ideias positivas para a ANTRAM perseguir.

O primeiro desses fóruns será já nos dias 27 e 28 de outubro de 2023 com a realização, no Porto, do 22º Congresso da ANTRAM, onde iremos transitar entre a análise geral da economia e a análise mais específica do nosso sector, com participação de todos os associados.

Da actual Direcção da ANTRAM, podem contar com toda a colaboração mas, há que o dizer, com o Diabo à solta, as empresas dependem sobretudo delas próprias.

9 RECORDES DE CONSUMO
SCANIA SUPER 500S
VOLTA
MAIS UMA VEZ, RECORDE EM BAIXO CONSUMO
Voltar está na sua natureza. Tal como a Scania, que ganhou mais uma vez (e vão 6) o prémio Green Truck para o camião mais eficiente (desta vez com um SUPER 500S), bateu o seu próprio recorde em baixo consumo de combustível (um 8% menos) e voltou a impressionar a imprensa especializada com uma economia e desempenho sem paralelo: 9 testes concluídos, 9 recordes* o que nos coloca, mais uma vez, no topo.
* 9 recordes em consumo (gasóleo): En Camión: 23,8 l/100 km; En Ruta del Transporte (velocidade média/consumo): 24,7 l/100 km; Automotive: 26,12 l/100 km; Transporte Profesional: 27,22 l/100 km; Truck: 26,499 l/100 km; Transporte 3: 27,55 l/100 km; En la Carretera Fenadismer: 27,77 l/100 km; Solo Camión: 29,75 l/100 km; Todo Transporte: 30,46 l/100 km.
SCANIA
SUPER
um scania uma árvore
scania.pt
SCANIA

"O setor dos transportes num mundo em disrupção"

Sexta-feira | 27 de outubro

11h00 Transfer *(Hotel Porto Palácio - Centro de Congressos da Alfândega do Porto)*
Receção e Credenciação de Participantes
12h00 Visita Institucional aos espaços de exposição
13h00 Almoço de Boas Vindas

15h00 **Sessão Solene de Abertura**
Pedro Polónio *(Presidente da ANTRAM)*
Rui Moreira *(Presidente da Câmara Municipal do Porto)*
Membro do Governo *(a designar)*

15h30 ***"Portugal 2030. Como construir uma economia mais sustentável e uma sociedade mais equilibrada."***
Keynote Speaker: José Gomes Ferreira *(Jornalista / SIC)*

16h30 **1º Painel – Perspetivas sociais e económicas atuais. Tendências futuras.**

Patrocinador: galp

Moderador: Júlio Magalhães *(Jornalista / TVI)*
Oradores:
Luís Miguel Ribeiro (*Presidente do Conselho de Administração da Associação Empresarial de Portugal - AEP)*
Ramiro Brito (*CEO do Grupo Érre e Vice Presidente da Associação Empresarial do Minho - AEMinho)*
Sérgio Silva (*CEO do Grupo Vigent e Vencedor do "EY Entrepreneur of the year Portugal" 2023)*

18h30 Networking Comercial *(Espaço de Exposição)*
Momento musical
19h30 Encerramento do espaço de exposição
Transfer *(Centro de Congressos da Alfândega do Porto – Hotel Porto Palácio)*
20h00 Check-in no Hotel Porto Palácio
20h30 Jantar no Hotel Porto Palácio

Sábado | 28 de outubro

09h00 Transfer *(Hotel Porto Palácio - Centro de Congressos da Alfândega do Porto)*

09h45 **2º Painel - Os novos desafios ESG na gestão empresarial**

Patrocinador: REPSOL

Orador: Ana Assis *(Consultora | Systemic)*

11h00 Coffee Break oferecido por CEPSA

11h30 Reunião com Associados *(inscritos no evento)*
- O que esperar de 2024? A futura atuação da ANTRAM

13h00 Almoço de Trabalho

15h30 **3º Painel - Gestão e produtividade**
Orador: Nadim Habib *(Professor Assistente | Nova School of Business and Economics)*

16h30 **Intervenção Especial Motivacional**
- O código do talento - e porque talento não chega!

Patrocinador: KÖGEL TTS

Orador: João Cordeiro (*Mentor e Coach)*

17h30 Entrega de "Prémios Fidelidade ANTRAM"
18h00 Sessão de Encerramento
18h30 Encerramento do espaço de exposição
19h00 Transfer *(Centro de Congressos da Alfândega do Porto – Hotel Porto Palácio)*
20h15 Transfer *(Hotel Porto Palácio – Local do Jantar de Gala)*
20h30 Jantar de Gala - Terminal de Cruzeiros (Matosinhos)

Patrocinador: ANDAMUR

23h30 / 01h45 Transferes *(para o Hotel Porto Palácio)*

Sábado | 28 de Outubro Actividade Cultural

Actividade disponível para acompanhantes e crianças.

Programa
10h15 Ponto de Encontro na receção do Hotel Porto Palácio
10h30 Transfer *(Hotel Porto Palácio - Cais da Ribeira do Porto/Cubo)*
11h00 Passeio em Barco Rabelo
13h00 Regresso/almoço *(Centro de Congressos da Alfândega do Porto)*

com o alto patrocínio

15 e 16 de setembro
Hotel Montebelo Vista Alegre - Ílhavo

NEXTGENERATION

antram

1ª Edição das Jornadas "NEXT GENERATION ANTRAM"

A ANTRAM junta a geração mais nova do setor para jornada de reflexão sobre o associativismo e os desafios do processo transgeracional nas empresas familiares.

A 15 e 16 de setembro realizou-se a 1ª edição das Jornadas "NEXT GENERATION", uma iniciativa promovida pela ANTRAM, destinada exclusivamente à nova geração de empresários do setor.

O evento decorreu no Hotel Montebelo Vista Alegre, em Ílhavo, e contou com 55 (entusiastas) participações. Pretendeu-se aproximar a geração mais nova das empresas do setor do movimento Associativo e promover o início de laços entre os participantes.

Começámos esta 1ª edição das NEXT GENERATION com uma visita guiada ao Museu da Vista Alegre — ela própria um exemplo de sucesso de uma empresa familiar que passou por várias gerações.

Seguiu-se um encontro que promoveu a partilha de experiências entre os membros da Direção Nacional e todos os presentes, sob o mote de um vídeo institucional que apresentou uma retrospetiva da própria Associação.

Tivemos, em seguida, o privilégio de contar com o testemunho, de viva voz, de duas gerações do Grupo Luís Simões — Leonel Simões e a sua filha, Fernanda Simões —, o que, em muito, enriqueceu o momento!

No dia seguinte, a manhã foi dedicada a reflexões sobre o processo transgeracional nas empresas e os desafios com que se deparam as empresas familiares. Para nos ajudar nesta análise contámos com a participação de Luís Silva e Diana Costa, da Consultora KPMG — eles próprios líderes do estudo sobre o Barómetro Global das Empresas Familiares — e ainda de Marina Malhão-Pereira, Secretária Geral da Associação das Empresas Familiares.

Os momentos de convívio foram muitos e estamos certos do potencial deste novo grupo, que tudo tem para crescer!

Para o ano, cá vos esperamos novamente e a todos aqueles que queiram fazer parte da NEXT GENERATION ANTRAM.

O futuro são vocês!

DRIVER COACHING

O mais próximo a estar no interior do veículo.

- Informação única para monitorizar em tempo real a forma como os seus veículos são conduzidos.
- Permite formar os seus motoristas, não só com base em estatísticas e no comportamento médio, mas também em parâmetros de condução registados segundo a segundo.

LOCALIZAÇÃO GPS DE VEÍCULOS

GESTÃO DE COMBUSTÍVEL

DESCARGA REMOTA DE TACÓGRAFO

GESTÃO DE TAREFAS

PLANEAMENTO E MONITORIZAÇÃO DE ROTAS

A **GESTÃO DE FROTA** INTELIGENTE PARA A SUA EMPRESA.

WWW.FROTCOM.COM

FROTCOM®
INTELLIGENT FLEETS

Via Verde anda com as empresas

A Via Verde mudou e simplificou-se com o objetivo de segmentar a oferta e garantir aos clientes soluções desenhadas de acordo com as suas necessidades.

O setor da mobilidade está em transformação acelerada para ser mais sustentável, inteligente, com recurso a novas tecnologias de informação, e mais eficiente. Para acompanhar toda esta mudança, as pessoas e as empresas têm também necessidade de mudar e de se adaptar.

Ciente de que a transição para uma mobilidade inteligente e eficiente apenas pode ser possível com uma transição digital, a Via Verde preparou-se para ser um facilitador da mobilidade e simplificar a vida de todos os seus clientes.

O identificador da Via Verde foi lançado em 1991 e, até à data, continua a ser a tecnologia mais eficiente para cobrar portagens, no entanto e para responder aos desafios futuros da mobilidade, em 2017, a Via Verde iniciou a digitalização dos seus serviços com o lançamento da primeira solução totalmente digital, o Via Verde Estacionar e mais recentemente o Via Verde Electric.

Com recurso ao identificador ou à App Via Verde Estacionar, o estacionamento dos veículos das frotas está assegurado, sem ser preciso ter moedas ou pré-carregar cartões. Para as empresas que já iniciaram a transição para a eletrificação da frota, o carregamento de veículos elétricos é também mais simples através da app Via Verde Electric, que está disponível em toda a rede pública nacional, onde se incluem os carregadores presentes nas autoestradas pertencentes à Brisa Autoestradas.

A pensar nos clientes profissionais, a Via Verde criou o Portal Via Verde Empresas que permite aos clientes acederem a várias funcionalidades que tornam mais simples, eficiente e autónomo todo o processo de gestão da conta, independentemente do número de veículos alocados à frota.

A Via Verde pretende simplificar a vida às empresas, dando-lhes "Via Verde" em todos os serviços que necessitam. Inclusivamente, ajudando as empresas a beneficiarem do regime de descontos para veículos de classe 2, 3 e 4 de mercadorias e coletivos de passageiros.

Também existe um serviço na oferta da Via Verde para clientes que pretendem utilizar apenas a tecnologia Via Verde nas autoestradas.

A Via Verde cobre mais de 3 mil quilómetros de autoestradas em Portugal e já está presente em algumas das principais autoestradas espanholas, o que permite um ganho de mais de 280 horas a cada empresa, só em passagens non stop nas portagens.

No futuro, tal como hoje, a Via Verde pretende continuar lado a lado com a sua empresa, evoluindo e criando soluções que dão resposta às necessidades da sua empresa.

VIA VERDE

Via Verde Autoestrada

A subscrição ideal para a sua frota

A Via Verde cobre **mais de 3000 Km** de autoestrada na Península Ibérica.

Débito Direto facilita a gestão da sua empresa.

· Débitos semanais com data fixa;

· Pré-aviso com data e valor a debitar;

· Reconciliação bancária direta;

· Sem necessidade de associar qualquer cartão.

Desconto até 55% em portagens de transportes de mercadorias ou coletivo de passageiros.

67% das empresas portuguesas já utilizam a Via Verde.

95% das empresas já utilizam o Portal Via Verde.

Saiba mais
viaverde.pt

Portugal e Espanha posicionam-se como referência na transição energética

Pedro Polónio, presidente da ANTRAM, participou no Fórum Luso-Espanhol promovido pela Fundação Repsol, na mesa redonda dedicada ao tema "Conectividade logística e digital, catalisadora da transição energética", onde se analisou a oportunidade de crescimento industrial que a transição energética representa para a Península Ibérica.

A Fundação Repsol, em parceria com a Fundação Corell e a Confederação Empresarial de Portugal (CIP), organizaram no passado dia 5 de julho, o Fórum Luso-Espanhol: "O espaço ibérico conectado para acelerar a descarbonização". O encontro, que teve lugar em Lisboa, permitiu analisar os elementos essenciais para impulsionar a descarbonização e reforçar a competitividade industrial e empresarial entre Portugal e Espanha.

No evento participaram o Ministro do Ambiente e Ação Climática de Portugal, Duarte Cordeiro, o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Carlos Moedas, o Presidente da Repsol, Antonio Brufau, e o Presidente da Confederação Empresarial de Portugal, Armindo Monteiro, para além de outras figuras empresariais relevantes de Portugal e Espanha.

Na sessão de abertura do Fórum Luso-Espanhol: "O espaço ibérico conectado para acelerar a descarbonização", presidida por Carlos Moedas, o presidente da Câmara Municipal de Lisboa realçou que "Portugal e Espanha podem e devem ser os líderes na transição energética", deixando claro o compromisso da autarquia na transição energética: "Hoje, 10 cidades na Península foram escolhidas, entre elas Lisboa e Madrid, para liderar a transição energética na Europa e atingir a neutralidade carbónica até 2030. Contem com Lisboa para liderar esta mudança".

Este compromisso foi igualmente reiterado por Antonio Brufau, presidente da Repsol, que destacou que "a colaboração entre Espanha e Portugal e o seu compromisso com a transição energética e a descarbonização da economia têm sido notáveis, reforçando as suas políticas para trabalharem em conjunto e posicionarem-se como uma referência para uma transição energética sustentável e inclusiva". Por isso, defendeu o empresário, é tão importante que "Espanha e Portugal aproveitem o impulso para a descarbonização e para uma mobilidade mais sustentável para reforçar o investimento em infraestruturas terrestres, tanto em rodovia como em ferrovia, e o necessário aprovisionamento e abastecimento energético, tanto de combustíveis convencionais e de gás, como de combustíveis renováveis, hidrogénio e eletricidade".

Na primeira mesa redonda, dedicada ao tema "Conectividade logística e digital, catalisadora da transição energética", analisou-se a oportunidade de crescimento industrial que a transição energética representa para a Península Ibérica. Neste cenário de crescimento industrial, os oradores presentes concordaram não ter dúvidas de que as infraestruturas e as ligações logísticas entre Espanha e Portugal com o resto da União Europeia terão um papel essencial na competitividade da indústria de ambos os países e na criação de oportunidades que devem ser destacadas. Nesta mesa redonda

Presidente de ANTRAM, Pedro Polónio, Presidente de Petronor, Emiliano LópezAtxurra, Presidente da CIP, Armindo Monteiro, Presidente da Repsol, Antonio Brufau, Presidente da CML, Carlos Moedas, Presidente da Fundação Corell, Marcos Besante, Vice-presidente da Fundación Repsol, António Calçada

Antonio Brufau Presidente da Repsol

esteve o presidente da ANTRAM, Pedro Polónio, a diretora do Zaragoza Logistics Center, Susana Val, o presidente do Porto de Lisboa e Setúbal, Carlos Correia, o presidente da Associação Alianza Corredores.eu, Salvador Galve, o presidente do IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, João Manuel Henriques de Jesus e o presidente da Confebus (Confederação Espanhola de Transporte Rodoviário), Rafael Barbadillo.

Já na segunda mesa redonda, dedicada ao tema "Desenvolvimento tecnológico e industrial para a transição energética na Península Ibérica", os especialistas assinalaram as grandes possibilidades de Portugal e Espanha para se converterem numa nova potência energética europeia. De acordo com os oradores, prevê-se que esta região registe um forte crescimento na geração global de energia nos próximos anos, motivada pelo abastecimento fiável de gás, a expansão massiva das energias renováveis, o desenvolvimento dos corredores de hidrogénio e das tecnologias de combustíveis. Neste contexto, os oradores presentes também defenderam que um espaço energético ibérico devidamente conectado potenciará o desenvolvimento industrial e de outros setores. No debate participaram Vasco Amorim, vice-presidente da Associação Portuguesa para a Promoção de Hidrogénio (AP2H2), Marta Yugo, executiva de Políticas da Fuels Europe, Paz García Alajarín, diretora Energy Management & Thermal Generation na Repsol Renováveis, Antonio Louro, diretor-geral da Mercedes Benz Trucks e Pedro Furtado, diretor de Estudos e Regulação das Redes Energéticas Nacionais (REN).

A sessão de encerramento ficou ao cargo do ministro do Ambiente e Ação Climática de Portugal. Na sua intervenção Duarte Cordeiro relembrou o compromisso de Portugal em duplicar a sua capacidade instalada de produção de eletricidade a partir de fontes renováveis até 2030: "Queremos, por essa via, responder a essa procura que hoje já sentimos e que queremos confirmar. Portugal e Espanha podem realmente se posicionar, a partir daquilo que é a alta penetração de produção de eletricidade por fonte renovável, como países que, não só respondem às necessidades atuais e futuras da indústria que está instalada, naquilo que é a transferência do ponto de vista do modelo de mobilidade que existe, como também, responder com uma deslocalização de indústria verde para esta parte da nossa Europa, e nomeadamente para Portugal".

Esta sessão integrou o Open Room, o espaço digital da Fundação Repsol para promover o debate rigoroso em torno dos objetivos de transição energética.

ANTRAM marca presença em Cerimónia Comemorativa do 14º Aniversário da Unidade Nacional de Trânsito

No âmbito da boa relação institucional que tem sido mantida ao longo dos anos com a Guarda Nacional Republicana, a ANTRAM foi convidada a assistir à Cerimónia Comemorativa do Dia da Unidade, que assinalou o 14º Aniversário da Unidade Nacional de Trânsito.

A cerimónia militar teve lugar no Quartel da Unidade Nacional de Trânsito, em Queluz, no dia 03 de julho.

Recorde-se que esta Unidade Especializada, além da missão geral da Guarda, tem competências ao nível da fiscalização do ordenamento e da disciplina do trânsito, sendo responsável pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos militares, podendo realizar, com caracter de excecionalidade, ações especiais de fiscalização em qualquer parte do território nacional.

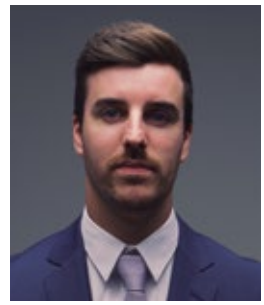
novobanco

Estamos ao lado das Empresas dos Transportes

O novobanco tem vindo a reforçar a sua presença junto das Empresas, ocupando uma posição de destaque no apoio ao tecido empresarial português, com uma quota de mercado de 15% no crédito e de 14% nos depósitos, traduzindo a confiança dos nossos Clientes na robustez e solidez do banco. Em 2023, continuamos próximos das Empresas, apostando na Parceria, Confiança e Profissionalismo como fatores distintivos, que nos permitam servir as necessidades específicas de cada Empresa, de cada região e de cada setor de atividade.

A estratégia do novobanco para as Empresas assenta numa especialização setorial, de forma a que tenhamos uma abordagem orientada para as necessidades específicas de cada setor de atividade. Desde o desenho da oferta de produtos e serviços, até ao desenvolvimento de expertise interno, temos procurado obter o conhecimento detalhado de cada fileira, traduzindo esse conhecimento numa oferta mais adequada, que sirva as necessidades dos nossos Clientes. Como não poderia deixar de ser, o setor dos Transportes é uma prioridade para o novobanco, pela sua importância para a economia (3% do VAB nacional), para o emprego (mais de 100 mil trabalhadores), para o equilíbrio da balança comercial (29% do volume de negócios do setor) e para o bom funcionamento das cadeias de abastecimento, com impacto indireto noutros setores de atividade, nomeadamente, na Indústria.

No novobanco, temos um conjunto de produtos e serviços à medida das Empresas dos Transportes, com soluções de curto-prazo e gestão de tesouraria, onde destaco o Factoring e Confirming, para antecipação de receitas e pagamento a fornecedores, e o Trade Finance, com acesso a uma equipa especializada em comércio internacional. Para apoiar o investimento, disponibilizamos soluções de leasing mobiliário competitivas, com prazos ajustados à atividade dos nossos Clientes, assim como linhas de financiamento de médio-longo prazo, como a Linha Sustentabilidade, destinada a apoiar o investimento na transição climática e energética, um dos principais desafios que o setor enfrenta. Nos Fundos Europeus, contamos com uma equipa experiente, disponível em permanência para apoiar os projetos desde a fase de candidatura até à fase de execução e reembolso. Estamos ao lado das Empresas dos Transportes, numa parceria de longo-prazo, e esta iniciativa com a ANTRAM vem reforçar a aposta que o novobanco está a fazer neste importante setor.



José Gonçalves
Diretor de Marketing
de Empresas do novobanco

JÁ CONHECE A FORMAÇÃO ONLINE DA ANTRAM

- Regulamentação Social
  - Tempos de Condução e Repouso e Utilização do Tacógrafo
- Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais de Controlo
- Gestor de Tráfego
- ADR para Gestores e Quadros
- Acondicionamento de Carga: Estiva e Amarração
- Condução Defensiva, Económica e Ambiental
- Segurança e Saúde no Trabalho
- Segurança Rodoviária

Etc.

Novidade

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

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

formação online antram

www.antram.pt

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

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

Salão Nacional do Transporte coleciona vitórias

Decorreu de 30 de junho a 2 de julho, a 6ª edição do Salão Nacional do Transporte, em Pombal, no Expocentro, cumprindo-se assim a execução de mais um ano da pareceria que foi renovada com a autarquia de Pombal, no primeiro trimestre do ano.

Os espaços de exposição disponíveis esgotaram dois meses antes do evento, refletindo a notoriedade alcançada nas edições anteriores e fazendo com que o evento seja procurado por todos os que valorizam o setor.

O certame que reúne, expositores e visitantes, assumindo-se "como um espaço de 'networking' e convívio associativo entre motoristas, empresários, fornecedores e clientes", refere Renato Neves, Presidente da Direção da Região Centro da ANTRAM, que informou durante o lançamento da 6ª edição, que o objetivo é "dar a conhecer as mais recentes novidades do sector, constituindo-se como plataforma ideal para promover produtos e serviços para uma importante esfera de atividade geradora de negócios", enquanto revela que o certame tem como missão "a afirmação e salvaguarda dos valores empresariais, num ambiente de convívio informal".

A notoriedade alcançada nas edições anteriores do evento promoveu a procura crescente dos expositores nacionais e internacionais que esgotaram o espaço do EXPOCENTRO, com muitas novidades, novo 'layout' e novos espaços temáticos, levando a que a organização promovesse uma nova área de restauração no exterior, com uma nave especialmente preparada para o efeito.

Para o Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, Pedro Polónio, "o 6º Salão Nacional do Transporte, em Pombal, serve para promover a aproximação entre o setor e a sociedade civil, as empresas dos seus trabalhadores, os

fornecedores dos seus clientes, potenciando assim mais negócio, mais atratividade para o setor e melhores relações humanas/profissionais, tornando claro ser possível conciliar negócios e trabalho com um ambiente mais descontraído".

O presidente da Câmara Municipal de Pombal marcou presença na inauguração do certame afirmando que este "já se afirmou no panorama nacional e internacional e sobre o qual o Município de Pombal reconheceu, desde a sua génese, a importância desta organização, à qual emprestou todo o seu entusiasmo e apoio."

"E hoje podemos ver que esta é uma aposta ganha, que se vê por toda a dinâmica que nos envolve e que tem sido gerada de forma crescente nas diversas edições", considera.

Para Pedro Pimpão, "é muito reconfortante ver a evolução que este Salão tem tido, o que se pode demonstrar pela confiança que é depositada na organização pelas maiores marcas nacionais e internacionais nas diversas áreas relacionadas com este sector dos transportes e da armazenagem que se reveste da maior importância para o nosso país, uma vez que é o que faz andar, literalmente, a nossa economia, não só pelo serviço que presta a todos os restantes sectores, mas pelo volume de negócios e pelo número de pessoas que empregam."

O autarca realçou que "em Pombal não é diferente" uma vez que "estamos a falar de cerca

de 200 empresas instaladas, com 1500 postos de trabalho criados."

Para Pedro Pimpão, "há outra particularidade que faz deste um setor robusto: as pessoas. Sabemos quem são os gestores, que muitas vezes são a força de trabalho destas empresas e dão o exemplo, as equipas que gerem, a mão-de-obra de qualidade que o setor tem, pelo que não posso deixar de partilhar uma palavra de justo reconhecimento por todo o trabalho que desenvolvem."

"Perante todos estes fatores, o Município de Pombal não podia deixar de se associar à promoção das dinâmicas criadas/geradas por este setor, pelo que se torna natural o nosso apoio a este evento e a todas as iniciativas que tenham ou possam vir a ter", afirma.

A presença de todas as marcas de pesados, mas também a participação de muitas empresas de aftermarket ligadas a este setor de negócio, que, fazem questão de comparecer no certame que ganha notoriedade, interesse muito relevante e potencial, a cada ano que passa, é para a ANTRAM motivo de orgulho.

Após a cerimónia oficial de abertura, com a passagem obrigatória pelos expositores, chegou a hora do jantar, nos restaurantes instalados numa nave especial, numa área do recinto adequada, depois de um dia de muito calor, que facilitou o convívio, entre expositores e clientes.

O final do dia foi animado com um "Drift Nocturno" que deu o mote para uma festa dedicada aos visitantes e expositores, onde o convívio foi promotor de muita alegria, contando com a animação musical noturna, sob a batuta do DJ Bruno de Carvalho, prolongando-se até de madrugada.

Com a abertura das portas no 2º dia, deu-se início a uma sessão dedicada aos associados da ANTRAM, que tiveram a oportunidade de refletir sobre os temas relacionados com a atividade, no auditório da EXPOCENTRO, até à hora do almoço.

O ECO CLUB, atividade promovida pelas marcas para apresentar as suas viaturas aos clientes em ambiente real (estrada), visando sobretudo criar novas dinâmicas relacionais, assentes na demonstração de boas práticas de condução de veículos articulados e nos consumos das viaturas, também marcou presença.

Durante o evento houve lugar a demonstrações e ou promoção de produtos e serviços, pelas empresas presentes nesta edição, que fizeram a apresentação dos seus novos equipamentos e serviços, das quais identificámos algumas novidades.

A MAN que comemorou os seus 25 anos de atividades em Portugal, ao fazer alusão a esta efeméride com um stand funcional e que muito agradou a todos os visitantes, pela sua imponência destacava-se na entrada desta 6ª edição.

A GALP, como parceiro da ANTRAM e das empresas de transportes de mercadorias na sua jornada de descarbonização, apresentou as soluções B2B de mobilidade e eficiência energética, bem como de gestão de frotas e lubrificantes. Patrocinou o almoço de domingo para todos os participantes do destile de camiões que decorreu no domingo.

Entre a presença de muitas empresas a Mercedes Benz Portugal marcou presença através da Sodicentro, que nos deu a conhecer o novo Actros L Edition 3, um camião a diesel.

Por sua vez, a São José Logística Pneus fez questão de estar presente com quase toda a sua equipa comercial e cujo stand foi dedicado a duas grandes marcas de pneus vocacionados para transporte de mercadorias: a Goodride e a Fortune. Aproveitou para dar a conhecer o seu novo comercial para o setor dos transportes, divulgando, assim, um elemento crucial no que é a responsabilidade de alguém que será 100% dedicado ao mercado dos camiões.

A DAF marcou presença através do concessionário regional, a GSVI, expondo a sua gama renovada de camiões DAF XF, XG e XG+, bem como a abrangência do serviço de pós-venda e peças de reposição.

A Kogel presente através do distribuidor português TTS e representantes desta marca alemã, que deram a conhecer a nova geração de semirreboques e os seus serviços de pós-venda.

Uma das participações mais interessantes foi

a da Iveco que apresentou aquele que é um camião único em Portugal, a versão S-Way Turbo Star. Além do stand de área coberta, a marca também tinha no exterior da nave, um Iveco T-Way dedicado ao transporte de inertes, posicionado como se ele estivesse a circular numa pedreira. A Iveco não se esqueceu de disponibilizar dois camiões de 40 toneladas, os fuel hero e deu não só a conhecer os veículos como promoveu e facilitou a sua condução e testes drives com o objetivo de dar a conhecer a gama S-Way para o transporte internacional, através da atividade ECO CLUBE.

A empresa Vossa, marcou pela primeira vez presença no Salão, contudo destacou-se por ter dado a conhecer a sua vasta gama de vestuário laboral, para empresas dedicadas ao transporte, bem como um bom surtido de brindes publicitários e materiais de comunicação, tendo sido o sponsor dos Drift's, como forma de ativação da marca, que ficou na retina dos empresários do setor.

A Scania Portugal, foi outras das marcas que assinou presença com o modelo Super. Victor Carvalho - Diretor da Scania Portugal, referiu que a versão Super já tinha sido apresentada no 5º Salão, revelando ter entregue no último ano, 350 unidades em Portugal, cujo desempenho permite uma redução de 8% a 10% no consumo, segundo referiu.

A Visoparts, que está com o Salão Nacional do Transporte desde a primeira edição, dominou a zona central do Expocentro, é dos standes mais movimentados, permanentemente invadido pela multidão, para assistir aos espetáculos de magia que ali foram oferecidos. As dinâmicas no seu espaço foram permanentes, num ambiente festivo de comemoração, apostando na divulgação da qualidade de serviço e produtos que comercializa.

O stand da Frotcom fez apresentações em di-

reto das mais recentes inovações da Frotcom, focando-se no Driver coaching - o módulo exclusivo da Frotcom que irá revolucionar a forma como as empresas formam os seus motoristas durante o exercício da sua atividade. Além disso, a equipa apresentou a solução Diário de Bordo Eletrónico da Frotcom, o sistema de Descarga remota do tacógrafo e a nova integração com o ContipressureCheck da Continental.

A Cepsa marcou presença através da sua marca StarRessa, que cobre todas as necessidades dos profissionais dos transportes, quer se tratem de empresas de âmbito nacional ou internacional, pois esta vasta gama de produtos e serviços cobre 18 países europeus e ainda Marrocos. Com este cartão de crédito os clientes podem fazer pagamentos com descontos, para além de abastecer, pagar portagens e ferries, parques, usufruir de seguros e assistência em viagem.

A Lecitrailer expôs uma seleção de seus semirreboques e uma amostra do extenso catálogo de peças de reposição para todas as marcas do mercado.

A ANDAMUR, reconhecida empresa de combustível espanhola, foi outra das empresas a marcar presença pela primeira vez, contudo não deixou ninguém indiferente.

A empresa não poupou esforços em proporcionar uma experiência memorável aos participantes, distribuindo uma variedade de brindes promocionais exclusivos da marca e para todas as idades. Tiveram ainda a oportunidade de desfrutar de uma prova de Cerveja Artesanal da marca Boazona, que despertou o interesse e apreciação de todos, bem como um almoço especial onde foi servida uma deliciosa Paella Gigante da El Tirol, um prato típico espanhol que encantou o paladar dos presentes.

O stand da Michelin estava situado junto à zona de exposições dinâmicas, onde manteve uma estreita colaboração com os transportadores, assim como com os distribuidores. Os visitantes poderam descobrir a vasta gama de pneus Michelin, que contribuem para reduzir o TCO (Total Cost Ownership) das frotas, e ajudam a preservar os recursos do planeta, assim como as soluções desenvolvidas para garantir a mobilidade para além do pneu.

Além das atividades promovidas por todos os expositores, o 6º Salão Nacional de Transporte proporcionou um ambiente dinâmico e repleto de entretenimento para todos os participantes. Os visitantes puderam desfrutar de espetáculos de artistas e DJ durante todas as noites, além de emocionantes demonstrações de Drift, que encantaram o público com suas acrobacias e habilidades no volante.

A manhã de domingo, dia 3, acordou com o tradicional desfile de camiões, um espetáculo visual único com mais de 270 veículos a percorrer as artérias da cidade de Pombal, com viaturas, oriundas de todo o País, que terminou com um almoço de convívio associativo saudável, tal como acontece desde a 1ª edição. Aos participantes houve ainda a entrega de brindes de participação e troféus às viaturas que se destacaram – uma oferta NOVOBANCO.

Durante a tarde houve um tremendo espetáculo de drift's e perícias de carros, motas e camiões, um porco no espeto grátis, que fechou com chave de ouro o Salão Nacional do Transporte. O show drift, momento alto das atividades, com as atuações do Avelino Reis (Transfradelos), Edgar Sousa (Reboques Sousa) e Zé Quim (Transpioneiro) nos seus carros e camiões, presentearam os milhares de visitantes com um momento de grande entusiasmo, que se estendeu até à hora do encerramento.

Para a organização, segundo Renato Neves "foi uma honra ter recebido cerca de 20.000 mil visitas durante os três dias", cumprindo-se o objetivo de aumentar a quantidade de visitantes, assim como a vontade de apostar na qualidade das empresas e dos expositores que marcaram presença. Pedro Polónio, Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, afirmava que "o objetivo de trazer os transportadores a Pombal, para conhecerem as novidades e confraternizarem foi plenamente conseguido. Organizamos este salão para as pequenas empresas do setor que representam 80% dos transportadores em Portugal, com mais de 20.000 viaturas."

Participaram nesta edição mais de 100 expositores nacionais e internacionais, representando perto de três centenas de marcas, algumas delas multinacionais, que se juntaram ao maior evento dirigido ao setor dos transportes rodoviários de mercadorias, realizado em Portugal.

A todos os que se juntaram à ANTRAM nesta iniciativa, contribuindo para o seu enorme sucesso, o nosso reconhecido e sincero agradecimento, com a promessa de voltarmos em 2024 com o Salão Nacional do Transporte. A edição de 2024 já está a caminho!

JUNTOS NUMA NOVA ERA. A eMOBILIDADE MAN.

A mudança para a mobilidade eléctrica requer não apenas a compra de um eTruck. Um veículo personalizado é a chave para a electrificação bem sucedida do mundo dos veículos comerciais. Graças a anos de experiência e de conhecimentos especializados, estamos ao lado dos nossos clientes com conselhos feitos à medida e soluções inteligentes, como um parceiro de confiança. Ao seu lado desde o planeamento até à entrada em serviço da frota: eMPOWERING YOU.

www.truck.man #MANiaa2022

MAN

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
REGIÃO NORTE

José António Airosa
Diretor de Serviços – Região Norte

Recordar é viver o Associativismo – III

Com o tema"O setor dos transportes num mundo em disrupção", a cidade do Porto recebe este ano o 22º Congresso ANTRAM (27 e 28 de outubro) num dos edifícios mais emblemáticos da cidade Invicta "Alfândega do Porto". Inaugurado em 1869, esteve ao serviço da economia até finais de 1986 como centro alfandegário de entrada e saída de mercadorias, não só por via marítima mas sobretudo por via ferroviária. Ainda hoje são conservadas as vias-férreas e plataformas giratórias que facilitavam o movimento de vagões e guindastes de apoio ao movimento das mercadorias.

Pelo que, se o local é acolhedor onde o Rio Douro e suas margens ribeirinhas cativam quem o observa, o edifício não poderia ser mais inspirador a um evento desta natureza, pois aí se desenvolveu durante décadas a principal atividade deste setor, o transporte e logística de mercadorias. Desde Julho deste ano o edifício passou a ser classificado como monumento nacional, onde acolhe atualmente um Centro de Congressos e o Museu dos Transportes e Comunicações.

No contexto associativo, a ANTRAM ao longo dos seus 48 anos de existência proporcionou aos seus associados inúmeros fóruns de debate e reflexão, iniciando este processo de aproximação em 1986 com as Jornadas de Transportes realizadas no Vimeiro, contando já com 38 eventos desta natureza realizados pelo país, ou seja: 11 Jornadas, 5 Fóruns e 22 Congressos. A par do referido, importa também realçar a importância das Direções Regionais na promoção deste modelo de envolvimento dos associados, dando como exemplo os núcleos setoriais constituídos na Região Norte (Núcleo TIR e Contentores) que junta mensalmente um bom número de empresas associadas que partilham e debatem as suas preocupações e perspetivas de futuro.

Sendo o 22º Congresso na cidade sede da Região Norte da ANTRAM, não poderíamos deixar de nos associarmos ao evento, dando as boas-vindas a todos os associados e convidados que participam no congresso, desejando que no final do evento o sentimento seja de satisfação e orgulho por pertencermos a este setor.

Como "Recordar é viver o associativismo" deixamos aqui a cronologia do principal evento associativo da ANTRAM iniciado em 1986 até aos dias de hoje.

Um bem-haja a todos e obrigado pela vossa presença.

Ano	Evento	Local
1986	I Jornadas	Vimeiro
1988	II Jornadas	Figueira Foz
1989	1º Congresso	Lisboa
1990	I Fórum	Matosinhos
1990	III Jornadas	Estoril
1991	2º Congresso	Matosinhos
1992	IV Jornadas	Lisboa
1993	II Fórum	Matosinhos
1993	3º Congresso	Lisboa
1995	V Jornadas	Évora
1995	4º Congresso	Feira
1996	VI Jornadas	Lisboa
1997	III Fórum	Feira
1998	5º Congresso	Lisboa
1999	VII Jornadas	Aveiro
2000	IV Fórum	Viseu
2002	VIII Jornadas	Elvas
2003	7º Congresso	Vidago
2004	IX Jornadas	Cascais
2005	8º Congresso	Carvoeiro
2006	V Fórum	Funchal
2007	9º Congresso	Viseu
2008	X Jornadas	Porto
2009	10º Congresso	Oeiras
2010	XI Jornadas	Vila Moura
2011	11º Congresso	Monte Real
2012	12º Congresso	Braga
2013	13º Congresso	Penha Longa
2014	14º Congresso	Guia
2015	15º Congresso	Albufeira
2016	16º Congresso	Coimbra
2017	17º Congresso	Guia
2018	18º Congresso	Braga
2019	19º Congresso	Troia
2021	Conferência Digital	*(Online)*
2021	20º Congresso	Guia
2022	21º Congresso	Albufeira
2023	22º Congresso	Porto

Passeio TT
Convívio Empresarial

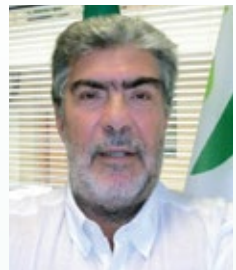
Foi no passado dia 23 de setembro que se realizou o Passeio de TT - Convívio Empresarial organizado pela Direção da ANTRAM - Região Centro, dedicado a todos os empresários do setor que gostam de aventura, convívio e natureza, assumindo-se como um momento associativo.
O dia começou cedo e transbordou de boa disposição. A concentração deu-se pelas 09h:30, dando-se logo de seguida início ao passeio que decorreu pelos locais de maior interesse natural, humano e cultural da Serra da Lousã, incluindo a visita a quatro Aldeias do Xisto: Trevim, o ponto mais alto da Serra da Lousã, Santo António da Neve e Neveiros Reais (com a visita à antiga Real Fábrica do Gelo do séc. XVIII) e vale da Ribeira de Alge onde foi possível ver veados e corços, passando por locais de rara beleza, como soutos centenários, bosques de caducifólias e coníferas e miradouros de cortar a respiração.
A manhã culminou com um almoço convívio, na aldeia Aigra Nova (sede do Eco-Museu Tradições do Xisto), que decorreu num ambiente de aldeia, com um agradável repasto, que incluiu produtos locais na confeção da refeição e no qual não faltou a tradicional Chanfana.
Foi, sem dúvida, um dia muito bem passado, cheio de aventura, convívio e confraternização, aliado à boa disposição e partilha, assumindo-se como um momento único promotor do "networking" e do desenvolvimento dos laços empresariais necessários de que uma associação forte não prescinde!
No final, muitos questionaram: Quando é o próximo? – Calma, que é já a seguir!!!

Já lá vão 10 anos

Armando Miranda
Diretor de Serviços
– Região Centro

Foi em 2014 que a ANTRAM participou, pela primeira vez, na Feira dos Santos, em Mangualde, aceitando o convite dirigido pelo Presidente Mangualdense, João Azevedo.
Desde há três séculos que Mangualde se notabiliza pela realização da Feira dos Santos, que se tornou um marco a nível nacional, pelas várias ofertas que proporciona aos seus milhares de visitantes, desde a gastronomia, através das tradicionais febras, os enchidos, os frutos secos, o artesanato, o vinho, os produtos agrícolas, entre outras. Durante o fim-de-semana, as várias artérias da cidade serão animadas, proporcionando a todos os residentes e visitantes momentos de diversão.
O certame é ainda uma referência por dinamizar os vários setores de atividade, com vários momentos dedicados a cada um, sendo os transportes um deles.
A adesão dos empresários do setor nestes 10 anos tem sido muito positiva, fazendo-nos acreditar que acertámos no caminho que estamos a construir e, por isso, a nossa presença é uma obrigação.
A Direção da ANTRAM – Região Centro, para além de outras iniciativas que desenvolve ao longo do ano, nos dias 4 e 5 de novembro volta a reunir a família de transportadores que nos visitam de norte a sul do país, aproveitando para conhecer as novidades e soluções apresentadas pelas principais marcas que atuam no mercado dos veículos pesados.
Não faltarão os comes e bebes habituais, como sejam as tradicionais febras e enchidos, queijos da região ou os petiscos que são cuidadosamente preparados para receber os associados e amigos do setor, no espaço ANTRAM.
Estão criadas a condições para nos fazer uma visita. Apareça e venha com a família passar o dia a Mangualde!

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
REGIÃO DE LISBOA



Carlos Oliveira
Diretor Executivo Região de Lisboa

A Região de Lisboa da ANTRAM mantém contactos permanentes com os seus Associados, seja para prestação de serviços de documentação das empresas, recursos humanos ou veículos, seja para fornecimento de apoio na formação ou consultoria jurídica especializada, seja no apoio à realização de reuniões sectoriais como, por exemplo, o núcleo de transportadores de contentores que operam nos portos de Lisboa, Setúbal ou Sines.
Uma das principais preocupações da Direção Regional de Lisboa, que tem atravessado todos os mandatos deste Órgão Social, tem sido a permanente busca de soluções para ultrapassar ou minimizar os efeitos dos constrangimentos que os TRM sofrem pelo excesso de burocracia, não só no âmbito da Administração Pública como também a que é gerada a partir de outros setores de atividade que intervêm, direta ou indiretamente, na cadeia de transporte e que produzem ineficiências na atividade dos nossos associados.
É certo que, no mundo de hoje, as dinâmicas do associativismo empresarial pouco têm a ver com as do passado. Também as dinâmicas de hoje nada têm com as do pré Covid19. Os contactos são feitos à distância de um click numa qualquer plataforma na web. Quase não temos que procurar a informação porque ela está disponível nos nossos equipamentos. Mas as facilidades não nos podem levar ao isolamento ou ao afastamento das organizações que nos representam e que congregam outros parceiros com interesses comuns. Se nos isolarmos ficaremos mais fracos e expostos a todas e quaisquer vicissitudes dos mercados. Daí a importância de mantermos as nossas conexões com associações, nomeadamente do foro empresarial como a ANTRAM.
É com o objetivo de manter uma ligação estável com os associados que a Região de Lisboa procura, de forma permanente, uma relação de proximidade, independentemente da distância a que estes se encontrem. Criámos e gerimos canais de comunicação que nos permitem apoiar as empresas e os empresários, procurando sempre prestar o melhor serviço com a maior eficiência e com a maior rapidez, porque sabemos que as empresas não podem esperar.
Em projeto está o relançamento, em 2024, de um evento de âmbito Regional, atividade na qual fomos pioneiros nos anos 90. Esta atividade será realizada entre o final do primeiro trimestre e o início do segundo.
Esperamos conseguir convocar o maior número de associados por forma a reaproximar os empresários do setor na Região de Lisboa.
Mesmo à distância de um click o espaço da ANTRAM Região de Lisboa está sempre aberto e é de todos os associados.

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
REGIÃO SUL

Região Sul volta a organizar "Encontro de Transportadores"

Luisa Gonçalves
Diretora de Serviços – Região Sul

A Região Sul pretende, à semelhança do que já foi realizado em anos anteriores, retomar o evento "Encontro de Transportadores", o qual se concretizou através de acções de Peddy Paper, canoagem, passeios de barco e provas de Karting.
Através destes Encontros tenta promover-se uma maior integração dos Associados com a ANTRAM, por um lado, e por outro reforçar a interação entre os próprios.
Esta iniciativa integra-se no âmbito mais vasto de valorização das expetativas dos associados, reforçando o compromisso na defesa dos seus legítimos interesses, a par de uma cultura de aproximação à ANTRAM, nomeadamente em termos regionais.

ANTRAM em festa!

No **3º trimestre de 2023** foram vários os colaboradores da ANTRAM a completarem mais um "ano de casa".

Data	Colaborador	Antiguidade
18 Julho	Isabel Torres – Serviços Centrais	34 Anos
1 Agosto	Carlos Oliveira – Região de Lisboa	31 Anos
16 Agosto	Rita Sena – Serviços Centrais	6 Anos
1 Setembro	Armando Miranda – Região Centro	27 Anos
12 Setembro	Teresa Melo – Região de Lisboa	35 Anos
19 Setembro	Rui Avelino – Serviços Centrais	35 Anos

Obrigado por fazerem parte da nossa equipa!

BREVES Nacional

Dístico do seguro automóvel

No dia 11 de julho, de acordo com a Lei 32/2023, deixou de ser obrigatório à afixação do dístico do seguro automóvel no para-brisas do veículo.

Este mesmo diploma, que procedeu à segunda alteração do DL 291/2007, prevê ainda que, a "carta verde" possa ser disponibilizada através de meios eletrónicos, sem prejuízo da sua emissão e disponibilização em papel, sem custos acrescidos para o tomador do seguro. A apresentação da "carta verde" em formato eletrónico passa também a ser aceite pelas autoridades de fiscalização.

Procedimento: Substituição dos cartões de condutor sem marca de homologação

Recordamos que, o processo de substituição dos cartões de condutor de geração 2 sem marca de homologação encontra-se a decorrer desde o dia 20 de junho de 2023.

Este processo tem de ser sempre instruído online, na página específica criada para o efeito pelo IMT, a saber: https://declaracao-tacografo.incm.pt/, sendo que, tal como anunciado, devem ser seguidos os critérios de prioridade definidos quanto aos pedidos de substituição (primeiro pelos condutores do internacional com cartões emitidos em 2019 e assim sucessivamente). Consulte o respetivo calendário no Site da ANTRAM.

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

Novas formas de Registo dos Tempos de Trabalho dos Trabalhadores Móveis

Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral

Desde 1 de junho de 2023 que está em vigor a Portaria n.º 7/2022, de 4 de janeiro, e alterações subsequentes, que veio regulamentar as novas condições de publicidade dos horários de trabalho do pessoal afeto à exploração de veículos automóveis propriedade de empresas de transportes ou privativos de outras entidades sujeitas às disposições do Código do Trabalho.

Adicionalmente, a referida Portaria veio estabelecer ainda a forma do registo a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, que regula determinados aspetos da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis em atividades de transporte rodoviário, efetuadas em território nacional e abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social, no domínio dos transportes rodoviários ou, pelo Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que Efetuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR), aprovado para ratificação pelo Decreto n.º 324/73, de 30 de junho.

Apesar de o regime do Código do Trabalho - aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual - ter mantido praticamente inalteradas as condições de publicidade dos horários de trabalho do pessoal afeto à exploração de veículos automóveis, o Governo considerou que era necessário proceder à atualização da regulamentação do n.º 4 do artigo 216.º do Código do Trabalho. Por outro lado, o Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho, que regula a organização dos tempos de trabalho de condutores independentes em atividades de transporte rodoviário, determina no n.º 1 do artigo 7.º que, o condutor independente não sujeito ao aparelho de controlo previsto no Regulamento (CEE) n.º 3821/85, de 20 de dezembro de 1985, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, ou previsto no AETR, deve registar os tempos de trabalho e os intervalos de descanso, pelo que haveria que regular como tal registo deveria ser feito.

É perante este enquadramento que a Portaria em questão fui publicada tendo como objectivo, de acordo com o preambulo da mesma, consolidar "num único instrumento as exigências regulamentares, clarificar os conteúdos e os momentos em que há publicitação do horário de trabalho e em que se procede ao registo dos tempos de trabalho, disponibilizando simultaneamente um leque de opções ao empregador na escolha dos suportes que mais se adaptem ao seu modelo de negócio e à sua frota, acolhendo-se a possibilidade de uso de suportes digitais, eliminando-se, assim, a existência do livrete individual de controlo físico e o inerente requisito administrativo da autenticação pela Autoridade para as Condições do Trabalho.

De facto, a obrigatoriedade de utilização do livrete individual de controlo, encontrava-se regulada na Portaria n.º 983/2007, de 27 de Agosto de 2007, que ora é revogada.

Em termos de âmbito de aplicação, em concreto quanto aos su-

Disponível para dispositivos móveis
iOS e Android

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

RITT

Plataforma de Registo Individual de Tempos de Trabalho

Assegure que o seu motorista cumpre o requisito legal de registo do seu tempo de trabalho!

Portaria nº 7/2022
Portaria n.º 54-R/2023

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS

Interface rápido e intuitivo

Design simples e intuitivo para facilitar os registos de tempo do utilizador

Registo offline de dados

A aplicação continua a efetuar o registo dos tempos mesmo em modo offline. Os dados são comunicados ao backoffice após obtenção de dados no dispositivo

Segurança e privacidade dos dados

O armazenamento e segurança dos dados é garantido pela operadora responsável pelo armazenamento dos mesmos

Backoffice

Área de gestão online de condutores, viaturas, licenças, gestão de tempos, análise gráfica dos dados e exportação

Multiutilizador

O dispositivo móvel poderá ser partilhado por vários utilizadores. Os dados pessoais e registos de tempo são acedidos e registados de forma independente

Download da APP através do link
ritt-app.antram.pt

PLANOS E PREÇOS *

50€
Subscrição anual (inclui 1 licença)
* Não associados 60€

24€
Licença adicional validade 1 ano
* Não associados 30€

acresce IVA à taxa legal em vigor

ANTRAM | Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
Rua Conselheiro Lopo Vaz, Lote AB - Escritório A
1800-142 LISBOA | Portugal | Tel. 218 544 100 | Email. ritt@antram.pt

faça já o seu registo em
ritt.antram.pt

jeitos a que a mesma se aplica, fica estabelecido que será aos trabalhadores afetos à exploração de veículos automóveis, sejam eles motoristas de ligeiros ou outras categorias profissionais (por exemplo vendedores, distribuidores, ajudantes de motoristas, etc) cuja atividade implica a condução/utilização do veículo (isto significa que a condução não tem que existir necessariamente para que este conceito seja preenchido).

Procurando concretizar melhor, verifica-se que, o conceito de *"trabalhador afeto à exploração de veículo"* que está previsto no Decreto-Lei n.º 237/2007, fragmentando-se em dois elementos constitutivos essenciais:

- O trabalhador deve utilizar um veículo automóvel para exercer a sua atividade;
- Essa utilização deve ser determinante para a atividade exercida e não como meio de transporte que acessoriamente permita o desenvolvimento para o desempenho da atividade para a qual o trabalhador foi contratado.

Desta forma, todos os trabalhadores cujo local de trabalho primordial seja o veículo, sendo a utilização do mesmo indissociável da atividade principal exercida, embora adstritos a um estabelecimento físico para efeitos organizacionais e administrativos, devem integrar o conceito referido "trabalhador afeto à exploração de veículo". Sempre se diga que o veículo deverá ser "o meio de produção" da atividade para o qual o trabalhador foi contratado e não apenas um simples meio de transporte.

Assim sendo e para efeitos do cumprimento da obrigação de publicidade dos horários de trabalho, o empregador terá que efetuar a mesma, relativamente aos seus trabalhadores afetos à exploração dos veículos, por recurso aos seguintes "instrumentos" que variam consoante o tipo de horário de trabalho que lhes é aplicável, a saber:
a) se se tratar de **Trabalhadores sujeitos a horário de trabalho fixo:** através de mapa de horário de trabalho, incluindo os turnos e escalas de serviço quando aplicável, elaborado com as referências constantes do artigo 215.º do Código do Trabalho, o qual deve estar disponível em local acessível nas instalações da empresa ou estabelecimento e no veículo;
b) se se tratar de **Trabalhadores com horário móvel** (aquele em que, dentro de certos limites, as horas de início e de termo do período normal de trabalho diário variam): através de um aparelho de controlo, também conhecido por tacógrafo, e o respetivo registo tacográfico ou, em alternativa, através de um programa informático, substituindo um destes meios, os livretes individuais de controlo.
De referir quanto ao programa informático, inicialmente, quando a Portaria foi publicada, exigia-se que o mesmo fosse certificado por entidade acreditada pelo IPAC. Porém, como o mercado não respondeu a esta exigência, a entrada em vigor da Portaria n.º7/2022 – prevista inicialmente para o dia 1 de setembro de 2022 - foi adiada por duas vezes: a primeira para o dia 28 de agosto de 2022 e depois para o dia 1 de junho de 2023. Acontece que, com este ultimo adiamento, foi acompanhada pela alteração legislativa que revogou a obrigação do sistema informático ser certificado por entidade acreditada pelo IPAC.
c) se se tratar de **Trabalhadores com isenção de horário:** através de um acordo de isenção de horário de trabalho escrito, no caso de trabalhadores em regime de isenção de horário de trabalho, celebrado nos termos previstos no Código do Trabalho, com um exemplar a manter disponível no veículo. Isto já era o que era obrigatório para este tipo de situações, antes da alteração legislativa.

Acresce que, e como já foi referido em cima, existe outra obrigação, resultante desta legislação que se aplica a estes trabalhadores, independentemente do tipo de horário de trabalho que tenham (fixo, móvel ou isenção).

Referimo-nos ao facto de a Portaria não só regular a forma de publicitar os tempos de trabalho mas também, de estabelecer a obrigação dos registos dos tempos de trabalho.
Para este efeito, determina-se no artigo 7.º da Portaria 7/2022, de 4 de janeiro, que tem de existir na empresa um documento – em formato papel ou em formato digital - que regista o tempo de trabalho e que deverá conter ainda:

- As horas de início e de termo do tempo de trabalho, os tempos de condução, os intervalos de descanso e os descansos diários e semanais;
- Os tempos de disponibilidade em que o trabalhador não está obrigado a permanecer no local de trabalho e se mantém adstrito à realização da atividade em caso de necessidade;
- Os tempos de disponibilidade em que o trabalhador, conduzindo em equipa, passa ao lado do condutor ou num beliche durante a marcha do veículo;
- Os períodos de trabalho prestado pelos seus trabalhadores a qualquer outro empregador ou como condutores independentes.

O empregador deve ainda assegurar que, o trabalhador (seja o condutor ou o seu ajudante ou outro) que preste trabalho no exterior da empresa (quando estão a conduzir o veículo ou a executar outras tarefas), tendo em conta o previsto no artigo 215.º do CT e do artigo 7.º da portaria 7/2022, vise o registo imediatamente após o seu regresso à empresa, ou envie o mesmo devidamente visado, de modo que a empresa disponha do registo devidamente visado no prazo de 15 dias a contar da prestação do trabalho efetuada fora da empresa.

O elétrico como solução para transportes regionais. Sem emissões e sem ruído.

Com zero emissões e menos ruído, já é possível recolher e entregar mercadorias em locais onde os camiões convencionais podem estar interditos, sobretudo no centro das grandes cidades. Quaisquer que sejam as operações de distribuição de bens e mercadorias no âmbito do transporte urbano, a utilização de uma solução 100% Elétrica permite fazer verdadeiras entregas porta-a-porta. A Volvo Trucks ajuda, assim, a construir um futuro mais seguro e mais sustentável para todas as pessoas.

MOVEMOS O MUNDO EM QUE QUEREMOS VIVER

AutoSueco

NORS

RODAR Direito

O REGIME LEGAL DAS OPERAÇÕES DE CARREGAMENTO, ARRUMAÇÃO, ESTIVA E DESCARREGAMENTO DAS MERCADORIAS

1ª PARTE

1 - O PREENCHIMENTO DE UMA LACUNA NA LEI.

Neste número desta secção Rodar Direito da Revista da ANTRAM, irei falar-vos de um assunto muito importante relativo ao contrato de transporte rodoviário de mercadorias e que é o regime legal das operações de carregamento, arrumação, estiva e descarregamento das mercadorias e dos respectivos tempos de espera. Com efeito, esta matéria, frequentemente, dá lugar a litígios entre os transportadores, expedidores e destinatários das mercadorias, razão pela qual é importante conhecer o que a lei nos diz a este respeito.

Basta atentar na importância de saber quem efectuou o carregamento das mercadorias, a sua arrumação ou estiva, em caso de perda ou avaria da mercadoria verificadas no decurso dessas operações, para efeitos de determinação da responsabilidade do transportador e dos seus meios de defesa, nomeadamente para que este possa invocar a causa privilegiada de exclusão da responsabilidade do transportador, prevista, consoante estejamos perante um contrato de transporte internacional ou nacional, respectivamente na alínea d), do nº 4, do artigo 17.º da CMR, ou na alínea b) do nº 2 do artigo 18º da LCTR.

Pela extensão do tema, este artigo será dividido em duas partes.

Por vezes a lei tem lacunas, vazios, em que não regula determinadas matérias.

Este era o caso das operações de carga, descarga, arrumação e estiva das mercadorias, até 11 de Setembro de 2021, data em que o Decreto-Lei n.º 57/2021, de 13 de Julho entrou em vigor.

Este diploma legal, por sua vez, alterou o Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de Outubro que contém o regime jurídico do contrato de transporte nacional rodoviário de mercadorias (doravante abreviadamente LCTR) e que, anteriormente, era omisso nesta matéria.

Com efeito, nem a Convenção CMR, relativa ao contrato de transporte internacional, nem a LCTR tratavam deste assunto.

Antes, porém, de entramos na análise do regime legal das operações de carregamento, descarregamento, arrumação e estiva das mercadorias e dos respectivos tempos de espera, julgamos útil apresentar algumas noções prévias sobre tais operações. Assim:

2 - NOÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES DE CARGA, DESCARGA, ARRUMAÇÃO E ESTIVA DE MERCADORIAS.

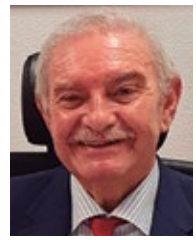
Estas operações têm lugar antes da deslocação, propriamente dita, da mercadoria, sendo que a imputação, consoante os casos, dessas operações ao expedidor ou ao transportador assume, na prática, uma relevância de monta, como acima se salientou para a determinação da responsabilidade (ou não) do transportador por danos causados por perdas e avarias nas mercadorias e até mesmo para a imputação da sua eventual responsabilidade por excesso de carga.

a) O carregamento.

O carregamento da mercadoria é constituído por um conjunto de operações materiais destinadas a colocar a mercadoria sobre o veículo, a fim de que a deslocação física da mercadoria possa ter lugar.

Contudo, não devemos, porém, confundir a operação de carregamento com a tomada da mercadoria a cargo do transportador, "prise en charge" na versão original em francês, erradamente traduzida por carregamento na versão portuguesa da alínea d), do nº 1, do artigo 6.º e do nº 1, do artigo 17º, todos da CMR; no artº 17º, nº da LCTR o termo carregamento para marcar o início da responsabilidade do transportador encontra-se também mal utilizado, uma vez que, tendo este diploma legal por inspiração a CMR, a noção correcta deverá ser a de tomada de mercadoria a cargo do transportador ou confiança da mercadoria ao transportador.

Com efeito, a tomada a cargo da mercadoria define o momento jurídico a partir do qual o transportador passa a ser responsável pela perda ou avaria da mercadoria, enquanto que o carregamento representa a mera operação material de colocação de mercadorias



José Luís Saragoça
Advogado

sobre o camião para que se possa iniciar a sua deslocação e que pode ter lugar normalmente após o carregamento.
Com efeito, num transporte internacional de exportação, frequentemente o transportador, através do motorista, toma a seu cargo a mercadoria após esta ter sido carregada nos armazéns do expedidor .
Do mesmo modo, num transporte internacional de importação, normalmente a mercadoria é entregue a o expedidor após a respectiva descarga, no armazém deste último.
Em regra, o carregamento da mercadoria é efectuado pelo expedidor uma vez que, devido à natureza das mercadorias a transportar, ao seu peso e volume e ao modo de embalagem, nomeadamente "pallettes" ou contentores, essa operação só pode ser realizada com recurso a equipamentos especiais, empilhadores, no caso das pallettes ou gruas, no caso de contentores e a pessoal especializado de que o transportador não dispõe no momento do carregamento, quando este é feito nas instalações do expedidor.

Na verdade, se por exemplo os volumes de pequena dimensão e peso podem, sem dificuldade, ser carregados por um motorista, uma pallette pesando meia tonelada só poderá ser carregada por meio de um empilhador do expedidor, manobrado por um seu operador.

b) A arrumação.
A arrumação da mercadoria é, também, uma operação material que consiste na sua fixação, nomeadamente por meio de cordas (em regra esticadas por roquetes), pregos, parafusos ou barrotes de madeira, no interior da caixa de carga do veículo transportador tendo em vista impedir que as mercadorias se soltem durante o transporte, causando danos a outras mercadorias por efeito da normal trepidação do veículo ou até mesmo acidentes devido a perda do centro de equilíbrio do veículo.

c) A estiva.
A estiva, consiste na operação material de distribuição do peso das mercadorias, em especial sobre os eixos, para evitar, durante o transporte, deslocações laterais ou longitudinais das mercadorias que possam desequilibrar o centro de gravidade do veículo e originar eventuais capotamentos.
Normalmente, a arrumação e estiva das mercadorias é efectuada pelo transportador ou por sua conta, posto que é ele quem conhece as características técnicas do veículo, da sua caixa de carga e o traçado das estradas a utilizar e pode, através de uma adequada arrumação e estiva, evitar os riscos inerentes ao transporte.
No silêncio da guia de transporte, a questão de saber quem procedeu à carga, descarga e estiva resolve-se pela vontade das partes e, na sua falta, pelo novo regime jurídico introduzido na LCTR que, de imediato, passaremos a analisar.

3 - O NOVO REGIME JURÍDICO DAS OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA DE MERCADORIAS E RESPECTIVOS TEMPOS DE ESPERA, INTRODUZIDO PELA LCTR.

A LCTR, através das alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 57/2021, de 13 de Julho que entrou em vigor em 11 de Setembro de 2021, instituiu um novo regime jurídico das operações de carga e descarga das mercadorias e respectivos tempos de espera.
Trata-se de um regime misto que integra disposições de natureza contratual, laboral e contraordenacional.

a) Âmbito de aplicação.
Este novo regime de operações de carga, descarga, respectivos tempos de espera

[1] Cfr. Despacho n.º 7580 -A/2019, de 26 de Agosto, dos Ministros das Finanças, Adjunto e da Economia, das Infraestruturas e da Habitação e do Ambiente e da Transição Energética, da Ministra do Mar e do Secretário de Estado do Emprego, publicado no D.R., 2ª série, nº 162, de 26-08-2019

e responsabilidades, **aplica-se, quer aos contratos de transportes nacionais, sujeitos à LCTR, quer aos de transportes internacionais submetidos à CMR, sejam de importação, sejam de exportação** (cfr. artº 1º da LCTR).

Como se salientou anteriormente, a CMR não regula as operações de carga, descarga, estiva e arrumação das mercadorias as quais, devido a esta omissão, são fonte de numerosos conflitos entre as partes no contrato de transporte, não apenas no caso de perdas e avarias verificadas durante as operações de carga e de descarga das mercadorias, como também pelos prejuízos que os atrasos nos respectivos tempos de espera podem ocasionar, quer para o transportador, quer para o expedidor ou destinatário.

Esta lacuna da lei, como se referiu anteriormente, encontra-se preenchida pelo novo regime da LCTR desde 11 de Setembro de 2021.

b) A criação do novo regime como exemplo de um bom método da produção legislativa.

A via da autorregulação, ou seja, a regulação por acordo entre as partes interessadas, esteve na génese do supra referido regime legal das operações de carga e descarga das mercadorias e respectivos tempos de espera.

Ou seja, partiu-se da experiência prática dos interessados (transportadores, carregadores, expedidores e destinatários) para, mais tarde, o legislador, verter na letra da lei, as soluções encontradas por aqueles interessados.

Em verdade, o Governo, em 2019, pretendeu que os interessados autorregulassem tais matérias e, com esse objectivo, criou um grupo de trabalho[1] para a avaliação das condições de cargas e descargas nos operadores logísticos e portos marítimos, com o objetivo de avaliar o funcionamento das operações de carga e descarga no transporte rodoviário de mercadorias, visando a sua auto-regulamentação, através de um acordo-quadro a celebrar entre os interessados.

Como se pode ler no Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 57/2021, de 13 de Julho *"Decorrido o referido período probatório e recolhida informação sobre a aplicabilidade e eficácia das cláusulas acordadas, obtida através de diversas denúncias feitas pelos motoristas através do preenchimento do formulário elaborado com essa finalidade pela comissão de acompanhamento e ainda através de visitas inspetivas que esta comissão realizou a algumas empresas, cumpria ponderar se o modelo de autorregulamentação seria suficiente ou se subsistem matérias que, tendo em conta os objetivos de política pública expressos no acordo -quadro e relacionados com questões que visam a melhoria da eficiência da economia nacional, aconselham uma intervenção legislativa.*

Ora, de acordo com a análise da comissão de acompanhamento da implementação do acordo-quadro, os resultados, obtidos com base em dados recolhidos através de formulários, questionários e ações de fiscalização, têm vindo a revelar -se insuficientes para o cumprimento dos objetivos de política pública assumidos como pressupostos do referido acordo-quadro. Ademais, tem -se verificado que os tempos de espera excessivos se têm revelado prejudiciais para a economia nacional e para a produtividade empresarial.

Face à circunstância descrita, considera -se adequado proceder à alteração do teor atual do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, consagrando normativos relativos às matérias relacionadas com cargas e descargas, tempos de espera, fiscalização e regime sancionatório."

No próximo número, continuaremos a analisar este novo regime instituído pela LCTR.

OS
RADARES
SALVAM
VIDAS
Saiba onde estão em
RADARESAVISTA.PT
Radares visíveis nos locais onde a velocidade
mata é meio caminho para salvar vidas.
Damos prioridade à vida.
REPÚBLICA
PORTUGUESA
ADMINISTRAÇÃO INTERNA
ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Visita inspetiva da ACT às instalações das empresas do setor dos transportes rodoviários

Palmira Pinto
Inspetora do Trabalho no Centro Local do Grande Porto da Autoridade para as Condições do Trabalho

Em 12 de junho de 1985 Portugal assinou o tratado de adesão à Comunidade Económica Europeia, que faz parte do processo de formação do que hoje é a União Europeia.

No setor dos transportes rodoviários, como em qualquer setor económico, os recursos humanos afetos à atividade são a componente essencial para o sucesso, pelo que é necessário promover e salvaguardar o seu bem-estar e segurança, designadamente ao nível da segurança rodoviária.

Na União Europeia, cada Estado Membro está obrigado a organizar um sistema de controlos adequados e periódicos tanto na estrada como nas instalações das empresas de todas as categorias de transportes, e em outros locais de trabalho onde se verifique a presença de condutores, os quais devem incidir, todos os anos, sobre uma amostragem transversal, ampla e representativa dos trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) nº 561/2006 e (EU) nº 165/2014 mas tambémdos trabalhadores móveis e condutores abrangidos pela Diretiva 2002/15/CE.

Em resultado dos controlos realizados, cada Estado Membro deve informar, bienalmente, uma série de elementos. Quanto aos controlos na estrada é preciso comunicar o nº de condutores controlados e o nº de dias de trabalho controlados, o tipo de via pública onde ocorreu o controlo (auto-estrada, estrada nacional ou estrada secundária), o país de matrícula do veículo controlado, o tipo de tacógrafo utilizado (analógico ou digital), o tipo de transporte realizado (passageiros ou mercadorias) e o nº e natureza das infrações registadas. Quanto aos controlos nas instalações das empresas, deve comunicar o nº de condutores controlados e o nº de dias de trabalho controlados, o tipo de atividade de transporte (passageiros ou mercadorias, nacional ou internacional, por conta própria ou por conta de outrem), a dimensão da frota da empresa, o tipo de tacógrafo utilizado (analógico ou digital) e o nº e natureza das infrações registadas.

Todavia, previamente aos controlos, cada Estado Membro precisa de definir prioridades, atendendo ao resultado da aplicação da fórmula comum para o cálculo da classificação dos riscos das empresas de transporte, que é função do número, gravidade e frequência de ocorrência das infrações, como forma de garantir que todos os condutores e empresas de transporte são tratados em pé de igualdade em matéria de controlos e transparência, equidade e segurança jurídica na apreciação das infrações cometidas e das suas implicações para a idoneidade da empresa de transporte rodoviário ou do gestor de transportes. O rigor e a frequência do controlo dependem do grau de risco em que a empresa é classificada.

Também o resultado do intercâmbio de dados, de experiências e informações entre Estados Membros deve ser considerado. As informações são disponibilizadas bilateralmente, pelo menos, de seis em seis meses ou mediante pedido fundamentado de um Estado Membro em casos pontuais, efetuado através do Sistema de Informação do Mercado Interno – IMI.

Daqui resulta que Portugal está obrigado a adotar um sistema de classificação dos riscos, no que respeita às empresas, e a organizar um sistema de controlo que atenda aos seguintes requisitos:

1. Controlos na estrada que abranjam pelo menos 30% do total de dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) nº 561/2006 e (EU) nº 165/2014,
2. Controlos nas instalações das empresas:
   a. que abranjam pelo menos 50% do total de dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelos Regulamentos referidos no ponto 1,
   b. tendo em conta o sistema comum de classificação dos riscos, pelo que devem visar as empresas nas quais, nos controlos na estrada, um ou mais dos seus condutores tenham infringido de forma muito grave ou grave os Regulamentos (CE) nº 561/2006 ou (EU) nº 165/2014,
   c. como forma de uma verificação mais exaustiva do cumprimento da Diretiva 2002/15/CE.

É neste contexto que em Portugal são realizadas ações de controlo no setor dos trans-

portes rodoviários. Têm competências de fiscalização e inspeção no setor as seguintes entidades:

1. IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP,
2. ACT - Autoridade para as Condições do Trabalho, que tem por missão contribuir para a promoção da melhoria das condições de trabalho através de fiscalização do cumprimento das normas em matéria laboral, de promoção de políticas de prevenção dos riscos profissionais e de controlo do cumprimento da legislação relativa à segurança e saúde no trabalho (SST),
3. PSP - Polícia de Segurança Pública,
4. GNR - Guarda Nacional Republicana.

As ações de controlo da ACT na estrada têm um carácter mais pontual, dado que a PSP e GNR realizam grande parte desses controlos. Pelo que, a ACT direciona os seus esforços, essencialmente, para os controlos nas instalações das empresas.

Os trabalhadores que desenvolvem a sua atividade profissional utilizando veículos automóveis estão abrangidos por disposições legais e convencionais que não se aplicam à generalidade dos trabalhadores que exercem a sua profissão em atividades que não sejam de condução. Então, quando uma equipa de inspetores da ACT, no âmbito das suas atividades e poderes (artigos 10º e 11º do Decreto-Lei nº 102/2000, de 2 de junho), se desloca às instalações de uma empresa do setor dos transportes rodoviários, que matérias vai controlar? Para além das matérias que são transversais aos diversos setores de atividade, as específicas deste setor: tempos máximos de condução e mínimos de repouso dos condutores.

Poderá, no decurso da visita inspetiva, haver interesse em identificar trabalhadores, designadamente motoristas que se encontrem no local de trabalho, aproveitando-se a oportunidade para verificação dos tacógrafos e cartões de condutor. Para efeitos de descarregamento de dados em formato .ddd da unidade-veículo e do cartão de condutor a partir do tacógrafo digital, a ACT dispõe de equipamento de controlo normalizado, que permite a leitura e análise dos dados e a identificação de eventuais infrações.

Que documentos e registos podem ser requisitados, examinados e copiados? Todos os que interessem para o esclarecimento das matérias a controlar.

Habitualmente são requeridas informações e suportes documentais que permitam ficar a conhecer a empresa e a atividade desenvolvida: caraterização do quadro de pessoal (por sexo, categoria profissional e tipo de vinculo laboral); alvarás/licenças detidas pela empresa e sua validade; dimensão e tipologia da frota automóvel; tipo de transporte realizado; identificação do gestor de transportes.

No mínimo, do total da empresa, o universo de condutores a controlar será de dois, aumentando este nº em função da dimensão da empresa. O período temporal mínimo de controlo de dias de trabalho será de quatro meses, por cada condutor.

Na tabela seguinte são indicados, não exaustivamente,documentos/registos que poderão ser requisitados:

Transversais a qualquer setor de atividade	**Específicos do setor dos transportes rodoviários**
- contratos de trabalho - recibos de retribuição - mapa de férias - código de boa conduta para a prevenção do assédio no local de trabalho - informação aos trabalhadores sobre igualdade e não discriminação - seguro de acidentes de trabalho - modalidade de organização dos serviços de SST - relatórios de avaliação de riscos profissionais - lista de medidas, propostas ou recomendações formuladas pelos serviços de SST e plano calendarizado para a sua implementação - consulta, formação e informação dos trabalhadores ao nível da SST - relatórios de acidentes de trabalho/incidentes graves - entrega de equipamentos de proteção individual - verificações periódicas aos equipamentos de trabalho	- constituição das tripulações e sua afetação às viaturas - planeamento e organização das viagens - organização e planificação dos tempos de trabalho: horários de trabalho, formas da sua publicitação e registos de tempos de trabalho - atividades do motorista - folhas de registo, ficheiros em formato .ddd dos dados da unidade instalada nas viaturas, ficheiros em formato .ddd dos dados do cartão de motorista e folhas eventualmente impressas - recolha, organização e análise efetuada aos dados/registos de atividade dos motoristas e reportes aos motoristas - formação e informação dos motoristas ao nível da regulamentação social comunitária e nacional aplicável - certificação de motoristas - manutenção de viaturas - verificações e inspeções periódicas às viaturas - verificações de SST efetuadas às viaturas - verificação de requisitos relativos ao destacamento de condutores

O transporte rodoviário de mercadorias: Caracterização e Desafios

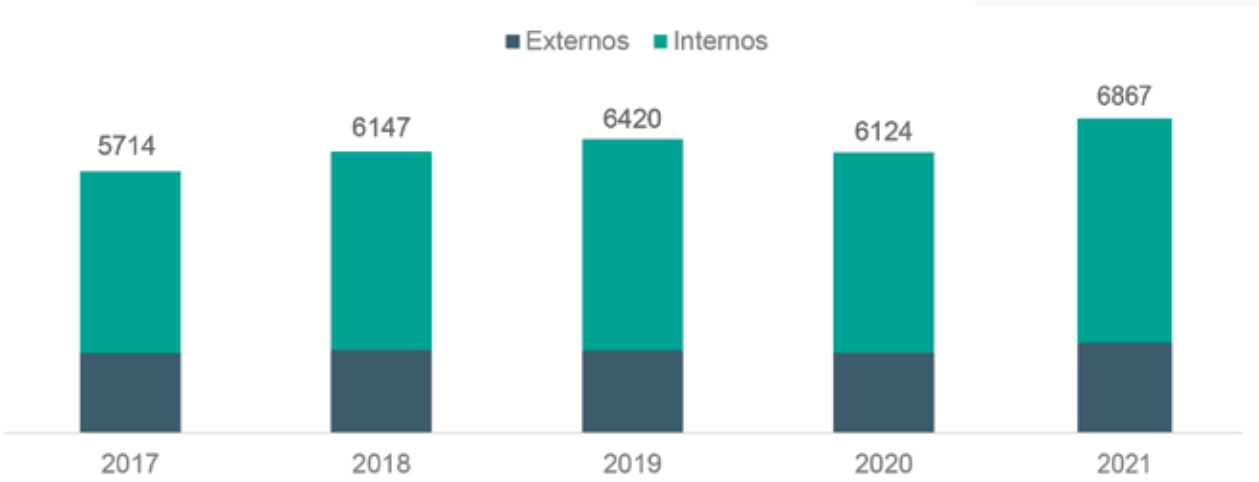
Nos anos recentes, a economia portuguesa tem revelado um desempenho relativamente favorável, com crescimentos acima da média da Zona Euro. A excepção foi 2020, ano central da pandemia mas, mesmo nesse período, a resiliência e capacidade de adaptação das empresas portuguesas foi muito salientada. A actividade produtiva prosseguiu na indústria, os fluxos de bens não foram interrompidos e as exportações de mercadorias recuperaram mais rapidamente que o esperado. Este desempenho favorável tem sido associado ao dinamismo da actividade turística, bem como à crescente internacionalização das empresas, em indústrias como a metalomecânica, componentes automóveis e agroindustrial. Com menos visibilidade, mas subjacente a este desempenho, encontra-se o sector dos transportes e logística, incluindo os transportes rodoviários de mercadorias. Se o turismo e as indústrias acima referidas podem ser equiparadas aos membros de um corpo, i.e. àquilo que faz mexer a economia mais visivelmente, o sector dos transportes de mercadorias poderá ser equiparado ao sistema circulatório, que distribui o oxigénio e os nutrientes, permitindo que o corpo se mexa e cresça. Em suma, trata-se de um sector por vezes menos visível, mas fundamental no desempenho da economia portuguesa.

Em concreto, qual a expressão e a performance do sector dos transportes rodoviários de mercadorias? Tomando por referência os dados mais recentes disponíveis, cerca de 8.3 milhares de empresas, empregando mais de 100 mil trabalhadores e localizadas maioritariamente no litoral, serão responsáveis por vendas e serviços ligeiramente acima de EUR 7 mil milhões e por perto de 3% do VAB total gerado pelas empresas em Portugal. O sector é dominado por micro e pequenas empresas, com pesos de 83% do total no primeiro caso e 15% no segundo caso. Ainda assim, as exportações representam perto de 29% das vendas e serviços prestados, implicando uma intensidade exportadora superior ao do conjunto dos sectores na economia. Com um activo estimado de EUR 5.7 milhões, um passivo de EUR 3.5 mil milhões e capitais próprios de EUR 2.2 mil milhões, o sector apresenta um rácio de autonomia financeira ligeiramente superior a 39%, marginalmente acima do registo observado para o conjunto dos sectores de actividade em Portugal. A percentagem de empresas com capitais próprios negativos (cerca de 10%) é, aliás, muito inferior à média da economia (26%). A rendibilidade do activo observa registos acima da média (10.3% vs. 7.6%). Um aspecto importante a ter em conta, contudo, é o peso importante dos gastos com o pessoal. Nos dados

Carlos Almeida Andrade
Economista-Chefe do novobanco

		Externos	Internos
2017	5714	1743	3971
2018	6147	1821	4326
2019	6420	1813	4607
2020	6124	1758	4366
2021	6867	1968	4899

Vendas e serviços prestados pelas empresas de transportes rodoviários de mercadorias (EUR milhões)



Fonte: Banco de Portugal

disponíveis mais recentes, a margem bruta de 32% (percentagem dos rendimentos) é absorvida em cerca de 24 p.p. pelos gastos com pessoal, o que contribui para reduzir a margem EBIDTA para 8.2% e a margem líquida para 1.7% (vs. 11.2% e 4.7% no conjunto dos sectores na economia, onde os gastos com o pessoal absorvem cerca de 14 p.p. de uma margem bruta de 21%). De referir também a vulnerabilidade particular do sector a aumentos dos gastos com combustíveis e materiais. De notar que os números acima apresentados não reflectem, ainda, o aumento significativo da inflação observado em 2022.

Esta caracterização – onde se destaca o número elevado de micro e pequenas empresas, no seu conjunto com indicadores de solvabilidade e rentabilidade favoráveis, mas muito vulneráveis a aumentos dos custos salariais e de matérias-primas – é importante para se entenderem os principais desafios enfrentados pelo sector, quer a nível conjuntural, quer a nível estrutural. No primeiro caso, o contexto é conhecido: a pandemia da Covid-19 começou por gerar um forte crescimento na procura global de bens, num quadro de limitações à produção e ao transporte de mercadorias. Entre outras consequências, este "choque" alimentou, num período inicial, a escassez de material de transporte (e aumento do seu custo), em parte associada à forte pressão sentida no mercado de semicondutores mas, também, à subida dos preços das commodities industriais. A guerra na Ucrânia gerou um segundo choque sobre a oferta, aumentando de forma significativa os preços da energia e dos combustíveis. Por último, mas não menos importante, a pandemia acelerou algumas alterações no mercado de trabalho, expressas numa maior escassez da oferta, com menor disponibilidade dos trabalhadores para aceitarem ou permanecerem em determinados trabalhos, incluindo nos serviços de transportes. Estas alterações, e a inflação elevada gerada por estes choques, pressionaram em alta os salários, restringindo assim as margens das empresas de transportes. Não obstante os apoios públicos anunciados neste período, a conjuntura manteve-se desafiante.

Em cima deste quadro, o sector enfrenta outros desafios de natureza estrutural. Num futuro mais próximo, o cenário de reindustrialização da economia europeia, e a aposta em cadeias de abastecimento mais regionais ou locais – um objectivo subjacente aos programas nacionais de recuperação e resiliência – poderão beneficiar a actividade dos transportes terrestres de mercadorias. A curto e médio prazo, a pressão para a redução das emissões de carbono, a transição energética e as restrições impostas pelo ESG (incluindo ao nível do financiamento) deverão forçar o investimento na mobilidade eléctrica, previsivelmente no horizonte de 5-10 anos. As empresas terão também que enfrentar o desafio da digitalização e da inteligência artificial (com impactos, por exemplo, na gestão de frotas e de tráfego), sob pena de uma perda de competitividade face à concorrência. A um prazo mais alargado, mas num futuro já visível, colocar-se-á o desafio das viaturas self-driving, também sob pressão da concorrência. Todos estes desafios estruturais têm em comum necessidades de investimento elevadas, num contexto em que as condições de financiamento poderão não ser as mais fáceis. Assim, a capitalização adequada e o aumento da escala das empresas deverão assumir uma importância crescente.

Pacote Ecológico

Tornar o transporte de mercadorias mais ecológico

No passado dia 11 de julho, a Comissão Europeia apresentou o chamado pacote ***"Greening of Freight"***, que contem propostas de alterações profundas das regras europeias sobre os pesos e dimensões e a nova iniciativa Count Emissions.

O objetivo da Comissão Europeia passa por apresentar medidas que eliminem as barreiras que ainda subsistem no mercado de transporte devido às diferentes regulamentações nacionais e, ao mesmo tempo, melhorem a eficiência e a sustentabilidade do setor, ajudando este a contribuir para a meta de redução de 90 % das emissões dos transportes até 2050, tal como estabelecido no Pacto Ecológico Europeu.

Conforme identificado na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da Comissão Europeia, a revisão da Diretiva dos Pesos e Dimensões e o estabelecimento de uma estrutura para medição harmonizada das emissões de transporte e logística são duas ações-chave para apoiar a ambição da UE de reduzir o impacto do setor do transporte quanto às emissões de CO_2 permitindo que, o mercado único continue a crescer de forma sustentada.

As propostas apresentadas pela Comissão Europeia fazem parte de alguns dos temas que preocupam o setor do transporte rodoviário de mercadorias há muitos anos.
Sumariamente e quanto a cada um dos temas em questão, passaremos a identificar as alterações e novas regulamentações que terão mais impacto no setor.

Vejamos:

1. Diretiva dos Pesos e Dimensões

a) **Veículos com combustíveis alternativos e emissões zero:** prevêem-se derrogações ao peso bruto, que poderá variar entre 1 a 4 toneladas para veículos rígidos e conjuntos, dependendo do tipo e ainda, a possibilidade de peso adicional por eixo.
Quanto ao comprimento adicional dos veículos, está prevista tal possibilidade para veículos de emissão zero, mas somente para acomodar a tecnologia dos mesmos.

b) **Peso bruto dos conjuntos:** no âmbito das operações transfronteiriças, o peso bruto dos veículos irá permanecer em 40 toneladas. No entanto, foi proposto um artigo para permitir as 44 toneladas, até 1 de janeiro de 2035 entre os Estados Membros que já tenham previsto este peso bruto na sua legislação nacional. Após 1 de janeiro de 2035, as 44 toneladas, continuam a ser aplicadas nas operações transfronteiriças, mas somente a veículos com emissões zero.

c) **Sistema Modular Europeu (EMS):** o transporte transfronteiriço de veículos em configuração euro-modular de comprimento de até 25,25m e de até 60 toneladas deverá passar a ser autorizado automaticamente.

d) **Transporte de objetos indivisíveis:** propõe-se a criação de uma janela única para pedidos de emissão de autorizações para o transporte internacional de objetos indivisíveis, facilitando-se e simplificando-se os processos.

2. Novo esquema de contagem de emissões na União Europeia

A Comissão Europeia propõe uma estrutura comum, aplicável tanto ao transporte de passageiros quanto ao transporte de mercadorias, para as empresas calcularem as emissões de gases de efeito estufa (GEE), se optarem por publicar estas informações ou se forem

José Encarnação,
Assessoria Internacional e Setorial

convidadas a partilhá-las por razões contratuais.

A metodologia proposta baseia-se na norma ISO/CEN, recentemente adotada para a quantificação e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa, resultantes do funcionamento das cadeias de transporte de passageiros e mercadorias.

Numa reação a estas propostas de revisão, a IRU – Associação Internacional da qual a ANTRAM faz parte – na pessoa da sua ***Directora EU Advocacy/General Delegate of the Permanent Delegation to the UE, Raluca Marian*** – que se diga, tem acompanhado muito de perto estes dossiers – referiu que ***"com esta proposta (relativa à revisão da Diretiva dos Pesos e Dimensões), a Comissão Europeia oferece sérias oportunidades às empresas de transporte rodoviário de mercadorias para melhorar a sua eficiência operacional, otimizar o fator de carga e, portanto, reduzir o consumo de combustível e as emissões, tanto para frotas de emissão zero quanto para frotas tradicionais".***

Já no que respeita, à iniciativa Count Emissions, Raluca Marian entende que, ***"é encorajador ver que a Comissão Europeia optou por uma abordagem voluntária para calcular e divulgar as emissões de GEE, conforme solicitado pela posição da IRU na iniciativa Count Emissions da UE. No entanto, as empresas de transporte que já monitorizam e calculam as suas emissões de GEE terão que usar e confiar na estrutura comum, ao optar por publicá-las ou compartilhá-las com parceiros de negócios ou usuários de transporte. Apesar do atraso com este pacote, saudamos o anúncio de hoje, que coloca sobre a mesa propostas legislativas ambientais adicionais aplicáveis ao transporte rodoviário. Embora vários dossiers do pacote Fit for 55 já tenham sido finalizados, resta saber se haverá tempo suficiente para os legisladores da UE encontrarem rapidamente um terreno comum sobre essas propostas antes das eleições europeias do próximo ano".***

Com efeito, as propostas apresentadas dão continuidade e complementam as várias iniciativas já apresentadas durante o mandato atual da Comissão Europeia – todas orientadas para a descarbonização e redução do impacto ambiental do transporte de mercadorias, permitindo simultaneamente o crescimento do mercado único.

As propostas serão agora examinadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, em conformidade com o processo legislativo ordinário, sendo que, a tramitação e aprovação final da legislação aqui referida, levará pelo menos 2 anos.

Tratamento fiscal das compensações atribuídas a trabalhadores em regime de teletrabalho

No âmbito da Agenda do Trabalho Digno, foi aprovada em plenário da Assembleia da República a Lei n.º 13/2023, de 3 de abril, que prevê um conjunto de alterações ao Código do Trabalho (CT), vigentes desde 1 de maio, com vista a melhorar as condições de trabalho e a conciliação da vida pessoal, familiar e profissional. De entre as várias alterações, este artigo debruça-se sobre as modificações introduzidas ao regime de teletrabalho, nomeadamente à nova redação do artigo 168.º, sob a epígrafe "Equipamentos e sistemas".

Contudo, é importante ressalvar que o regime de teletrabalho já se encontrava previsto no CT há largos anos, sendo definido no artigo 165.º como "a prestação de trabalho em regime de subordinação jurídica do trabalhador a um empregador, em local não determinado por este, através do recurso a tecnologias de informação e comunicação". Assim, a sua caraterística distintiva face ao trabalho presencial consiste no facto de a prestação laboral ser realizada fora da empresa, através do recurso a tecnologias de informação, i.e., à distância.

Lei n.º 83/2021, de 6 de dezembro, em vigor desde 1 de janeiro de 2022

Previamente à publicação da Lei n.º 13/2023, a Lei n.º 83/2021, de 6 de dezembro, já havia modificado o regime de teletrabalho. Por via desta Lei, o artigo 168.º n.º 1 passou a prever que a disponibilização dos equipamentos e sistemas necessários à realização do trabalho e à interação trabalhador-empregador eram da responsabilidade do segundo, devendo o acordo para prestação de teletrabalho especificar se são fornecidos diretamente ou adquiridos pelo trabalhador com acordo da entidade patronal quanto às suas características e preços.

Adicionalmente, o n.º 2 do mesmo artigo passou a determinar que as despesas adicionais que, comprovadamente, o trabalhador suportasse em consequência direta da aquisição ou uso dos mencionados equipamentos e sistemas deviam ser integralmente compensadas pelo empregador (inclusive os acréscimos de custos de energia e da rede instalada e os custos de manutenção dos equipamentos e sistemas). Nesta matéria, passou a dispor o n.º 3 (atual n.º 4) que deviam ser entendidas como despesas adicionais as correspondentes à aquisição de bens e ou serviços de que o trabalhador não dispunha antes da celebração do acordo para prestação de teletrabalho, assim como as calculadas por comparação com as despesas homólogas do trabalhador no mesmo mês do último ano anterior à aplicação desse acordo.

Numa perspetiva fiscal, foi aditado o n.º 5 ao artigo em análise, segundo o qual esta compensação variável que podia ser atribuída pelo empregador ao trabalhador em regime de teletrabalho constituía um custo para o empregador, mas não um rendimento do trabalhador.

Tendo sido suscitadas dúvidas sobre o enquadramento fiscal a aplicar às despesas incorridas no âmbito do regime de teletrabalho, a 18 de janeiro de 2023, foi publicado o Ofício Circulado n.º 20249/2023, que divulga o entendimento sancionado por despacho da subdiretora-geral dos impostos sobre o rendimento e relações internacionais nesta matéria.

De acordo com o Ofício Circulado, a Autori-

Maria Martins Gouveia
Consultora Fiscal Departamento
Deals Tax PwC

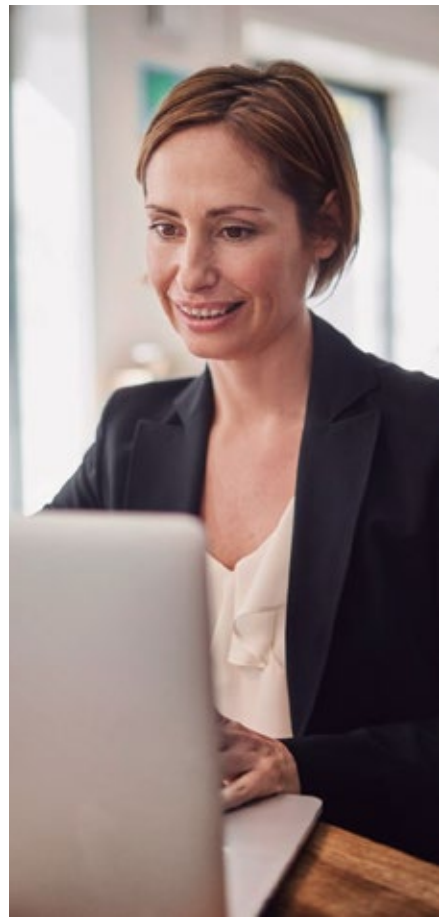
dade Tributária e Aduaneira (AT) interpreta o disposto no n.º 5 do artigo 168.º do CT no sentido de que os pagamentos efetuados ao trabalhador configuram compensação pelas despesas adicionais devidas pelo regime de teletrabalho, não sendo considerados rendimento para efeitos de tributação em sede de imposto sobre o rendimento das pessoas singulares (IRS), desde que sejam devidamente comprovados. Para este efeito, na avaliação da comprovação das despesas adicionais, deve ser tido em atenção, desde logo, o acordo para prestação de teletrabalho, a evidência apresentada pelo trabalhador do acréscimo de despesas, nomeadamente, através de documentação e/ou faturação com indicação, inequívoca, de que respeita ao local de trabalho que foi identificado no acordo, e mediante a realização de uma análise comparativa nos termos do disposto no então n.º 3.

De facto, a AT visava distinguir estas situações isentas de IRS de outras em que os valores pagos pelos empregadores não correspondiam ao ressarcimento direto e comprovado de despesas adicionais com o teletrabalho, mas, antes, constituíam compensação pelo acréscimo de encargos do trabalhador em razão da prestação do seu trabalho em regime de teletrabalho, sem que seja identificada uma conexão direta com as despesas adicionais efetivas – por outras palavras, quando se trata de um "subsídio de teletrabalho" de montante fixo e caráter regular. Neste segundo caso, entendia a AT que, por aplicação do disposto no n.º 2 do artigo 2.º do Código do IRS, essa compensação pecuniária devia ser considerada como rendimento do trabalho e, por conseguinte, sujeita a IRS.

Ao nível das contribuições para a Segurança Social (SS), dispõe o artigo 46.º do Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de SS que "para efeitos de delimitação da base de incidência contributiva consideram-se remunerações as prestações pecuniárias ou em espécie que nos termos do contrato de trabalho, das normas que o regem ou dos usos são devidas pelas entidades empregadoras aos trabalhadores como contrapartida do seu trabalho." Assim, estando em causa uma compensação atribuída pelo empregador ao trabalhador em regime de teletrabalho com natureza fixa e caráter de regularidade, faz sentido que, à semelhança do tratamento conferido em sede de IRS, tal compensação fosse também sujeita a contribuições para a SS.

Lei n.º 13/2023, de 3 de abril, em vigor desde 1 de maio de 2023

Finalmente, com a publicação da Lei n.º 13/2023, de 3 de abril (e da Declaração de Retificação n.º 13/2023, de 24 de maio), os números 3 e 6 do artigo 168.º do CT passam a determinar, respetivamente, que os contratos de trabalho devem fixar, na celebração do acordo para prestação de teletrabalho, o valor da compensação devida ao trabalhador pelas despesas adicionais que suporte em direta consequência da realização do trabalho e que, para efeitos fiscais, esse montante deverá ser considerado como custo para o empregador, mas não constituirá rendimento do trabalhador até ao limite do valor definido por Portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos assuntos fiscais e SS. Ademais, ainda que se verifique a ausência de acordo entre as partes sobre um valor fixo de compensação, sendo suportadas despesas adicionais, tal como entendidas nos n.ºs 2 e 4 acima mencionados, releva para efeitos fiscais o mesmo limite.



Em síntese, desde 1 de maio de 2023, que as empresas que atribuam uma compensação fixa aos seus trabalhadores em regime de teletrabalho devem contemplar tal montante no acordo para prestação de teletrabalho e isentá-lo de IRS e de contribuições para a SS até ao limite fixado em Portaria pelos Membros do Governo. Todavia, até à data de hoje, essa Portaria ainda se encontra por redigir e publicar em Diário da República, pelo que a aplicação prática desta norma, em vigor há mais de 2 meses, ainda está por se concretizar.

Isabel Cristina Matos
Gestora de Projectos

Projecto Dinamizar Consultoria, Formação e Apoio à Gestão de Micro e PME's

O projeto Dinamizar-Formação Ação, promovido pela CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal, no âmbito do Portugal2020, foi desenvolvido num grupo de empresas (até 100 trabalhadores), sedeadas nas Regiões do Norte e Centro, e teve como propósito fundamental intensificar a formação dos empresários e gestores para a reorganização e melhoria das capacidades de gestão, assim como dos seus trabalhadores. Foi objetivo do projeto elevar o desempenho das empresas, actuando a dois níveis:

1 – Sobre as competências individuais dos empresários, dirigentes e restantes trabalhadores das empresas. Qualificar os recursos humanos com a concretização de um plano de formação adaptado às necessidades do setor, gerentes e colaboradores.

2 – Sobre os modelos organizacionais, visou introduzir melhorias, quer no posicionamento estratégico quer nos princípios de gestão. Ambas melhorias decorrentes da evolução do perfil de competências dos empresários e trabalhadores e respetiva transposição dessas mudanças para o modelo de gestão adoptado.

A intervenção da ANTRAM nas empresas abrangeu duas temáticas:

Gestão da Inovação e Economia Digital
Nas temáticas identificadas a intervenção de formação/ação fez-se de forma modular, proporcionando às empresas a adesão aos módulos que se revelaram mais relevantes face à avaliação das necessidades decorrentes de um diagnóstico inicial.

Na temática da Gestão da Inovação as áreas de intervenção base foram: Estratégia Empresarial; Marketing; Comercial; Finanças para não financeiros; Eficácia Operativa; Gestão de Recursos Humanos; Cultura Organizacional, entre outras.

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

O projeto proporcionou o seguinte número de horas para cada empresa:

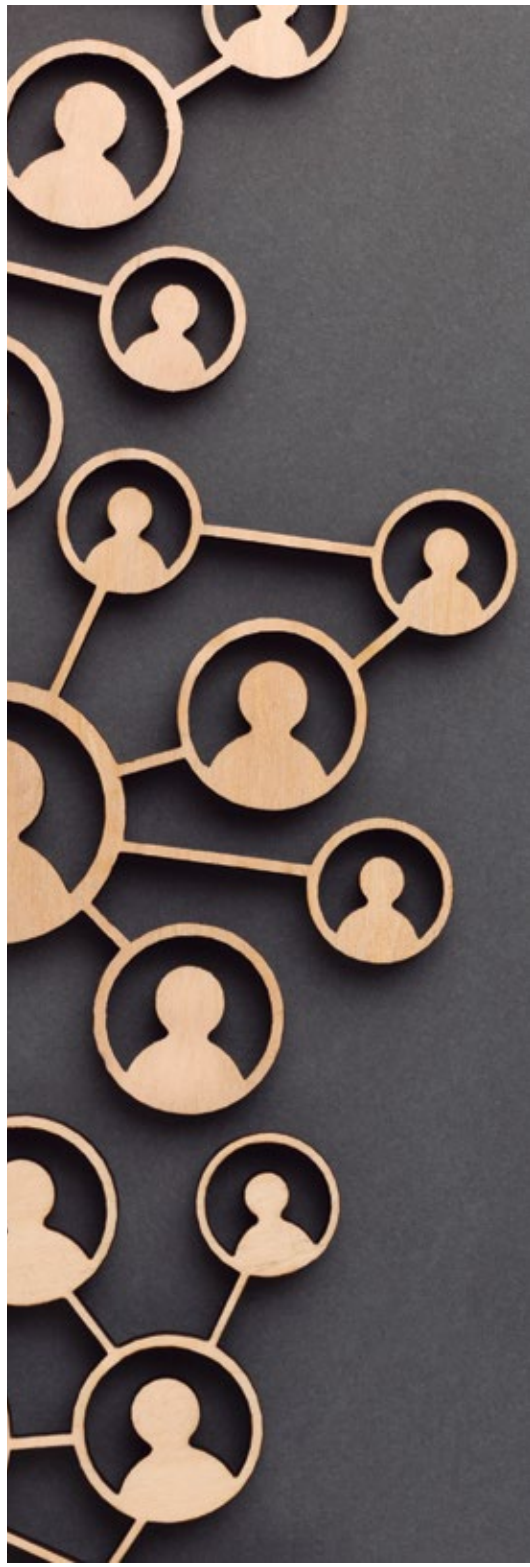
	Temática / Componente	Gestão da Inovação	Economia Digital
Nº de Horas	Consultoria	100	100
	Formação	75	100

Os Critérios de admissão das empresas beneficiárias foram:

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

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

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



De uma forma muito sucinta, passamos a dar a conhecer, os resultados alcançados no projeto, e que traduziram-se na seguinte execução:

- 50 Micro e PME´s intervencionadas,
- 48 Intervenções/Ações concluídas (38 na temática da Gestão da Inovação e 10 da temáticas da Economia Digital),
- 4.944 Horas de consultoria (3.944 na temática da Gestão da Inovação e 1.000 na temática da Economia Digital),
- 3.902 Horas de formação (2.902 na temática da Gestão da Inovação e 1.000 na temática da Economia Digital),
- 31.507,5 Horas de Volume Total (Formação + Consultoria) – 24.582,5 na temáticada Gestão Inovação e 6.925 da temática da Economia Digital,
- 323 Formandos (267 na temática da Gestão da Inovação e 56 na temática da Economia Digital),
- 40 Meses de execução, no período compreendido entre 2020-2023 (inicialmente a duração era de 24 meses, tendo a pandemia Covid 19 originado uma derrapagem de mais de 14 meses para a sua concretização).

De um modo geral verificou-se boa receptividade ao projecto por parte dos responsáveis das empresas e também por parte dos trabalhadores.

Destacam-se como pontos fortes:

- Elevada participação de todos os envolvidos, dirigentes e trabalhadores nos cursos de formação
- O empenho da gerência na formação dos trabalhadores
- As boas referências quanto à qualidade dos formadores/consultores

COMPETE 2020 PORTUGAL 2020 UNIÃO EUROPEIA Fundo Social Europeu

Conclusão:

A ANTRAM tem vindo a constatar que a aplicação deste tipo de projetos que não conferem apoios diretos às empresas não são entendidos da mesma forma que os restantes pelo que requerem um esforço e empenho por parte das entidades promotoras no cumprimento das ações e da calendarização estabelecida para a sua organização.

A intervenção da ANTRAM, pelo facto de incidir quase exclusivamente no âmbito do setor dos transportes rodoviários de mercadorias, atendendo ao conhecimento do setor, à especialização e à experiência dos seus consultores e formadores nesta área constituiu só por si uma mais-valia para a execução deste tipo de projetos.

De referir também que, as entidades destinatárias foram bastante receptivas às intervenções realizadas, tendo sido atingido um bom volume de formação/consultoria nas empresas aderentes.

As empresas que beneficiaram do projeto apresentam-se hoje mais qualificadas e abertas a outras iniciativas, quer de consultoria, quer de formação pois puderam constatar os benefícios da sua participação.

Resume-se de seguida a avaliação efectuada pelos vários intervenientes:

Conclusões e recomendações da equipa de consultores e/ou formadores

O balanço global do projeto é positivo, tendo em conta o bom desempenho das empresas, que demonstraram capacidade para prosseguir os seus objetivos.

Foram também muito úteis os cursos de formação realizados, os quais foram ao encontro das necessidades das empresas, pro-

Todas as empresas intervencionadas deverão continuar a apostar na formação dos seus trabalhadores.
Devem implementar as ferramentas de gestão apreendidas no projeto.

Auto-avaliação dos empresários, em termos de grau de satisfação com a globalidade da intervenção

Na vertente da consultoria, que envolve a disponibilidade do consultor, capacidade de resposta e impacto no dia-a-dia, recebemos como resposta dos empresários - "Muito satisfeito".

Na vertente da formação, que envolve a utilidade, a qualidade da equipa formativa, impacto no dia-a-dia e satisfação global, a resposta dos empresários foi "Muito satisfeito".

Pareceres das empresas

Aproveitar o projeto para adquirir mais competências para os trabalhadores e também para realizar melhorias nas empresas que as

Permitiu reflectir, analisar e partilhar experiências de realidades diferentes, colocando-se em melhor posição para perspetivar a evolução do setor de atividade.

Para a Gerência das empresas a participação nos cursos de formação, permitiu, a atualização de competências de gestão, enquadrar de forma inovadora o enquadramento e a envolvente da empresa, bem como encontrar novos inputs que sustentem novas metodologias de trabalho.

Foi também referido por algumas empresas, que após a realização deste projeto, ficaram mais fortes para enfrentar os desafios do mercado.

Também foi assinalada a utilidade da relação que estabeleceram com outras empresas do mesmo ramo.

Foi referido que este tipo de apoio às empresas é fundamental e por isso solicitam à ANTRAM que mantenha este tipo de intervenção junto do setor.

Dinamizar
antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
CCP
CONFEDERAÇÃO DO COMÉRCIO E SERVIÇOS PORTUGAL
COMPETE 2020
PORTUGAL 2020
UNIÃO EUROPEIA
Fundo Social Europeu

Assistência Documental ANTRAM

Não perca tempo com burocracias. Nós tratamos disso por si!

No âmbito do apoio que é prestado pelos Serviços Regionais, a ANTRAM proporciona um leque variado de serviços de assistência documental, nomeadamente em questões ligadas a:

Acesso à Atividade

- Capacidade profissional (solicitação de diplomas, reconhecimento nacional e internacional)
- Constituição de empresas (pedido de cartão, marcação e realização de escrituras, registos)
- Alvarás e licenças comunitárias (pedido e renovação, alteração à sede, gerência, designação e capital social)

Condutores

- Pedido e renovação de certificados ADR e renovação de carta de condução

Veículos

- Licenciamento e respetiva renovação (nacional e internacional)
- Livretes (cancelamento e alterações), títulos de propriedade e transferência de propriedade
- Homologações e inspeções
- Autorizações especiais de circulação (anuais e ocasionais)
- Certificados ATP
- ADR (pedido e renovação de certificados de aprovação ADR, inspeções)

Transporte Internacional

- Autorizações bilaterais e multilaterais
- Certificados de motoristas

www.antram.pt

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

Para mais informações contacte os Serviços Regionais ANTRAM

Região Norte	Região Centro	Região Lisboa	Região Sul – Évora	Região Sul – Faro
+351 226 079 120	+351 239 497 940	+351 218610370	+351 266 739 500	+351 289 820 848
regiao.norte@antram.pt	regiao.centro@antram.pt	regiao.lisboa@antram.pt	regiao.sul@antram.pt	regiao.sul@antram.pt

Auditoria energética para frotas: Uma ferramenta valiosa para reduzir custos, melhorar a sustentabilidade e proteger o meio ambiente

Gonçalo Marques
Gestor Comercial

A auditoria energética (AE) para frotas, é um processo que identifica e implementa medidas para melhorar a eficiência energética de uma frota de veículos.

Este tipo de auditoria é desde alguns anos, obrigatória para empresas com consumos de combustíveis anuais superiores a 500 toneladas equivalentes petróleo (TEP), sensivelmente 550 mil litros de gasóleo, podendo originar coimas para as empresas que não cumpram esta obrigatoriedade.

No entanto, para além da obrigatoriedade do cumprimento legal, é igualmente importante — e por isso importa destacar — os benefícios que em sede de redução de custos uma auditoria bem-sucedida pode proporcionar à empresa.

Segundo um estudo do U.S. Department Of Energy, esta economia poderá ir até 20% dos custos com combustível, além da inerente redução de emissões de gases de efeito estufa e melhoria da segurança global.

Com efeito, a AE permite identificar oportunidades de melhoria de eficiência, tais como:

- Adoção de veículos mais eficientes;
- Implementação de programas de manutenção preventiva;
- Formação dos motoristas em condução económica e ambiental;
- Otimização de rotas;
- Adoção de veículos elétricos ou híbridos;
- Compensação das emissões de carbono;
- Utilização de software de gestão de frota.

Neste sentido, a AE para as frotas, acabam por consubstanciar uma ferramenta valiosa para empresas que desejam reduzir os custos, melhorar a sustentabilidade e proteger o meio ambiente.

Os resultados mais visíveis são:

- Redução de custos com combustível;
- Redução das emissões de gases de efeito estufa;
- Melhoria da qualidade do ar;
- Redução do impacto ambiental;
- Melhoria da segurança;
- Aumento da eficiência operacional;
- Melhoria da imagem da empresa.

O transporte rodoviário de mercadorias (TRM) é, e será por longos anos, indispensável e insubstituível para a economia nacional, sendo responsável por cerca de 90% das mercadorias que circulam no país.

Sabemos que, uma das consequências diretas e inevitáveis do elevado volume de mercadorias transportadas é o impacto ambiental que tal representa e que, apesar de não ser o principal meio poluidor, pode ser ajudado em reduzir tal impacto.

Na verdade, um estudo realizado pelo CNADS em 2018 revelou que o TRM é responsável por 23% das emissões de gases de efeito estufa no país pelo que, importa encontrar soluções, que permitam mitigar este efeito.

As auditorias energéticas são em si mesmas, uma das formas que permitem ajudar a alcançar as metas ambientais.

A ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias, como entidade que representa os interesses do setor perante as autoridades públicas, defende os direitos e interesses dos seus associados, promove a segurança rodoviária, a eficiência energética e contribui para o desenvolvimento sustentável do setor sendo por isso o parceiro preferencial para a eficaz Auditoria à sua frota.

A ANTRAM detém o conhecimento e capacidade para não só o ajudar a reduzir custos operacionais como na defesa e melhoria da imagem pública do setor.

Contacte a ANTRAM hoje mesmo e saiba mais sobre como uma auditoria energética para frotas pode beneficiar a sua empresa.

Auditoria Energética

É tempo de mudar

Regulamento da Gestão do Consumo de Energia para o Setor dos Transportes

A sua frota consume anualmente mais de 500 mil litros* de gasóleo?

Cumpra as obrigações legais do RGCE. Evite coimas.

* Aproximadamente 500 tep/ano

antram

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

Síntese legislativa

Portaria n.º 244-B/2023, de 28 de julho
Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Portaria n.º 244-A/2023, de 28 de julho
Mantém a trajetória de descongelamento gradual da atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO2, mantendo uma suspensão parcial da sua atualização.

Lei n.º 36/2023 , de 26 de julho
Transpõe a Diretiva (UE) 2021/514 do Conselho, de 22 de março de 2021, que altera a Diretiva 2011/16/UE, relativa à cooperação administrativa no domínio da fiscalidade, alterando o Regime Geral das Infrações Tributárias, o Regime Complementar do Procedimento de Inspeção Tributária e Aduaneira e o Decreto-Lei n.º 61/2013, de 10 de maio.

Decreto-Lei n.º 61/2023, de 24 de julho
Altera o modelo de governação dos fundos europeus atribuídos a Portugal através do Plano de Recuperação e Resiliência e ajusta os procedimentos relativos aos respetivos pagamentos.

Decreto-Lei n.º 59/2023, de 21 de julho
Altera o Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículo sem Circulação.

Lei n.º 34/2023, de 19 de julho
Autoriza o Governo a alterar o Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais, o Código de Procedimento e de Processo Tributário, o Regime Geral das Infrações Tributárias e o Decreto-Lei n.º 42/2001, de 9 de fevereiro.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 71/2023, de 14 de julho
Reintroduz o controlo documental de pessoas nas fronteiras nacionais durante a Jornada Mundial da Juventude 2023.

Lei n.º 32/2023, de 10 de julho
Elimina a obrigação de afixação do dístico do seguro automóvel, alterando o Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto.

Decreto-Lei n.º 53/2023, de 5 de julho
Procede à regulamentação da Agenda do Trabalho Digno.

Lei n.º 31/2023 , de 4 de julho
Cessação de vigência de leis publicadas no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Portaria n.º 187-C/2023, de 3 de julho
Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Portaria n.º 187-B/2023, de 3 de julho
Mantém a trajetória de descongelamento gradual da atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO2, mantendo uma suspensão parcial da sua atualização.

Portaria n.º 187-A/2023, de 3 de julho
Prorroga até 31 de dezembro de 2023 o regime transitório aplicável aos abastecimentos realizados em ou para instalações de consumo próprio no âmbito do regime do «gasóleo profissional».

Decreto-Lei n.º 43/2023, de 12 de junho
Transpõe a Diretiva (UE) 2020/1057, relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário e cria o respetivo regime sancionatório.

Portaria n.º 154/2023, de 6 junho
Portaria de extensão do contrato coletivo entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e outra e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTRANS.

Portaria n.º 150-B/2023, de 5 de junho
Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Portaria n.º 150-A/2023, de 5 de junho
Mantém a trajetória de descongelamento gradual da atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO2, mantendo uma suspensão parcial da sua atualização.

Frederico Mendes & Associados

Incentivos Fiscais | O impacto dos novos incentivos fiscais no setor dos Transportes

Desde 1 de janeiro de 2023 que entraram em vigor dois novos benefícios fiscais que podem ser utilizados pela generalidade das empresas do setor dos transportes, nomeadamente:

— Incentivo Fiscal à Valorização Salarial;

— Regime Fiscal de Incentivo à Capitalização das Empresas;

O primeiro visa premiar as empresas que procedam ao aumento dos salários dos seus colaboradores, permitindo que os encargos correspondentes ao aumento determinado por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho dinâmica, relativos a trabalhadores com contrato de trabalho por tempo indeterminado, sejam considerados em 150 % do respetivo montante.

Para este efeito, são considerados como encargos os montantes suportados pela empresa com o trabalhador quer a título de remuneração fixa quer por via das contribuições para a Segurança Social a cargo da entidade, desde que a remuneração dos trabalhadores em questão tenha aumentado em pelo menos 5,1%, entre o último dia do período de tributação do exercício em causa (2023) e o último dia do período de tributação do exercício anterior (2022).

Quanto ao segundo benefício fiscal, visa incentivar as empresas à capitalização, concedendo o direito de dedução ao lucro tributável de do montante dos aumentos líquidos dos capitais próprios elegíveis.

Consideram-se como aumentos de capitais próprios elegíveis (i) as entradas realizadas em dinheiro no âmbito da constituição de sociedades ou do aumento do capital social da sociedade beneficiária; (ii) as entradas em espécie realizadas no âmbito de aumento do capital social que correspondam à conversão de créditos em capital; (iii) os prémios de emissão de participações sociais; (iv) e a aplicação dos lucros contabilísticos passíveis de distribuição em resultados transitados ou, diretamente, em reservas ou no aumento do capital.

Aos aumentos de capitais próprios elegíveis devem ser deduzidas as saídas, em dinheiro ou em espécie, a favor dos titulares do capital, a título de redução do mesmo ou de partilha de património, e as distribuições de reservas ou de resultados transitados.

A dedução prevista não pode exceder, em cada período de tributação, o maior dos seguintes limites:

— 2.000.000 €;

— 30% do EBITDA.

No entanto, a parte da dedução que exceda o limite dos 30% do EBITDA, é dedutível na determinação do lucro tributável de um ou mais dos cinco períodos de tributação posteriores.

Para mais informações contacte p.f.
Pedro Martins (pm@fredericomendes.pt)

O seu calendário fiscal para outubro – dezembro de 2023

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

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
2 OUT	IRC	2.º pagamento por conta do IRC	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
2 OUT		Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a julho de 2023	Modelo 30	Internet	n/a	
10 OUT	IRS IRC SS	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a setembro de 2023 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações AT/SS	Internet	n/a	
20 OUT	IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a setembro de 2023	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20 OUT	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamentoreferente a setembro de 2023	Declaração mensal de IS	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20 OUT	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativa às operações efetuadas em agosto de 2023	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
20 OUT	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a setembro de 2023	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
25 OUT	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em agosto de 2023	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
31 OUT	IRS / IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a agosto de 2023	Modelo 30	Internet	n/a	
10 NOV	IRS IRC SS	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a outubro de 2023 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações AT/SS	Internet	n/a	

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
20 OUT	IRS IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a outubro de 2023	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20 NOV	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a outubro de 2023	Declaração mensal de IS	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20 NOV	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral relativa às operações efetuadas em setembro e no 3.º trimestre de 2023, respetivamente	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
20 NOV	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a outubro de 2023	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS / Internet CTT/Multibanco	
27 NOV	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em setembro, e pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal trimestral, relativa às operações efetuadas no 3.º trimestre de 2023	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
30 NOV	IRS / IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a setembro de 2023	Modelo 30	Internet	n/a	
11 DEZ	IRS IRC SS	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a novembro de 2023 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações AT/SS	Internet	n/a	
15 DEZ	IRC	3.º pagamento por conta do IRC	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades colaboradoras	
20 DEZ	IRC/IRS	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a novembro de 2023	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades colaboradoras	
20 DEZ	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a novembro de 2023	Declaração mensal de IS	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20 DEZ	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativa às operações efetuadas em outubro de 2023	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
26 DEZ	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em outubro de 2023	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.

BREVES

Alemanha: aumento de portagens a 1 de dezembro de 2023

O governo alemão aprovou recentemente novos aumentos nas taxas de portagens que entrarão em vigor a partir do dia 1 de dezembro de 2023.

As novas taxas a implementar passam a incluir uma nova componente relacionada com as emissões de CO_2, o que irá determinar um aumento significativo no seu valor final, sendo que em alguns casos o mesmo passa para o dobro do valor pago atualmente.

A título de exemplo, no caso dos veículos Euro VI, trator com semirreboque (40ton. – 5 eixos) - que atualmente pagam 0.19 €/km - o valor a pagar a partir do dia 1 de dezembro de 2023 será na ordem dos 0.348 €/km, o que representa um aumento de 83.2% (+ 0.158 €/km).

A ANTRAM alerta os transportadores para que comecem a ter em conta, o aumento de portagens que será aplicado em território alemão, que como já referimos, será efetivamente muito elevado.

Polónia: proibição de ultrapassagem para camiões

Desde o dia 1 de julho está em vigor uma nova normativa que proíbe os veículos pesados de efetuarem ultrapassagens em algumas das rodovias polacas.

Esta proibição aplica-se a veículos das categorias N2 (veículos de peso bruto superior a 3,5 toneladas mas não superior a 12 toneladas) e N3 (veículos de peso bruto superior a 12 toneladas) e ainda aos conjuntos de veículos de comprimento superior a 7 metros, em circulação nas vias rápidas (marcadas com letra "S") e autoestradas (marcadas com a letra "A").

Reino Unido: Ecotaxa britânica reativada no dia 1 de agosto de 2023

Recordamos que, as autoridades britânicas reativaram no dia 1 de agosto de 2023 a denominada "ecotaxa britânica" que se encontrava suspensa desde o ano de 2020.

A Ecotaxa britânica é cobrada a veículos matriculados fora do Reino Unido, com peso bruto igual ou superior a 12.000kg e que circulem nas autoestradas e estradas classificadas com a letra "A".

O valor a pagar irá depender do peso do veículo, da classe de emissão euro e do tempo passado em território britânico.

Espanha: prorrogação dos apoios à aquisição do combustível

O governo espanhol, através da publicação do Real Decreto-Lei 5/2023, de 28 de junho, decidiu no âmbito das medidas de resposta às consequências económicas e sociais da Guerra da Ucrânia, prorrogar os apoios para a aquisição de gasóleo (artigo 167º do RDL 5/2023).

Assim, durante os meses de julho e setembro, o valor do apoio passa a ser de 10 cêntimos por litro e entre outubro e dezembro, o valor do apoio será de 5 cêntimos.

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

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

Grupo Vidal aposta na renovação da frota

A aposta constante do Grupo Vidal na renovação da sua frota tem como objetivo proporcionar melhores condições de trabalho aos seus colaboradores e, ao mesmo tempo, dar mais garantias de cumprimento dos prazos de entrega aos clientes, contribuindo ainda para a preservação do meio ambiente, pela cada vez menor emissão de CO2.

LASO concluiu transporte de bases para torres eólicas

A LASO concluiu o transporte de falanges para tubos eólicos com 8.60 metros para o CSWind Portugal, S.A. em Aveiro.
Dada a complexidade desta operação de transporte foi necessário o acompanhamento de pilotos da empresa mas também acompanhamento policial para garantir a segurança durante o transporte. A par desse procedimento de prevenção, foi também necessário contorno de sinalização e corte total da A25.

Torrestir abre plataforma logística em Leiria

A Torrestir continua o seu crescimento rumo a novos desafios. Com a abertura da nova plataforma de Leiria, a empresa bracarense reforçou a sua presença nacional, garantindo um melhor acesso à logística e transporte de carga na região de Leiria, resultando numa maior eficácia nas entregas.

Equipada com tecnologia de ponta, a plataforma de Leiria permite uma maior e melhor capacidade de armazenagem e movimentação de cargas para entregas sem limites.

Grupo TKW reforça frota

A renovação da frota é uma constante no grupo sediado na Maia. Dos camiões agora adquiridos três destinam-se à TKW Cargo - que tem no transporte rodoviário de mercadorias a principal atividade – e dois à TKW Logistics. Em qualquer dos segmentos, o objetivo de aumentar a frota passa por torná-la mais fiável e eficiente em termos de consumos de combustível e emissões de gases poluentes.

Scania Super460R

O modelo Scania 460R é um dos primeiros camiões equipados com o novo grupo motopropulsor Scania Super. Este elegante trator 460R detém aquilo que provavelmente é o motor de combustão de camiões pesados mais avançado do mundo.

Os modelos Super são uma gama totalmente nova e inovadora de motores de 13 litros com capacidade para biocombustíveis, proporcionando melhor economia operacional total de uma forma sustentável. Em geral, um camião com um grupo motopropulsor Super reduzirá a poupança de combustível em 8% em relação à geração de motores DLU líderes do setor da Scania que o substitui.

O novo grupo propulsor - Super de 13 litros - não tem nada em comum com o seu antecessor. Está disponível em quatro níveis de potência para Euro 6, tem dupla árvore de cames à cabeça e foi concebido para oferecer um mínimo de perdas passivas devido à redução do atrito interno. Pode ser encomendado com um sistema de travagem auxiliar CRB (travagem de libertação por compressão), que também pode ser combinado com um retardador Scania R4700D para uma capacidade de travagem excecional.

A nova caixa de velocidade Scania Opticruise – G25CM - fornece uma parte crucial do desempenho total do novo grupo motopropulsor, é 60 kg mais leve comparativamente com a anterior geração e os intervalos de troca de óleo foram também melhorados, devido à maior precisão e à utilização de filtros de óleo maiores e de óleo de alta qualidade.

Em parte, a poupança de combustível anunciada, pode ser atribuída ao sistema Twin SCR da Scania com uma primeira injeção de AdBlue logo após a unidade turbo. Ao retirar alguns dos picos de NOx já existentes, em que os gases de escape ainda estão muito quentes, a eficiência total do sistema de pós-tratamento é dramaticamente aumentada. A segunda dose é então injetada na posição habitual dentro do sistema de pós-tratamento. Em suma, o sistema Scania Twin-SCR é uma forma inteligente de fazer o melhor uso possível da energia no fluxo de escape.

Motor: Scania DC13 176 460cv, Euro 6, seis cilindros em linha, de 13 litros de cilindrada. Potência máxima de 460cv a 1800 rpm, binário máximo de 2500Nm entre as 900rpm até 1290rpm.
Cabine: serie Rde teto alto.
Transmissão: Caixa automatizada Scania Opticruse (G25CM).
Sistema de travagem auxiliar: CRB de 343 kW @ 2.400 rpm.
Engrenagem de eixo: Scania R756 redução única.
Relação de eixo: 2,31.
Eixo frontal: Mola em lâminas, 1x39, 7500kg.
Eixo traseiro: 4-bolsas fole, 11.500kg.
Distância entre eixos 3.750mm.
Dimensão da cabine: comprimento 5960mm; largura 2600mm; altura 3698mm (sem defletores de teto).

Este camião Scania foi construído com a nova arquitetura MACH (que oferece maior modularidade) e com a nova e inteligente solução de depósito da Scania com uma unidade de otimização de combustível. A Unidade de Otimização de Combustível ("Fuel Optimisation Unit" - FOU), instalada na lateral do tanque principal, acaba por resolver o problema de uma vez por todas o clássico desafio sobre como utilizar todo o combustível do tanque e ao mesmo tempo, contribui-se para uma manutenção mais fácil.

A nova Scania Super 460R esteve recentemente em Portugal e a Revista ANTRAM acompanhou-a num percurso de cerca de 80km, realizado em estrada nacional e autoestrada (Vialonga-Porto Alto-Montijo--Lisboa-Vialonga). O veículo que fazia conjunto com um semirreboque de 3 eixos, com carga, circulou a uma velocidade média de 65km/h e no final do percurso - que durou cerca de 1h30 para concluir os cerca de 80km do trajeto realizado - o consumo total de combustível verificado foi de 25,6 litros. O consumo de combustivel verificado nesta operação, face à geração anterior, é de facto inferior.

No interior da Scania 460R, o ruído do motor ao rodar em baixas rotações é bastante reduzido. O espaço interior e os acabamentos premium do modelo em teste, oferecem ao condutor o conforto ideal e liberdade de movimentos para viagens de longo curso.

DaimlerTruck apresentou em junho, no Algarve, os novos eActros e Econic

Na senda da meta da descarbonização, a DaimlerTruck Portugal lançou oficialmente, no mercado nacional, as suas versões de camiões elétricos de última geração, o Mercedes-Benz eActros e o Mercedes-Benz eEconic, durante um evento realizado no Autódromo Internacional do Algarve, no passado mês de junho.

Durante o evento, a marca germânica tinha disponível, para testes, cinco unidades do eActros, essencialmente destinado à distribuição urbana e uma unidade eEconic para a recolha de resíduos urbanos.

A condução suave e silenciosa, aliada a uma aceleração imediata e potente, graças ao eixo elétrico com dois motores, exclusivo da marca e ainda, um eficiente sistema regenerativo que permite aumentar a autonomia com uma condução adequada, foram comprovados durante os testes, para cada um dos modelos. Foi ainda possível testar o sistema de travagem incorporado nestes modelos, com cinco níveis de intensidade, denominado por "One Pedal" e que permite dispensar quase totalmente o uso do pedal do travão, algo de grande importância em serviços urbanos.

Além dos testes efetuados no circuito do Autódromo, foi ainda apresentado o eConsulting, um serviço de aconselhamento que apoia o cliente na transição para a mobilidade elétrica, desde a fase inicial de análise até à sua implementação, diversas soluções de carregamento e as diferentes soluções digitais disponibilizadas pela marca, através do portal Fleetboard.

A marca oferece também soluções digitais inovadoras, disponíveis através do portal Fleetboard, que incluem os serviços Mercedes-Benz Uptime, Fleetboard Charge Management, Mapeamento e Logbook.

Foi ainda abordada a oferta formativa especialmente concebida para os novos condutores de eTrucks, que abrangem temas como a segurança e a otimização da condução para uma maior autonomia deste novo tipo de viaturas.

Este evento contou com a participação de um dos parceiros da marca para a transição elétrica em Portugal, a Siemens Portugal, que proporcionou a demonstração de um carregador DC para veículos elétricos, de 150 kW.

Os novos eActros e eEconic que estão disponíveis para comercialização no mercado português desde o mês de julho, representam a próxima evolução dos camiões da Mercedes-Benz e são o resultado do compromisso da marca em promover a sustentabilidade e a inovação no setor dos transportes, com zero emissões na utilização deste tipo de veículos.

Novo eActros: Uma nova era na mobilidade de camiões elétricos

O eActros, é o primeiro camião totalmente elétrico da Mercedes-Benz, fazendo parte de uma solução integrada oferecida pela marca. Desenhado para operações de distribuição urbana ou regional, o eActros, está disponível nas versões eActros 300 e o eActros 400, com packs de baterias de três ou quatro módulos, com uma capacidade total de cerca de 336 kW ou 448 kW e com uma autonomia de até 300 ou 400 km, respetivamente.

O novo eActros destaca-se pelo seu design moderno e aerodinâmico, bem como pela sua cabina espaçosa e confortável. Equipado com sistemas avançados de assistência ao condutor, o eActros proporciona uma experiência de condução segura, intuitiva, silenciosa com um maior conforto.

O Mercedes-Benz eActros 300 pode ser carregado numa estação de carregamento com uma potência de até 160 kW, demorando cerca de 1 hora a carregar dos 20% aos 80% da bateria, ou cerca de 1 hora e 30 minutos no caso do eActros 400. Graças ao sistema de recuperação no eActros, a energia elétrica pode ser recuperada durante a condução, em desacelerações e travagens.

Lecitrailer inaugura base de serviço pós-venda em Mangualde

As novas instalações da Lecitrailer contam com 36.000 m2 e estão equipadas com o equipamento mais moderno e tecnologia sofisticada, que permitem oferecer aos seus clientes uma ampla gama de serviços de semirreboques, desde a manutenção, diagnóstico e revisões.
À semelhança das outras bases – cinco localizadas em Espanha, nas cidades de Saragoça, Barcelona, Madrid, Valência e Sevilha, e uma em França, em Lyon - estas instalações permitem que a Lecitrailer esteja mais próxima dos clientes nacionais.

MAN Truck & Bus celebra 25 anos de presença em Portugal

A MAN Truck & Bus Portugal, um dos principais fabricantes de veículos comerciais da Europa, está a celebrar um quarto de século de presença no mercado português.
Além do papel ativo que assume na promoção da sustentabilidade no setor do transporte, com a crescente preocupação ambiental, a empresa tem investido em soluções de mobilidade mais ecológicas, incluindo veículos movidos a energia elétrica e a gás natural, contribuindo para a redução das emissões de carbono e para a melhoria da qualidade do ar.
Ao completar 25 anos em Portugal, a MAN Truck & Bus Portugal reafirma o seu compromisso em ser um parceiro de confiança para o setor do transporte.

Michelin lança solução para trazer mais valor às frotas

A Michelin apresentou recentemente a MICHELIN Connected Mobility, uma solução que que inclui pneus MICHELIN, serviços para gerir e otimizar a performance dos pneus, uma nova solução de manutenção preditiva e de alertas e ainda as soluções MICHELIN Connected Fleet, como veículos conectados com soluções de gestão de frotas diárias, apoio ao cliente e aconselhamento.
Com esta solução integral, as frotas beneficiarão de melhorias nos seus resultados, com alertas em direto e planos de manutenção preventiva dos pneus, visibilidade dos trajetos em curso e localização dos seus veículos em tempo real, gestão de motoristas e de ativos, e a excelência operacional da rede de prestadores de serviços.

Renault Trucks digitaliza o interior das cabines e reforça os seus equipamentos de segurança

Com o objetivo de melhorar o bem-estar e a segurança do condutor, a Renault Trucks introduziu melhorias significativas nos seus veículos pesados nas gamas T, T High, C & K. A marca otimizou o interior da cabine, combinando conforto e ergonomia, e equipou os seus camiões com tecnologia avançada de assistência ao condutor, para melhorar a segurança na estrada. Estas características estarão igualmente disponíveis nos modelos Renault Trucks E-Tech T & C, totalmente elétricos.

Alfatrailer junta-se à rede de oficinas autorizadas Farcinox

A Farcinox, fabricante espanhola de cisternas e contentores-cisterna, reforçou a sua presença internacional com a chegada a Portugal da Farcinox Service, de mãos dadas com o conceituado centro Serviço pós-venda Alfatrailer, que integra a rede de oficinas autorizadas da marca.
A chegada da Farcinox a Portugal insere-se no plano de expansão internacional da empresa.

Vende-se

Empresa de Transportes Internacional e Nacional

Pleno Funcionamento · Motivo Pessoal
Alvará Transportes Rodoviários de Mercadorias - CAE 49410
Capital Social 125.000,00 € · Mais de 10 anos Atividade

Para mais informações contactar
Telemóvel: 962 345 580 · E-mail: empresavendaempresa@gmail.com

Reunião com o deputado municipal, Pedro Almeida

O IPTrans recebeu a visita, no passado dia 26 de junho, do deputado municipal Pedro Almeida, da Iniciativa Liberal.
Foi uma reunião que serviu para o deputado ficar a conhecer a realidade do IPTrans, bem como os desafios que se colocam para o futuro.
A mesma foi muito frutuosa, tendo o deputado mostrado muito interesse em apoiar e seguir o projeto.

Cursos Técnicos Superiores Profissionais

Estão previstas novas turmas de CTeSP de Logística e de Tecnologia e Programação em Sistemas de Informação nas instalações do IPTrans, em Loures.
Um Curso Técnico Superior Profissional (CTeSP) em regime pós-laboral, confere uma formação de nível 5 ISCED (Short-cycle tertiary education), orientada para o mercado de trabalho.
Estes cursos, oferecem ainda a possibilidade de beneficiar de apoios e/ou bolsas.
Mais informação no site do IPTrans em "Oferta formativa / Adultos / CTESP".

Educação no Centro

Teve lugar, no Pavilhão Paz e Amizade, na tarde de 5 de junho, com o tema "Educação no Centro", a homenagem aos agentes educativos.
O evento contou com a presença do presidente da Câmara Municipal de Loures, Ricardo Leão, que deu início à cerimónia de entrega dos galardões aos homenageados dizendo que "…hoje temos cada vez mais educação no centro" e reforçando o papel importante que a escola tem.
O IPTrans marcou presença e recebeu o seu galardão, que teve como referência o poema de Zeca Afonso "A formiga no carreiro".

III Jornadas Pedagógicas IPTrans

Teve início, no dia 18 de julho, no auditório do IPTrans, as III Jornadas Pedagógicas em que participaram os trabalhadores/docentes da escola.
Foi um dia com algumas atividades e debates, que contou também com uma formação da parte da tarde.

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 20 · PORTUGAL 2020 · acelerador QUALIFICA

SELO DE CONFORMIDADE EQAVET · REPÚBLICA PORTUGUESA · EDUCAÇÃO

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

PARCERIA ELETRIZANTE.

O novo eActros. Charged & Ready.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust