

revista

Nº 414 | jan/fev/mar 2025 | Trimestral | Ano XLV

antram



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

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



NEXT GENERATION

JORNADAS



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

reportagem pág 8



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

entrevista

MJRF

Entre a Tradição Familiar e os Novos Rumos do Setor de Transportes pág. 4

associativismo

Jornadas Next Generation pág. 8

associativismo

Diplomas de Honra

IRU premeia uma vez mais 67 motoristas pág. 10

assessoria jurídica

Política Europeia para 2025: O que esperar para o Sector pág. 16

Rodar Direito

pág. 18

opinião/técnica

Transporte de Mercadorias Perigosas e Tacógrafos:

algumas novidades pág. 24

A Contribuição de Serviço Rodoviário

pág. 28

notícias dos associados

pág. 34

comerciais

pág. 38

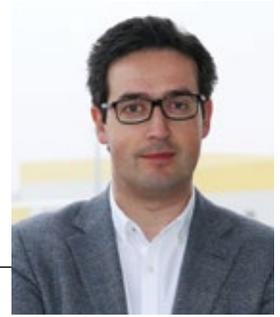
notícias IpTrans

pág. 44



Revista ANTRAM nº - 414

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** ACT, Ana Souta, ANSR, Armando Miranda, Daniela Costa Lopes (PwC), Francisco Gerales, Frederico Mendes & Associados, José Encarnação, José Luís Saragoça, Leonor Castro (IPTrans), Luísa Gonçalves, Mónica Silva, PwC · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T · internet: www.antram.pt · email:sede@antram.pt · NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2.º Esq. - Sala A - Pedrulha 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regio.centro@antram.pt · **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regio.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul:** MARE - Mercado Abastecedor da Região de Évora, 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: luísa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt · **Impressão:** Grafisol - Edições E Papelarias, Lda - R. das Maçarocas, Business Center, Abrunheira, 2710-056 Sintra · **Periodicidade Trimestral** · **Tiragem:** 4000 ex. · **Distribuição gratuita aos Associados** - Número avulso: 2,50 Euros · **Assinatura Anual:** 10,00 Euros (mais portes de envio) · Reg. ERC n.º 106 187
Estatuto editorial na página de internet: www.antram.pt



Caro Associado,

A ANTRAM completa 50 anos de vida este ano de 2025.

São 50 anos de história, de histórias!

São 50 anos de intervenção na sociedade promovendo o sector do transporte rodoviário de Mercadorias.

São 50 anos e centenas de pessoas que se dedicaram à causa dos transportadores, levando as suas ideias, propostas, projectos, sonhos, alertas a todos aqueles que, ao longo do tempo interagiram com o nosso sector, desde o comum cidadão que, sem se aperceber, depende diariamente do labor das empresas transportadoras, às autoridades, sectoriais, policiais, entre outras, aos políticos, representantes internacionais, sindicatos e, sobretudo, empresários, mesmo os não associados, que fizeram parte desta viagem.

São 50 anos de trabalhadores dedicados ao desenvolvimento do sector, contribuindo com conhecimento técnico na ajuda diária aos transportadores e na preparação das ferramentas que nos permitiram evoluir ao longo dos anos.

São 50 anos de contributos para ajudar a construir uma atividade forte e com um papel de representação do nosso país além-fronteiras, onde, a cada 50 kms nas estradas francesas, se vêem mais de 50 camiões portugueses, muitos deles ostentando nomes de pequenas aldeias e vilas de zonas desprotegidas de Portugal e que têm nessas mesmas empresas, os seus grandes embaixadores.

E não, não vou repetir que são 50 anos porque o que importa agora é preparar a associação para os próximos 50 anos que virão.

Serão 50 anos muito diferentes, com gente nova (que as “next generation” aproximam da ANTRAM), com desafios muito grandes, num contexto empresarial muito complexo, enquadramento legal de difícil entendimento e enorme exigência, onde os desafios de excesso de regulamentação se aliam à desproteção do nosso sector pelas autoridades. Se aliam a um ambiente económico cada vez mais agressivo, onde a baixa de preços é cada vez mais uma exigência do mercado que, ao mesmo tempo, nada faz para aumentar a produtividade do setor.

Serão, a julgar pela experiência mais recente, 50 anos, de políticos

mais fracos, de falta de lideranças icónicas pelas boas razões. De líderes mundiais maus, impreparados, simultaneamente perigosos, que agem em perseguição de agendas próprias como se os seus atos não tivessem repercussões em terceiros que, muitas vezes, são vistos como seres menores.

E, portanto, resta-nos acreditar que os vindouros, saberão, melhor até do que os passados, conduzir a ANTRAM nas águas difíceis que se avizinham.

Mas até lá, temos de tratar do presente, e mesmo num ano de comemoração, não podemos facilitar e temos de manter o foco.

Ainda há poucos dias, foi chumbada a moção de confiança do 24º Governo de Portugal, o que nos irá conduzir a novas eleições.

As terceiras em 3 anos! O que torna muito complicada a ação das associações empresariais.

Nada aqui direi sobre as novas eleições e sobre tudo o que conduziu às mesmas pois não é relevante nesta sede. Mas posso dizer que nos últimos 11 meses a ANTRAM viu o seu trabalho muito dificultado, sentiu-se pouco ouvida, pouco considerada e sentimos que os transportadores não foram valorizados. Há problemas que se perpetuam, há projetos de alterações legais que são gravemente atentatórias para o sector sem serem discutidas com a ANTRAM, há decisões que irão afetar um vasto número de empresas de transporte que não são comunicadas ao sector. Em suma, sentimos, ao longo dos últimos 11 meses, não termos sido merecedores do tempo e da atenção do Ministério das Infraestruturas, e isso é uma constatação cruel.

As novas eleições serão certamente uma oportunidade. Seja para um novo partido no Governo, seja para um novo Governo do atual partido. De uma forma ou de outra, apenas pedimos mais atenção para o setor e que as empresas, não apenas estas, mas todas, voltem a ter um papel central nas decisões políticas pois sem boas empresas não é possível gerar valor e, portanto, não é possível dar boas condições às pessoas.

Que mais este passo atrás possa trazer-nos um governo melhor para as empresas. Só o tempo o dirá! 

CAMPEONATO DE KARTING

50 ANOS

ANTRAM



REGIÃO NORTE

24 DE MAIO

KARTÓDROMO DE
VIANA DO CASTELO

REGIÃO CENTRO

10 DE MAIO

KARTÓDROMO DE
VILA NOVA DE POIARES

REGIÃO DE LISBOA

05 DE ABRIL

KARTÓDROMO
INTERNACIONAL DE PALMELA

REGIÃO SUL

05 DE ABRIL

KARTING
DE ALMANCIL

**FINAL
NACIONAL**

13 DE SETEMBRO
KIRO - KARTING DO BOMBARRAL

MJRF

Entre a Tradição Familiar e os Novos Rumos do Setor de Transportes



Conhecida no meio como “MJRF”, a Marcelino Jesus Rodrigues & Filho Lda. é uma empresa de transporte de mercadorias fundada em 1974 (ainda que o alvará só tenha sido concedido oficialmente em 1979) por Marcelino Jesus Rodrigues, homem de convicções que materializou a sua paixão pelos camiões num negócio familiar que já vai na terceira geração. Desde o início, o seu fundador sempre teve um amor profundo por máquinas e por tudo o que envolvia o transporte e a logística. Com uma visão clara de crescimento e inovação, Marcelino Jesus Rodrigues transformou o seu sonho em realidade, superando desafios e acreditando que o futuro só seria melhor se fosse construído com dedicação e coragem.

A gestão da empresa foi partilhada durante vários anos entre o pai – Marcelino – e o filho – José Rodrigues, que conduziu os camiões da casa durante 38 anos. Há cerca de uma década deixou para trás o volante para se dedicar exclusivamente à gerência administrativa da empresa criada pelo pai. Mesmo depois da reforma, José Rodrigues continua ativo no seu papel de liderança, que para além do trabalho administrativo inclui também apoio no serviço de mecânica que mantém toda a frota a laborar.

A empresa conta com uma frota de 14 camiões, 13 motoristas e duas administrativas. A gestão da frota e logística é liderada pelo filho – Mário Rodrigues -, que para além dessas funções ainda exerce o cargo de motorista.

Com sede na freguesia de Santa Bárbara de Nexe (concelho de Faro), a MJRF especializou-se em serviço basculante, que assegura por toda a Península Ibérica. Hoje, a MJRF é sinónimo de qualidade, confiança e excelência no mercado de transportes, mantendo a filosofia de quem não tem medo de investir no futuro e na evolução, focando-se em oferecer soluções inteligentes e eficientes aos seus clientes. O compromisso com a qualidade e o trabalho árduo que marcaram a sua origem continuam a ser o alicerce para o crescimento sustentável.



Quais são os maiores desafios que a empresa enfrenta atualmente?

É importante frisar, desde logo, que a nossa escala – uma pequena empresa – é totalmente diferente de uma grande corporação, mas penso que, curiosamente, há pontos em comum no que toca aos desafios. Em primeiro lugar, há que olhar para o aumento dos custos operacionais. O preço dos combustíveis, os custos associados à recorrente manutenção dos veículos e os custos com a mão-de-obra têm subido e pressionado as margens de lucro das empresas. No caso das viaturas mais recentes, temos notado que o que poupam em combustível acaba por não ser suficiente para suportar os custos de manutenção associados às novas tecnologias.

Depois, outro problema real é a escassez de motoristas qualificados e que estejam predispostos a aceitar as dificuldades inerentes à profissão, que por vezes pode ser dura. Nesta atividade tão específica, não nos podemos dar ao luxo de contratar pessoas que não têm um grau de experiência considerável, apesar de estar convicto que ninguém nasce ensinado. A profissão exige habilidades particulares, um certo talento e gosto pela mesma. Os jovens têm-se focado noutras áreas e é difícil encontrar profissionais 100% comprometidos como os que temos na MJRF.

As empresas de transporte estão, também, cada vez mais sujeitas a regulamentações ambientais, de segurança e de horário de trabalho, o que implica investimentos adicionais para nos mantermos em conformidade.

Claro que a adaptação às novas tecnologias também é um desafio. As empresas precisam de investir em sistemas mais modernos, mas muitas vezes têm dificuldades

financeiras ou estruturais para incorporar essas tecnologias nas suas operações.

A crescente pressão para adotar práticas mais sustentáveis também coloca o setor num dilema: as empresas precisam de encontrar alternativas mais ecológicas, como camiões elétricos ou combustíveis alternativos, mas isso é sinónimo de altos investimentos iniciais que uma pequena empresa não pode suportar.

Por último, como em qualquer outra empresa com a nossa dimensão, a comunicação acaba por ser praticamente inexistente e até um pouco rudimentar. Esse é um aspeto que queremos melhorar nos próximos anos.

Quais são os principais obstáculos que o setor do transporte rodoviário de mercadorias enfrenta para avançar na digitalização e descarbonização?

Os elevados custos de investimento, como falava, associados à digitalização e à descarbonização são um obstáculo. Uma empresa pequena nunca terá, sem os devidos apoios, a capacidade para adquirir veículos elétricos, adotar combustíveis alternativos ou até mesmo fazer adaptações nos veículos já existentes, porque outro obstáculo tem a ver precisamente com o facto de um serviço de mecânica providenciado pelas marcas ser muito caro. No nosso caso, ain-



da temos a sorte de ter motoristas dotados de talento para essa área e uma oficina própria. Contudo, a oficina acaba por ser um ativo apenas a 50%, derivado ao facto de as novas tecnologias não nos permitirem fazer todo o serviço no estaleiro. Uma empresa como a nossa, caso não tenha capacidade para ter oficina própria, tem fracas chances de continuar a sua operacionalidade.

Que tecnologias digitais a empresa já implementou ou pretende implementar?

As tecnologias digitais que já implementámos são aquelas que a lei nos impôs e que estão relacionadas com a alteração dos tá-cógrafos, mesmo em viaturas recentes. No futuro, gostaríamos de ter capacidade para instalar plataformas de rastreamento e análise de dados. Estamos abertos à mudança.

Quais são os principais benefícios que a empresa espera obter para a digitalização dos seus processos?

Acima de tudo, maior eficiência, eficácia e simplicidade nos processos.

Quais são os principais desafios que a empresa enfrenta ao implementar novas tecnologias digitais?

Temos constatado que alguns motoristas com uma faixa etária mais elevada têm e terão dificuldades quando a cabine do camião tiver de se transformar numa espécie de “escritório ambulante”, como se prespetiva que venha a acontecer no futuro. Ou seja, os motoristas terão de conciliar a condução, que por si só já é uma grande responsabilidade, e o trabalho administrativo. Isto porque já se fala em acabar com as guias de transporte em papel, por exemplo. A digitalização exige uma mudança na cultura organizacional da empresa, onde a aceitação de novas formas de operar precisa de ser promovida dentro das empresas, mas, no nosso caso, ainda não estamos nesse patamar nem sabemos quando vamos lá chegar.

Como está a empresa a envolver e a capacitar os seus colaboradores para lidar com as novas tecnologias digitais?

Para já, dentro da nossa realidade e olhan-

do às nossas necessidades, proporcionamos aos motoristas formações sobre tá-cógrafos, assim como outras relacionadas com a legislação.

Quais são as principais iniciativas que a empresa está a adotar para reduzir as suas emissões?

O investimento em AdBlue e toda a sua envolvimento tem sido grande e uma prioridade para a empresa, na tentativa de minimizar o efeito dos gases de escape dos motores. É, para já, a nossa forma de controlar as emissões poluentes e de diminuir a nossa pegada ecológica. Mas há ainda um longo caminho a percorrer, sabemos isso.

A empresa já investe em veículos com tecnologias mais limpas? Quais?

Ainda não trilhámos esse caminho. Costumo dizer que a democratização dos camiões elétricos não será uma realidade durante o meu tempo útil de gerência e, por isso, não tenho uma opinião consolidada sobre o assunto. À escala das empresas que



“Guardo na memória o 23.º Congresso da ANTRAM, que teve lugar em Albufeira no passado mês de outubro. Foi um dos congressos mais interessantes e pertinentes, onde tive a oportunidade de ouvir a opinião de vários oradores sobre temas que nos desafiam e preocupam a todos. Foi um excelente momento de reflexão conjunta”.

possuem camiões que fazem milhões de quilómetros por ano, é algo que terá de ser bem pensado. Para já, a renovação da frota, com a aquisição de veículos mais recentes e menos poluentes, é a aposta.

Quais são os principais desafios que a empresa enfrenta ao adotar práticas mais sustentáveis?

Essencialmente, o desafio é alcançarmos, depois, um volume de faturação que suporte essas mesmas práticas.

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

Nesse sentido, gostaria que uma boa parte dos expedidores e dos destinatários simplificassem os processos relativos às cargas e descargas. Por outro lado, o acesso por parte das pequenas empresas a sistemas de rastreamento e monitorização em tempo real seria algo que ajudaria a melhorar a eficiência operacional, otimizar rotas e a reduzir o consumo de combustível. Ferramentas de análise de dados acessíveis e intuitivas também ajudariam a prever manutenções e a otimizar o desempenho dos veículos. Para além da tão falada eletrificação da frota, o uso de combustíveis como o gás natural comprimido, o biogás ou até o hidrogénio poderão ser alternativas mais ecológica aos combustíveis fósseis. O incentivo à adaptação das frotas e a construção de infraestruturas de abastecimento são passos importantes para acelerar essa transição.

Otimizar sistemas que monitorizem o consumo de combustível em tempo real e forneçam feedback aos motoristas, também seria uma forma de reduzir o desperdício

e melhorar a eficiência da condução, por exemplo.

Estando a Associação a comemorar 50 anos de existência, existe algum momento que queira destacar no percurso de vida da ANTRAM?

Guardo na memória o 23.º Congresso da ANTRAM, que teve lugar em Albufeira no passado mês de outubro. Foi um dos congressos mais interessantes e pertinentes, onde tive a oportunidade de ouvir a opinião de vários oradores sobre temas que nos desafiam e preocupam a todos. Foi um excelente momento de reflexão conjunta.

Qual acha que deverá ser o papel e a intervenção da ANTRAM nos próximos (50) anos?

A ANTRAM desempenha um papel fundamental no setor do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal e na defesa dos interesses dos seus associados. Nos próximos anos, confrontada com novos desafios, a sua intervenção deverá passar por garantir incentivos adequados à transição energética e à digitalização das empresas (sobretudo nas de pequena dimensão), o que por sinal já acontece. A capacitação e formação profissional é outro aspeto que marca a intervenção da ANTRAM, ainda mais agora, num contexto de escassez de recursos humanos. A ANTRAM tem de continuar a influenciar políticas públicas e decisões regulatórias que impactam o setor. Isso inclui continuar a defender os interesses dos transportadores em áreas como a fiscalização, o controlo de custos (como o aumento dos preços dos combustíveis) e a melhoria das infraestruturas de transporte. Mais do que nunca, o setor deve estar próximo e a remar no mesmo sentido. 

PERFIL

Aos 18 anos, José Rodrigues tirou o curso de mecânica no Centro de Formação Profissional de Rio Meão, em Aveiro. Exerceu serviço militar, depois, durante cerca de 16 meses, entre 1979 e 1980. Mais tarde, com 21 anos, o destino e o incentivo do pai acabaram por levá-lo a entrar no mundo dos camiões, tendo conduzido durante 38 anos por estradas de norte a sul, incluindo também o país vizinho.

Em 1985, devido à crise económica da altura, abandonou o país e atravessou o Atlântico para trabalhar durante dois anos numa empresa de obras públicas nos Estados Unidos da América.

Apesar de já estar aposentado, é o atual gerente da Marcelino Jesus Rodrigues & Filho Lda.

Jornadas

No passado mês de fevereiro, Coimbra foi palco da edição de 2025 das Jornadas NextGeneration ANTRAM.

NEXT GENERATION

7 e 8 de fevereiro de 2025

Hotel NH Coimbra D. Inês

JORNADAS  **antram**
Associação Nacional de Estudantes de Engenharia

Continuando a apostar nas gerações vindouras, a ANTRAM, no âmbito da celebração dos seus 50 anos, promoveu nos dias 7 e 8 de fevereiro, em exclusivo para os jovens empresários do setor, um encontro para debater temas essenciais e fortalecer o associativismo. Foram 2 dias de muita aprendizagem, networking e partilha de experiências.

Nesta edição, a ANTRAM trouxe a debate o tema da liderança humanizada, assente na valorização do fator humano.

Na sexta-feira, Ricardo Costa, Chairman do grupo Bernardo da Costa, e autor do livro "A Felicidade é lucrativa" partilhou com os participantes a sua experiência enquanto empreendedor e criador do Departamen-





to da Felicidade. Reconhecido pela sua liderança visionária que tem revolucionado o panorama empresarial, Ricardo Costa destacou que num mundo cada vez mais complexo e competitivo como o de hoje, as organizações que se destacam são aquelas que compreendem a importância do fator humano, salientando que o papel dos líderes de hoje deve ir muito mais além da simples delegação de tarefas e cobrança de resultados. A liderança humanizada surge como um modelo que coloca as pessoas no centro das decisões, reconhecendo que o sucesso de uma empresa está diretamente ligado ao bem-estar e ao desenvolvimento de seus colaboradores.

Tendo por base o seu percurso enquanto empresário, empreendedor e gestor, Ricardo Costa partilhou com os jovens presentes vários exemplos de como a felicidade tem valor e pode efetivamente ser lucrativa em termos organizacionais. Para isso é essencial que o foco do líder passe também por criar um ambiente de trabalho onde os colaboradores se sintam valorizados, respeitados e parte integrante de um propósito maior. Os líderes de hoje devem-se assumir empáticos, transparentes e inspiradores, cultivando relacionamentos de confiança e incentivando o crescimento pessoal e profissional de suas equipas.

A sessão de sábado teve a colaboração da AESE Business School e foi orientada pelo professor Eduardo Pereira, especialista na área de Comportamento Humano e Diretor do Programa de Gestão e Liderança. Num cenário empresarial marcado por desafios imprevisíveis e mudanças aceleradas, a necessidade do desenvolvimento contínuo das competências de liderança tornou-se mais crucial do que nunca. A busca por uma compreensão mais ampla e integrada da gestão empresarial é fundamental para os bons resultados. Com efeito, esta sessão assentou em fazer uma aproximação ao mundo real, proporcionando aos participantes, através de um dinâmico trabalho de grupo, detetar e examinar problemas existentes, discutir as abordagens para a sua resolução e avaliar as consequências das diversas alternativas de ação.

Ao permitir a discussão de temas concretos, o método do caso trazido pelo professor Eduardo Pereira incentivou ao diálogo entre os presentes, promovendo que chegassem a uma solução razoável. Colocados



perante conflitos empresariais verídicos, os participantes foram chamados a assumir o papel de decisores em circunstâncias semelhantes às que poderão ocorrer no seu dia-a-dia nas suas organizações. Esperamos que esta edição das Jornadas Next Generation ANTRAM tenha sido para todos uma experiência enriquecedora e transformadora quer a nível profissional quer pessoal. 🌱

Diplomas de Honra

IRU premeia uma vez mais 67 motoristas

Em 2024 foram nove as empresas associadas da ANTRAM que viram distinguidos os seus colaboradores, num total de 67 premiados, com o Diploma de Honra da IRU.



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

A IRU atribuiu, em 2024, este prestigiado diploma a 1.847 motoristas de autocarros, autocarros de turismo, táxis e camiões de 23 países de todo o mundo em reconhecimento das suas notáveis conquistas em matéria de condução e segurança.

Recorde-se que para se qualificar para o prémio, cada candidato deve ter conduzido pelo menos 1 milhão de quilómetros durante uma carreira de mais de 20 anos, mantendo um registo impecável sem causar acidentes ou cometer quaisquer violações graves de trânsito, infrações alfandegárias ou administrativas. Estes motoristas representam os elevados padrões de profissionalismo e formação que a IRU defende através da IRU Academy, servindo de modelos para as gerações atuais e futuras de motoristas.

Reconhecendo o profissionalismo excepcional demonstrado pelos vencedores deste ano, o Secretário-geral da IRU, Umberto de Pretto, afirmou: *“Parabéns a todos os vencedores do Diploma de Honra da IRU de 2024.*

Os seus impecáveis registos de condução e segurança refletem o elevado nível de profissionalismo que define o nosso setor.”

“É a dedicação e o empenho inabaláveis dos motoristas profissionais que mantêm o mun-

do em movimento, servindo silenciosamente as pessoas e as comunidades, dia após dia. São os heróis anónimos do nosso tempo e merecem ser reconhecidos como tal”, acrescentou.

Parabéns a todos!



PATINTER – PORTUGUESA DE AUTOMÓVEIS TRANSPORTADORES, S.A.

Foram premiados nesta empresa 54 motoristas.



JOÃO PIRES - INTERNACIONAL TRANSPORTES, LDA.

Foram premiados nesta empresa 3 motoristas.

DUARTIR TRANSPORTES, LDA

Foi premiado nesta empresa 1 motorista.

ESCORROPICHA-TRANSPORTES NAC E INTERNACIONAIS, LDA

Foi premiado nesta empresa 1 motorista.



LUÍS SIMÕES LOGÍSTICA INTEGRADA, S.A.

Foram premiados nesta empresa 2 motoristas. Na foto constam igualmente os motoristas que foram premiados em 2022 e em 2023.



TRANSPORTES SOUSA VALENTE, LDA

Foi premiado nesta empresa 1 motorista



TRANBRANCA – TRANSPORTES, S.A.

Foram premiados nesta empresa 2 motoristas.



NEVES & MESQUITA, LDA

Foi premiado nesta empresa 1 motorista



Maria Zulmira de Carvalho & Filhos, Lda

MARIA ZULMIRA DE CARVALHO E FILHOS, LDA

Foram premiados nesta empresa 2 motoristas.

Ema Leitão marca presença no III Fórum Internacional Mulher e Setor dos Transporte, promovido pela ANDAMUR



Ema Leitão
Gestión de Estrategia y Contratos – Transportes Nogueira (Portugal)

A presidente da Mesa da Assembleia Geral da ANTRAM participou na Mesa Redonda “Empresárias do Setor”



No passado dia 20 de fevereiro, o Museu do Automóvel e da Moda de Málaga acolheu a terceira edição do Fórum Internacional Mulher e Setor do Transporte, um evento único dedicado a celebrar o talento, a diversidade e a liderança feminina num dos setores mais ativos e transformadores: o transporte.

Este fórum é já uma referência para promover o papel das mulheres no setor, oferecendo um espaço para partilhar experiências, aprender com líderes inspiradoras e incentivar a mudança para uma indústria mais inclusiva e diversificada.

A ANTRAM marcou presença nesta edição, através da participação de Ema Leitão, enquanto empresária do setor, representando a empresa TN – Transportes M. Simões Nogueira, S.A. e também como Presidente da Mesa da Assembleia Geral, cargo que



desempenha atualmente na Associação. Ema Leitão foi oradora na mesa redonda “Empresárias do Setor” onde se falou sobre tendências em ascensão e futuras oportunidades para o setor. A grande novidade deste ano foi a celebra-

ção da primeira edição dos WOW Awards, concebidos para reconhecer o talento, o esforço e a inovação das mulheres do setor. Estes prémios procuram dar visibilidade e prestígio às mulheres que estão a fazer a diferença.



LEVAMOS A ELETRICIDADE MAIS LONGE

SOLUÇÕES DE TRANSPORTE ELÉTRICO



COMECE A
CONDUZIR EM DIREÇÃO
AO FUTURO AQUI



scania.pt

SCANIA

BREVES Nacional

Regime do Gasóleo Profissional desde 1 de janeiro de 2025

Apesar do governo ter efetuado no final de 2024, uma atualização às taxas de ISP e de Carbono, a vigorar desde 1 de janeiro de 2025 - o aumento da taxa de ISP em cerca de três cêntimos é compensado pela descida em igual valor da taxa de carbono -, o valor a reembolsar aos transportadores por via do gasóleo profissional será na prática o mesmo que se verificou entre setembro e dezembro de 2024, i.e. 0,174€/l.

Em suma, o valor do gasóleo profissional a receber desde 1 de janeiro de 2025:

- [0.33721 €/l (taxa de ISP em vigor desde 1/1) + 0.16679 €/l (taxa de carbono em vigor desde 1/1)] - 0.33 €/l (mínimo tributação) = 0.174 €/litro abastecido por viatura.

Informamos ainda que, desde o dia 1 de janeiro de 2025, o limite anual de abastecimento por viatura é de 40.000l, que é aquele que está defenido do Regime dito “normal” do Gasóleo Profissional.

Recorde-se que o limite de 50.000l por viatura só vigorou no regime extraordinário do gasóleo profissional, que terminou no dia 31 de dezembro de 2024.



IPQ - Simplificação administrativa do Licenciamento de cisternas

O Instituto Português da Qualidade, I.P. (IPQ) emitiu a Circular IPQ n.º 1/2024, que consagra novas orientações para o licenciamento de cisternas no âmbito do Acordo Europeu Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR), definindo os termos em que se irá processar a sua operacionalização já a partir do dia 1 de fevereiro de 2025.

A implementação desta medida visa simplificar procedimentos, nomeadamente, eliminando os certificados referidos na Circular.



Fim das portagens nas ex-Scuts

Tal como já é de conhecimento público, desde o dia 1 de janeiro de 2025, a circulação na A4, A13 e A13-1, A22, A23, A24, A25 e A28 (esta somente entre os troços de Esposende a Antas e entre Neiva e Darque), será isenta de pagamento de portagens.

Com a aprovação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, o governo eliminou as taxas de portagens nos lanços e sublanços das autoestradas do Interior e em vias onde não existam alternativas que permitam um uso com qualidade e segurança, revogando o Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro.

As autoestradas que passam a ser isentas desde o dia 1 de janeiro de 2025 são as que se seguem:

- A4 (somente concessão Transmontana e Túnel do Marão)
- A13 e A13-1 (Pinhal Interior)
- A22 (Algarve)
- A23 (Beira Interior)
- A24 (Interior Norte)
- A25 (Beiras Litoral e Alta)
- A28 (Minho), nesta ultima autoestrada, apenas serão isentos de portagens os troços de Esposende a Antas e entre Neiva e Darque.



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

Atividade de Responsabilidade Social ANTRAM & Team Building



Celebrar os 50 anos de uma empresa é por si só um marco significativo e combinar essa celebração com a Atividade anual de Responsabilidade Social, aliada a uma iniciativa team building, onde participam todos os seus colaboradores, pode criar um evento memorável. A 14 de março honramos o passado, celebramos o presente e construímos um futuro melhor.

Nota: Reportagem detalhada na próxima edição da Revista ANTRAM. 



ANTRAM em festa!

Muitos parabéns aos colaboradores ANTRAM que durante o 1º trimestre de 2025 completaram mais um "ano de casa".

Data	Colaborador	Antiguidade
23 Janeiro	Neuza Santos – Região Sul (Évora)	17 Anos
1 Fevereiro	Inês Martins - Região Centro	6 Anos
13 Fevereiro	Cristina Ribeiro – Serviços Centrais	34 Anos
15 Fevereiro	Adelaide Pinto – Região Norte	23 Anos
22 Fevereiro	Zaida Silva – Região Lisboa	35 Anos
23 Fevereiro	José António Airosa – Região Norte	41 Anos
1 Março	Paulo Assunção – Região Lisboa	35 Anos

Obrigado por fazerem parte da nossa equipa!

Política Europeia para 2025: O que esperar para o Sector

Cada vez mais, as políticas nacionais resultam de decisões europeias e por isso, importa conhecer o plano de atividades da Comissão Europeia para 2025 e do funcionamento das novas instâncias europeias resultantes das eleições realizadas em 2024 no que ao sector do transporte rodoviário de mercadorias diz respeito.

São vários os dossiers em curso (legislativos e não legislativos) que podem vir a ter grande impacto nas empresas do sector, incluindo em áreas do laboral, da formação profissional, da competitividade, da digitalização, da inteligência artificial, do ambiente, bem como – e não podia deixar de ser – dos transportes em geral, incluindo as cadeias de abastecimento e das infraestruturas.

Sendo vastos os temas em questão, iremos seguidamente dar enfoque àqueles que, entendemos que serão tidos como mais prioritários pela Presidência da Comissão Europeia, assegurada pela Polónia, no primeiro semestre, e pela Dinamarca, no segundo semestre.

Na área ambiental, o Pacto Ecológico Europeu, publicado em dezembro de 2019, o Acordo Sustentável e a Estratégia de Mobilidade Inteligente, publicada em 2020, preveem diversas ferramentas de implementação na forma de propostas legislativas.

Dentro desta, constam desde logo, a alteração da Directiva sobre os

pesos e dimensões dos veículos segundo a qual, está em cima da mesa a consagração para que se preveja mais peso, através de derrogações, para veículos com emissões zero, o aumento de capacidade para veículos internacionais e operações de transporte combinado, um âmbito mais vasto para a utilização internacional do Conceito Modular Europeu, assim como a simplificação da obtenção de autorizações especiais de trânsito.

Ainda na área ambiente, para além da revisão da Directiva da Eurovinheta, também está em cima da mesa, como uma das grandes matérias a ser trabalhadas, a Directiva denominada de “CountEmissions”. Aqui, irá ser discutido o âmbito das empresas que já reportam ou estão legalmente obrigadas a fazer este reporte das emissões carbónicas, os prazos para o estabelecimento de bases de dados, a definição de procedimentos de conformidade com vista à adoção de uma metodologia comum baseada na norma ISO.

Outra matéria que poderá ter consequências muito sérias para o sector, é a possibilidade de ainda vir a ser apresentada uma proposta legislativa que venha a estabelecer metas de compra para frotas empresariais amigas do ambiente.

Já no que respeita a matérias do foro laboral e social, também são





Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral

inúmeros os aspetos que continuarão a ser trabalhados em 2025. Desde logo refira-se a revisão da Directiva da Carta de Condução. As negociações do trílogo estão atualmente em curso. Porém, o estimado encerramento a breve trecho desta revisão, não se está a verificar face à posição mais rigorosa que foi assumida pela Presidência húngara da Comissão Europeia, em particular no que se respeita à intransigência demonstrada em comprometer-se com o novo regime de ida-de para obtenção de carta de condução para pesados. Esta posição, levou a um atraso inesperado neste dossier. O processo continua, por isso em aberto e será assumido pela Presidência polaca, continuando-se a acreditar em medidas tão importantes como a introdução, num quadro da UE, do reconhecimento de cartas de condução de motoristas provenientes de países terceiros ou como a facilitação dos processos administrativos e burocráticos de troca atuais.

Outro grande tema para 2025 na área social, continuará a ser a implementação do Tacógrafo Inteligente, altura em que todos os veículos que fazem transporte internacional terão de ser modernizados. Relembramos que no final do ano passado, após uma reunião de emergência do Comité dos Transportes Rodoviários, o Comissário Europeu acabou por decidir pela previsão de um período de aprendizagem educativa de dois meses para a adaptação dos tacógrafos G1 (até ao final de fevereiro de 2025), recomendando que não fossem impostas multas durante este período (seria como que um período de tolerância “...grace period”). Contudo, logo nessa altura foi declarado que não seria previsto qualquer adiamento, nem período de carência, para o próximo prazo para a modernização dos tacógrafos G2V1 estabelecido para agosto de 2025.

Face a esta última declaração, mantêm-se as preocupações com o prazo de 18 de agosto de 2025 principalmente pelo facto do número de veículos que terão de fazer o retrofit ser substancialmente maior o que, inevitavelmente, irá criar pressão na oferta, levando à falta de aparelhos para instalar; por outro lado, os tacógrafos novos continuam a apresentar alguns problemas que podem ser exponencialmente maiores, com o número de veículos que passam a trabalhar com base no alcance dos sinais/conexões. Assim, e apesar da intenção da Comissão ser a referida em cima — ou seja, de não prorrogação —, este processo continuará a ser acompanhado e monitorizado em 2025.

O pacote de mobilidade continuará a ter um destaque de relevo, com incidência na diretiva sobre o destacamento de trabalhadores. Neste âmbito, a Autoridade Europeia do Trabalho (ELA) iniciará um grupo de reflexão sobre a remuneração no destacamento, com a participação de todos os Estados-Membros da UE, da DG MOVE e da DG EMPL. O

objetivo é apresentar propostas aos Estados-Membros sobre a forma de harmonizar a aplicação da remuneração dos condutores destacados no segundo semestre de 2025. Tais orientações incluirão:

- a) harmonização dos controlos;
- b) harmonização dos documentos de controlo no destacamento de motoristas;
- c) harmonização de documentos comprovativos da remuneração.

Ainda sob a égide do Pacote de Mobilidade, o tema da anulação pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, da regra que obrigava os veículos a regressar ao centro operacional da empresa de transportes a cada oito semanas, continuará a ocupar parte dos trabalhos da Comissão Europeia. Recorde-se que esta anulação resultou da decisão proferida, nos processos apensos C 541/20 a C 555/20 Lituânia e outros. Embora seja claro que a lei deve agora ser lida como se a disposição sobre o retorno do camião não estivesse presente, o julgamento tem implicações práticas adicionais na compreensão de outras disposições relevantes do Pacote de Mobilidade 1, como o regresso do condutor que importou serem esclarecidas e por isso publicadas pela Comissão. Como último grande tema, referimos ainda a matéria da competitividade, funcionamento do mercado e digitalização.

Em novembro de 2023, foram realizados os primeiros atos delegados e de execução do Regulamento da UE sobre a implementação de informações eletrónicas relativas ao transporte de mercadorias (eFTI). Em meados de 2025 são esperadas regras de implementação adicionais. Aqui, o Fórum Digital de Transportes e Logística da CE (DTLF III) continuará a desempenhar um papel fundamental até à data final de aplicação, que está agora prevista para janeiro de 2027.

Já para o outono de 2025, o novo Sistema de Controlo de Importações (ICS2) passará a ser obrigatório para o transporte rodoviário unimodal. Neste âmbito, o Código Aduaneiro da União Europeia está já a ser alterado, o que por sua vez poderá afetar o processo de digitalização aduaneira, incluindo a interação entre NCTS e TIR.

Por fim, é de referir ainda que a Comissão Europeia apresentou uma nova proposta na luta contra a imigração ilegal no Outono de 2023. Esta proposta, tal como está concebida, poderá vir a ter impacto nas regras de acesso à profissão e na responsabilidade dos operadores de transportes.

Em suma, são muitos e diversos os temas que teremos de ir acompanhando a nível Europeu, esperando que o resultado final seja na obtenção de um sector mais sustentável, justo, harmonizado e competitivo! 🌱



AS PERDAS, AVARIAS E ATRASOS NA ENTREGA DE MERCADORIAS E OS LIMITES DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR (1ª Parte)

1.- Neste artigo, vou falar-vos do tema dos limites de responsabilidade do transportador quando, no decurso de um transporte, se verificam perdas, avarias e atrasos na entrega das mercadorias transportadas.

Dada a extensão do tema, o mesmo será tratado em duas partes: a primeira, neste número, em que abordaremos a natureza da responsabilidade do transportador no âmbito de um contrato de transporte rodoviário de mercadorias e os incumprimentos contratuais, consubstanciados em perdas e avarias e no atraso na entrega das mercadorias; na segunda, no próximo número da Revista, analisaremos os limites da responsabilidade do transportador (ou, melhor dizendo, os limites indemnizatórios de que, legalmente, beneficia).

2.- A responsabilidade do transportador no âmbito do contrato de transporte.

O objeto da responsabilidade do transportador decorrente de um contrato de transporte é meramente civil e consubstancia-se no dever de indemnizar por perdas, avarias ou atrasos na entrega da mercadoria.

3.- A perda.

A perda consiste na não entrega ao destinatário da mercadoria que o transportador recebeu do expedidor e que tomou a seu cargo.

A perda pode ter causas muito diversas: destruição (por combustão, evaporação, etc.), in-

cêndio, furto ou roubo, extravio, etc., incluindo a substituição errada da mercadoria pelo transportador, entrega a um destinatário não convencionado, etc.

A perda pode ser total ou parcial.

Há perda total quando nada foi entregue ao destinatário. Existe perda parcial quando o número de volumes ou o peso da mercadoria entregues são menores do que aqueles que o transportador tinha tomado a seu cargo para efetuar o transporte.

A perda é total ou parcial com referência ao contrato a que se refere e não ao conjunto da mercadoria transportada no veículo.

Sendo assim, no regime de grupagem, em que as mercadorias transportadas no mesmo veículo são objeto de diversos contratos, se a mercadoria objeto de um dos contratos se perde, existe perda total, já que, na realidade, essa perda representa uma perda total para o interessado na mercadoria deste modo afetado.

4.- A avaria.

A avaria é uma alteração substancial da mercadoria que reduz o seu valor por comparação com o estado em que foi recebida para transporte, ainda que a mercadoria mantenha as suas quantidades de peso, volume ou número de volumes.

A avaria pode resultar de qualquer forma de deterioração da mercadoria, por exemplo, quebra, amolgamento, derrame de líquidos, oxidação, apodrecimento, congelamento excessivo, etc.

Se a mercadoria ficou destruída ao ponto de perder todo o seu valor económico, existe avaria total e não perda total.

Nesta situação, a mercadoria pode ter ainda um valor de salvado, conceito próprio da técnica de seguros e que representa o seu valor residual.

O apuramento do grau de avaria é uma questão de facto e, normalmente, essa avaliação é efetuada em percentagem pelos peritos ou comissários de avarias.

Do ponto de vista quantitativo, a avaria pode ser parcial, quando se deteriorou uma parte dos bens transportados, ou total, quando a totalidade das mercadorias transportadas ficou deteriorada.

Qualitativamente, a avaria pode ser relativa, quando a mercadoria, embora diminuída no seu valor, ainda pode aproveitar-se, e absoluta, quando a mercadoria afetada perde toda e qualquer utilidade.

Finalmente, quanto ao modo de constatação das avarias, estas podem ser externas ou internas, consoante, para as conhecer, seja ou não necessário abrir as embalagens, o que releva quanto ao prazo para o destinatário formular reservas. No caso das avarias externas, as reservas devem ser efetuadas no próprio momento da descarga e, no caso das avarias internas, no prazo de sete dias úteis a contar da entrega.

Importa ainda referir que, quando a avaria for devida a atraso na entrega, a indemnização a pagar pelo transportador deve ser calculada de acordo com as regras aplicáveis às avarias, cfr. n.ºs 1 e 3 do artigo 23.º



*José Luís Saragoça
Advogado*



da CMR, e não de acordo com as regras próprias do atraso vertidas no n.º 5 do mesmo artigo.

5.- O atraso na entrega.

O atraso na entrega é a terceira circunstância que representa o incumprimento do contrato de transporte e que pode gerar a responsabilidade do transportador perante a mercadoria.

Essa possibilidade de criação do dever de indemnizar o interessado na mercadoria está, com efeito, dependente da prova da exis-

tência de prejuízos causados pelo atraso.

No caso do contrato de transporte internacional, o atraso na entrega vem definido no artigo 19.º da CMR, onde se dispõe o seguinte:

“Há demora na entrega quando a mercadoria não foi entregue no prazo convencionado ou, se não foi convencionado prazo, quando a duração efetiva do transporte, tendo em conta as circunstâncias e, em especial, no caso de um carregamento parcial, o tempo necessário para juntar um carregamento completo em condições normais, ultrapassar o tempo

que é razoável atribuir a transportadores diligentes.”

No contrato de transporte nacional, aplica-se o art.º 19.º do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias (doravante LCTR) e que dispõe o seguinte:

“1 - Há demora na entrega quando a mercadoria não for entregue ao destinatário no prazo convencionado ou, não havendo prazo, nos sete dias seguintes à aceitação da mercadoria pelo transportador.

2 - Quando a mercadoria não for entregue

nos sete dias seguintes ao termo do prazo convencionado ou, não havendo prazo, nos 15 dias seguintes à aceitação da mercadoria pelo transportador, considera-se que há perda total.”

O prazo para o transporte e entrega das mercadorias pode ser ou não convencionado pelas partes e não pode ser imposto unilateralmente ao transportador.

Com efeito, não estamos perante transportes regulares, como sucede no transporte ferroviário, submetidos a frequências e a horários previamente fixados.

Nesta conformidade, o apuramento do atraso depende do facto de ter sido estipulado um prazo para a entrega da mercadoria ou, se o não foi, da razoabilidade do tempo do transporte em causa e da subsequente entrega que se verificaram.

5.1. Prazo estipulado.

Se tiver sido estabelecido um prazo, este deve ser indicado na guia de transporte, cfr. alínea f) do artigo 6.º, n.º 2 CMR e n.º 2, alínea a) do art.º 4.º do LCTR.

Esta estipulação pode, no entanto, ser provada por qualquer outro documento, por exemplo correspondência electrónica e quem o invoca deve fazer a sua prova.

Se tiver havido prazo estipulado, verifica-se atraso se a mercadoria não foi entregue ao destinatário dentro desse prazo.

5.2. Não existência de prazo estipulado.

Normalmente não é acordado qualquer prazo.

Sendo assim, no contrato de transporte nacional, a LCTR considera existir atraso se a mercadoria não for entregue “nos sete dias



seguintes à aceitação da mercadoria pelo transportador”. – n.º 1 do art 19.º.

Já para o contrato internacional, o artigo 17.º da CMR, in fine, define um critério determinante do prazo a partir de cujo termo haverá atraso.

Esse critério é o do **tempo razoável** de que um transportador diligente necessitaria, tendo em conta as circunstâncias e, em especial, no caso de um carregamento parcial, o tempo necessário para juntar um carregamento completo em condições normais, para entregar a mercadoria.

Estas circunstâncias podem respeitar à distância, à dificuldade do trajeto, à climatologia, aos obstáculos ao transporte, às condições sociais e políticas, ao tipo de veículo que deva ser utilizado, nomeadamente no caso de transportes especiais, à regulamentação comunitária relativa aos tempos de condução, pausas e repouso dos motoristas, etc.

Por conseguinte, não havendo um prazo fixado expressamente, o prazo normal dependerá do circunstancialismo que rodear o transporte.

De entre as circunstâncias do transporte, a CMR, no artigo 19.º destaca o caso dos transportes de carga fraccionada ou de grupagem, em que o veículo é utilizado por fracção da sua capacidade de carga e em que vários contratos de transporte são executados com recurso ao mesmo veículo, considerando, neste caso, o tempo necessário para assegurar um carregamento completo.

Com efeito, esta regra permite ao transportador a utilização racional e económica da capacidade de carga do veículo, dando-lhe tempo para obter um carregamento completo e evitando que o transportador seja obrigado, no limite, a utilizar um único veículo carregado com um único volume. 



▶▶ **SEMPRE AO SEU LADO** ◀◀

**Transportador, somos mais do que uma
bolsa de cargas, porque ajudamos o
seu negócio a crescer**

NA WTRANSNET AJUDAMO-LO:

- ▶ Encontre oportunidades de carga fiáveis entre mais de **350.000 ofertas diárias**.
- ▶ Receba o seu pagamento a tempo com a nossa **Garantia de pagamento a 100%**.
- ▶ Desfrute de uma tarifa reduzida só para si durante todo o ano, para que poupe mais.

Faça de 2025 o seu melhor ano! Junte-se já à Wtransnet e garanta a nossa tarifa mais baixa, feita só para transportadores como você!



Scaneie o código
QR e aproveite
as nossas
melhores tarifas.

 **wtransnet**
alpega solution



**SALÃO NACIONAL
TRANSP**

4·5·6

**JULHO
2025**

**EXPOCENTRO
POMBAL**

NACIONAL DO PORTE

GUARDE
A DATA
NA SUA AGENDA



Transporte de Mercadorias Perigosas e Tacógrafos: algumas novidades

Sempre que começa um novo ano ouvimos falar do que vai acontecer, do que se espera que aconteça e, infelizmente, daquilo que “ainda não é desta que vai acontecer”.

Os transportes rodoviários de mercadorias, com as suas múltiplas e variadas regulamentações não fogem a estas certezas, desejos e dúvidas.

Para além dos, quase fatais, aumentos em muitos bens, há alterações que afetam de uma ou outra maneira, o dia-a-dia dos transportes. Neste artigo vamos abordar algumas, nomeadamente relacionadas com o transporte de mercadorias perigosas e com os tempos de condução e repouso/tacógrafos.

Transporte de mercadorias perigosas – ADR 2025

No passado dia 1 de janeiro, como acontece no início de cada ano ímpar, entraram em vigor as alterações introduzidas para 2025, nos Anexos técnicos ao Acordo Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada – ADR 2025.

No entanto, até 30 de junho há um período transitório onde as novas regras coexistem com as de 2023, mas a partir de 1 de julho só as prescrições do ADR 2025 são aceites. Também por força da Diretiva Delegada (UE) 2025/149, da Comissão, Portugal terá de adotar as novas regras até ao referido dia 30 de junho.

Uma das novidades, nesta era de descarbonização, é a possibilidade de veículos de tração elétrica poderem ser utilizados no transporte, em cisterna, de gases e líquidos inflamáveis, estendendo a estas matérias o que já era permitido para as outras desde 2023.

De referir que para o transporte de explosivos, essa possibilidade ainda não existe, nem a utilização de gases, já que o motor deve ser de ignição por compressão utilizando apenas combustíveis líquidos com um ponto de inflamação superior a 55° C.

Passou também a ser permitido, para o transporte de matérias perigosas em cisterna, a utilização de veículos alimentados a pilha de combustível ou a hidrogénio.

Relativamente à documentação, passa a ser exigido que se encontre a bordo da cabina e não a bordo da unidade de transporte, como até agora.

Foi reforçada a necessidade da formação, de acordo com o Capítulo 1.3 do ADR, dos condutores de veículos que transportam mercadorias perigosas em quantidades limitadas

Em termos nacionais, uma boa notícia foi-nos trazida pelo Instituto

Português da Qualidade, I.P. (IPQ, I.P.), através duma circular de 17 de dezembro de 2024, acabando com os certificados correspondentes à “Autorização de Utilização da Cisterna”, documento não exigido pelo ADR, mas pela nossa legislação, simplificando e desburocratizando o processo.

Os relatórios emitidos pelos Organismos de Inspeção (OI), após as respetivas inspeções, certificam a conformidade da cisterna e serão, se necessário, documento suficiente para o IMT emitir o certificado de aprovação do veículo-cisterna.

Esta simplificação entrou em vigor no dia 1/2/2025

Relembre-se que as inspeções técnicas aos veículos, previstas no ADR, com a publicação da Deliberação n.º 1276/2024, foram transferidas para os Centros de inspeção Técnica de Veículos da categoria B, desde o dia 1 de novembro passado, continuando o IMT, I.P. a emitir os respetivos Certificados de Aprovação.

Em termos nacionais há que esperar que haja a alteração da Portaria n.º 283/2023 e também se prepara uma alteração ao Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, de modo a adaptar a nossa regulamentação aos progressos científicos, técnicos e legislativos.

Túnel da Gardunha

Ao fim destes anos todos, com as melhorias introduzidas na infraestrutura, com estudo de avaliação de risco favorável, da FEUP e parecer favorável do LNEC, e com alterações legislativas, a Portaria n.º 281/2019 veio manter a proibição de circulação dos veículos pesados que transportem mercadorias perigosas e que devam ser sinalizados, com painéis laranja, no Túnel da Gardunha, localizado no IP2 entre Alpedrinha e Fundão, até deliberação do IMT, I. P.

Este é o desejo de todos nós: que 2025 seja, finalmente, o ano em que a passagem de veículos com mercadorias perigosas passe a ser permitida.

Assim a tutela o decida, a bem da segurança rodoviária e geral, da economia de tempo e combustível e do bem-estar dos condutores deste tipo de veículos e dos habitantes das povoações atravessadas pelas vias usadas como alternativa ao túnel.

Tempos de condução e repouso/Tacógrafos

Para o início de 2025 estavam previstas duas alterações ao Regulamento (UE) N.º 165/2014, de 4 de fevereiro, entretanto modificado, relativo à utilização do tacógrafo:



Francisco Geraldès
ANTRAM

- A alteração introduzida pelo Regulamento (UE) 2020/1054 que alterava o ponto iii) dos n.ºs 1 e 2 do artigo 36.º do Regulamento (UE) N.º 165/2014, passando o prazo de fiscalização, na estrada, dos 28 para os 56 dias anteriores;
- A obrigatoriedade de substituição dos tacógrafos analógicos (“disco”) e dos digitais não inteligentes, prevista no artigo 3.º do Regulamento N.º 165/2014, nos veículos que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula.

Destas duas alterações, só a primeira entrou em vigor no dia 1 de janeiro, já que os Estados-Membros acordaram, em meados de dezembro de 2024, conceder uma moratória até 28 de fevereiro para realizar a substituição imposta. O Reino Unido e a Suíça também aderiram a este adiamento.

De recordar que o prazo para substituir os tacógrafos inteligentes pelos inteligentes de segunda geração se mantém até ao próximo dia 18 de agosto.

A publicação do Regulamento (UE) 2024/1258, de 24 de abril, trouxe uma nova redação para o artigo 19.º do Regulamento n.º 561/2006, modificado, relativo aos tempos de condução e repouso: **Os Estados-Membros devem dotar as autoridades competentes da**

capacidade para aplicar sanções às empresas e/ou aos condutores por infrações ao presente regulamento ou ao Regulamento (EU) n.º 165/2014 detetadas no seu território pelas quais ainda não tenham sido impostas sanções, ainda que tais infrações tenham sido cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.

A novidade neste artigo é a referência ao Regulamento (UE) N.º 165/2014. Com esta pequena alteração passou a ser permitido sancionar qualquer infração aos tempos de condução e repouso ou às regras de utilização do tacógrafo, cartões ou “discos”, independentemente do país da infração, o que, anteriormente, só era permitido para as infrações aos tempos de condução e repouso.

Os tacógrafos inteligentes de segunda geração (G2V2) têm apresentado um conjunto de problemas, erros e falhas o que pode ocasionar situações de confusão e, até, levantamento de autos.

Uma situação em concreto ocorre quando o veículo tem instalado um tacógrafo G2V2 mas o condutor possui um cartão G2V1.

Não sendo a substituição do cartão, pela versão 2, obrigatória acontece que, no caso do atravessamento de fronteiras, o tacógrafo V2 faz esse registo automaticamente mas o mesmo não fica registado no cartão V1.

Nesta situação em concreto, a comissão europeia veio prestar o seguinte esclarecimento:

“O tacógrafo inteligente versão 2 (G2V2) regista automaticamente as passagens de fronteira. Por conseguinte, o condutor não necessita de armazenar manualmente estes dados no seu cartão para cumprir o Regulamento (UE) n.º 165/2014. Se um veículo deste tipo for controlado na estrada, a autoridade responsável pode verificar os dados da unidade-veículo, independentemente da geração/versão do cartão de condutor. A fim de facilitar e reduzir a duração dos controlos caso um condutor titular de um cartão tacográfico diferente do cartão G2V2 tenha atravessado fronteiras com veículos diferentes nos últimos 28 dias (ou 56 dias desde 01/01/2025), o operador/condutor pode querer descarregar os dados do tacógrafo inteligente v2 quando muda de veículo e mantê-los consigo noutros veículos, para que estes dados possam ser partilhados com o responsável pela aplicação da lei durante um controlo. Finalmente, entendemos que a comunidade de fiscalização já discutiu uma abordagem comum para fazer cumprir esta situação, que parece estar alinhada com o nosso ponto de vista expresso acima. Recorde-se que apenas o Tribunal de Justiça Europeu é competente para interpretar com autoridade o direito da União.”

A FADIGA
PODE MATAR



**DÊ PRIORIDADE
À ❤️ IDA!**

Descanse de duas em duas horas.

Aprenda a reconhecer sinais de cansaço como bocejos, pálpebras pesadas ou dificuldade de concentração.

Se sentir cansaço, pare num lugar seguro.

Quando conduzimos, não devemos resistir à fadiga nem ao sono. E por isso, se necessário, devemos parar e dormir um pouco (20-40 minutos). Esse tempo de descanso pode ajudar-nos a ganhar energia para realizar o restante trajeto em segurança.

Siga a ANSR nas Redes Sociais:



www.ansr.pt

A Contribuição de Serviço Rodoviário



Daniela Costa Lopes,
Associate de Deals Tax,
PwC Portugal

A Contribuição de Serviço Rodoviário (CSR) foi introduzida no ordenamento jurídico português pela Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, com o objetivo de financiar a rede rodoviária nacional (a cargo da Infraestruturas de Portugal, S.A. - doravante, IP), abrangendo a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento das redes rodoviárias nacionais.

Constituindo uma contrapartida pela utilização da rede rodoviária nacional, a contribuição incidia sobre a gasolina, o gasóleo e o gás de petróleo liquefeito (GPL) - combustíveis que estão sujeitos ao imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP) e dele não isentos - e era devida pelos mesmos sujeitos passivos do ISP.

É possível que nos últimos anos já tenha ouvido falar da CSR, nomeadamente pelas polémicas a ela associadas que, no passado mais recente, têm sido alvo noticioso nos meios de comunicação. Em 2022, deu-se um litígio entre a Autoridade Tributária (AT) e uma gasoleira - a Vapo Atlantic, S.A. -, apreciado pelo Tribunal Arbitral português (CAAD). Nesse mesmo processo, a Vapo Atlantic alegou a violação da Diretiva 2008/118/CE (relativa ao regime geral dos impostos especiais de consumo), nomeadamente do seu art. 1.º/2, na medida em que este exige um motivo específico para que um Estado-Membro possa cobrar um imposto indireto sobre um imposto especial de consumo (como é o caso do ISP). Quando esta questão foi suscitada pelo próprio CAAD ao Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), este afirmou que para se considerar "motivo específico", seria necessário que entre a utilização das receitas do imposto e a finalidade específica invocada (no caso, a redução da sinistralidade e a sustentabilidade ambiental), existisse uma relação direta. Assim, o TJUE



decidiu que "não prossegue «motivos específicos» (...) um imposto cujas receitas ficam genericamente afetadas a uma empresa pública concessionária da rede rodoviária nacional e cuja estrutura não atesta a intenção de desmotivar o consumo dos principais combustíveis rodoviários".

Em virtude desta pronúncia, a CSR foi extinta pela Lei n.º 24-E/2022 - contudo, como forma de contornar esta proibição, no início de 2023 o Governo alterou a lei e incorporou o valor da contribuição no ISP, consignando essa mesma parcela à IP (rendendo, ainda nos dias de hoje, milhões de euros aos cofres do Estado).

Muitas empresas que, ao longo dos anos, pagaram quantias avultadas a título da CSR, submeteram pedidos de reembolso à AT para verem repostos esses montantes suportados - reembolsos esses que eram negados com base no argumento de que o valor que os sujeitos passivos pagaram de CSR repercutiu-se sobre terceiros (os seus clientes finais), os quais teriam pago valores mais elevados pelos produtos adquiridos. Assim, reembolsar essas empresas implicaria que, na esfera delas, se desse um enriquecimento sem causa, estando elas (alegadamente) a ser duplamente beneficiadas. O TJUE também se pronunciou pela ilegalidade da recusa destes reembolsos, "na presunção de que esse imposto foi repercutido sobre terceiros" - seria responsabilidade da AT provar que teria existido essa repercussão.

Apesar disto, têm surgido dezenas de decisões entre si contraditórias emitidas pelo CAAD: ora surgem decisões favoráveis ao sujeito passivo, que determinam o seu direito ao reembolso dos montantes pagos a título de CSR, ora os árbitros consideram que ou os contribuintes não têm legitimidade para pedir esses reembolsos, ou que o tribunal não é competente para apreciar e, conseqüentemente, para a decisão arbitral vincular a AT.

Estando a ilegalidade da CSR já assente no ordenamento jurídico português, a discussão sobre quem terá direito ao seu reembolso, e em que moldes, parece ainda estar relativamente longe de estar terminada. 🌱



*Fernando Moreira,
Inspetor do Trabalho - ACT*

A Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), tem por missão a promoção da melhoria das condições de trabalho, através do controlo do cumprimento das normas em matéria laboral, no âmbito das relações laborais privadas, bem como a promoção de políticas de prevenção de riscos profissionais. Devido à sua especificidade e características próprias, o sector dos transportes rodoviários, desde sempre assumiu uma enorme importância para a ACT. A diversidade e especificidade legislativa, são desafios que os profissionais do sector, se deparam diariamente.

O pacote mobilidade publicado em 2020, veio trazer responsabilidades acrescidas, não só junto das empresas e trabalhadores do sector, mas também a todas as entidades fiscalizadoras, nomeadamente à ACT.

Neste sentido, e no âmbito do dever de informação, a ACT, tem ao longo dos anos, prestado esclarecimentos a todos os sujeitos laborais estando presente em várias redes sociais, disponibilizando no seu sítio institucional diversa informação, tanto para trabalhadores, como para empregadores.

Em 2023, com a transposição da Diretiva 2020/1057, de 15 de julho, através do Decreto Lei 43/2023, de 12 de junho, foi introduzida informação acerca do destacamento de condutores.

No ano de 2023, a ACT procedeu a uma profunda reestruturação no seu portal institucional, com uma página mais amigável e facilitadora junto de quem procura informação acerca dos direitos e deveres laborais.

No início do presente ano procedeu-se a um ajustamento das perguntas e respostas frequentes do sector dos transportes rodoviários, que têm sido suscitadas junto dos serviços da ACT, disponibilizando-se desta forma uma informação mais atualizada.

A ACT, tem disponibilizado diversos simuladores, nomeadamente quanto ao cálculo dos valores da cessação de contrato de traba-



lho, duração de férias ou faltas por falecimento de familiar. Os simuladores têm constituído uma importante mais valia, tanto para trabalhadores, como para empregadores. Uma das necessidades verificadas, foi a disponibilização de simulador que permitisse aferir as retribuições dos motoristas afetos ao transporte de mercadorias, tendo em conta os instrumentos de regulamentação coletiva aplicáveis ao sector. De facto, e devido à sua complexidade, estamos perante uma das temáticas que os serviços da ACT têm sido confrontados.

Face ao exposto, foram disponibilizados diversos simuladores que versam as retribuições dos motoristas afetos ao sector, tanto no transporte de mercadorias, como no

transporte de passageiros, assim como dos condutores destacados em Portugal.

Com a disponibilização do simulador de cálculo de retribuições dos motoristas ao serviço de empresas transportadoras de mercadorias, procura-se dar a conhecer os montantes retributivos devidos, independentemente de prestarem serviço, nacional, ibérico, internacional tendo em conta a antiguidade do trabalhador e o tipo de viatura conduzida. Cremos estar no bom caminho, de combate ao eventual trabalho não declarado assegurando os direitos dos trabalhadores, contribuindo assim para uma sã e leal concorrência entre os diversos operadores do sector. 

Síntese legislativa

Portaria n.º 10/2025, de 14 de janeiro

Define as regras de autenticação, segurança, controlo, utilização e funcionamento da Área de Serviços Digitais dos Tribunais.

Portaria n.º 6-B/2025/1, de 6 de janeiro

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

Portaria n.º 6-A/2025/1, de 6 de janeiro

Procede à atualização anual das pensões de acidentes de trabalho para o ano de 2025.

Portaria n.º 6-C/2025/1, de 6 de janeiro

Segunda alteração à Portaria n.º 73/2018, de 12 de março, que define os termos e as condições de utilização do Sistema de Certificação de Atributos Profissionais (SCAP) para a certificação de atributos profissionais, empresariais e públicos através do Cartão de Cidadão e Chave Móvel Digital

Despacho n.º 236-A/2025, de 6 de janeiro

(publicado no DR n.º 3/2025, Suplemento, Série II de 2025-01-06)

Aprova as tabelas de retenção na fonte sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões auferidas por titulares residentes no continente para vigorarem durante o ano de 2025.

Portaria n.º 358/2024/1, de 30 de dezembro

Determina a idade normal de acesso à pensão de velhice em 2026.

Deliberação n.º 1665-A/2024, de 31 de dezembro

(publicado no Diário da República n.º 253, Suplemento, Série II de 2024-12-31) Valores das tarifas das inspeções técnicas de veículos a vigorar para o ano de 2025.

Portaria n.º 372-B/2024/1, de 31 de dezembro

Procede à atualização anual das pensões e de outras prestações sociais.

Lei n.º 45-A/2024, de 31 de dezembro

Orçamento do Estado para 2025.

Decreto-Lei n.º 121/2024, de 31 de dezembro

Altera o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques.

Portaria n.º 356/2024/1, de 30 de dezembro

Procede à primeira alteração ao Regulamento de Avisadores Especiais, que fixa as características e condições de utilização de dispositivos especiais para emissão de sinais sonoros e de sinais luminosos, anexo à Portaria n.º 311-C/2005, de 24 de março, e da qual faz parte integrante.

Portaria 355-A/2024, de 27 de dezembro

Procede à fixação da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂ previsto no artigo 92.º-A do Código dos Impostos Especiais de Consumo.

Portaria 355-B/2024, de 27 de dezembro

Procede à revisão e fixação das taxas unitárias do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Decreto-Lei n.º 112/2024, de 19 de dezembro

Atualiza o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2025.

Frederico Mendes & Associados

Quais os principais incentivos fiscais que as empresas do setor do transporte rodoviário de mercadorias podem utilizar aquando do fecho de contas de 2024?

O setor dos transportes rodoviários de mercadorias enfrenta desafios constantes, desde a volatilidade dos combustíveis até às exigências regulatórias e ambientais. No entanto, o regime fiscal português disponibiliza um conjunto de incentivos que podem ser determinantes para otimizar a poupança fiscal das empresas deste setor. Relativamente ao exercício fiscal de 2024, destacam-se alguns benefícios, previstos no Código Fiscal do Investimento (CFI) e no Estatuto dos Benefícios Fiscais (EBF), nomeadamente:

1. Sistema de Incentivos Fiscais à Investigação e Desenvolvimento Empresarial (SIFIDE)
O SIFIDE permite às empresas deduzirem à coleta de IRC até 82,5% das despesas realizadas em atividades de Investigação & Desenvolvimento (I&D), promovendo a inovação e a modernização do setor.

Vantagens:

- Redução significativa da carga fiscal através da dedução das despesas de I&D;
- Incentivo ao desenvolvimento tecnológico e inovação nos diferentes processos;
- Possibilidade de reporte do benefício não utilizado para exercícios futuros.

2. Incentivo Fiscal à Valorização Salarial

Este benefício permite às empresas deduzirem em 150% os encargos com aumentos salariais, aplicáveis a trabalhadores com contrato de trabalho por tempo indeterminado.

Vantagens:

- Estímulo à valorização dos recursos humanos e retenção de talentos;
- Redução da carga fiscal associada ao aumento da massa salarial;
- Melhoria da competitividade e eficiência da força de trabalho.

3. Regime Fiscal de Incentivo à Capitalização das Empresas

Este regime permite que as empresas deduzam uma parte das variações positivas que se verificaram em 2024 ao nível dos seus capitais próprios, incentivando as empresas à sua própria capitalização.

Vantagens:

- Redução do IRC através da dedução de uma parcela do aumento do capital próprio;
- Incentivo ao reforço da estrutura de capital das empresas, reduzindo a dependência de financiamento externo;
- Melhor posicionamento para obtenção de crédito e financiamento.

Conclusão

O planeamento fiscal é um elemento estratégico na gestão das empresas do setor do transporte rodoviário de mercadorias. A utilização eficiente dos incentivos fiscais disponíveis pode representar uma significativa redução da carga tributária e permitir uma maior capacidade de investimento e competitividade. No fecho de contas de 2024, as empresas devem avaliar cuidadosamente as oportunidades fiscais ao abrigo do CFI e do EBF, garantindo uma estratégia fiscal alinhada com a sustentabilidade e crescimento do setor.



A Página LinkedIn da ANTRAM chegou, após um ano de existência, aos 3000 seguidores. O nosso sincero agradecimento a todos os que nos seguem. Continuaremos a partilhar convosco as principais tendências e notícias do sector!



**SENHOR ASSOCIADO
A ANTRAM EXISTE
PARA O SERVIR**

**CONTACTE-NOS
E COLOQUE
AS SUAS DÚVIDAS
OU QUESTÕES**

**RESPONDEREMOS
COM A MAIOR
BREVIDADE**

BREVES

Eurovinheta 2025

Era suposto que as taxas da Eurovinheta, a partir de 1 de janeiro de 2025, sofressem um aumento estimado em 1,9% e passassem a ser cobradas em função das emissões de CO₂, contudo, segundo apuramos, as alterações previstas, só deverão agora entrar em vigor no dia 25 de março de 2025 (ver o website - eurovignettes).

A nova estrutura das taxas da Eurovinheta, além da classe de emissões EURO e do número de eixos, passam a ter em conta igualmente, as emissões de CO₂. Os veículos serão classificados em cinco classes de emissões de CO₂, desde a classe de emissões 1 (camiões a diesel) até à classe de emissões 5 (emissões zero). Será aplicado um desconto aos veículos classificados entre as classes 2 a 5.

Por exemplo, para um veículo Euro VI na classe de emissões de CO₂ 1, a atual taxa anual de 1.250 euros será aumentada para 1.274 euros. Para ter uma visão completa das taxas consulte o Diário do Governo 2024 240.

Em breve, neste link - <https://www.eurovignettes.eu/portal/en/tariffs/tariffs> - será disponibilizada informação completa sobre as novas tarifas e as respetivas alterações anunciadas.

Neste momento, a transposição para o direito nacional e a implementação da Diretiva (UE) 2022/362 nos Países Baixos está em curso e assim sendo, prevê-se que este país abandone também o sistema de Eurovinheta e comece a aplicar portagens eletrónicas a partir de 2026, tal como ocorreu na Dinamarca a partir de 1 de janeiro de 2025.

França:

Zonas de Baixas Emissões – alterações

No início deste ano, várias áreas metropolitanas francesas atualizaram as condições relativas às suas Zonas de Baixa Emissão (ZBE), a saber:

Lyon: Todos os veículos (camiões, veículos comerciais ligeiros e veículos ligeiros de passageiros), de classe ambiental Euro V ou inferior, estão proibidos de circular nos perímetros das LEZ desta cidade (ver perímetro).

Paris: A restrição aos veículos Crit'Air 3, ou seja de norma ambiental Euro V (incluindo camiões e autocarros) entrou em vigor em toda a área metropolitana, incluindo na área conhecida como "Boulevard Périphérique de Paris" e o Bois de Vincennes e Boulogne.

Os veículos afetados pela restrição (Euro V ou inferior) poderão beneficiar de um "Passe 24 horas" para circular livremente na LEZ, para além dos fins de semana. É necessário respeitar um período de 24 horas antes de obter o passe (após a conclusão do registo na plataforma). Será válido durante 24 horas (das 00:00 às 23:59), de 1 de janeiro a 31 de dezembro de cada ano, no limite de 24 dias completos.

Foram implementadas exceções que abrangem um período de um a três anos, e os pedidos devem ser feitos por correio ou online pelo menos 15 dias antes da primeira utilização.

O "Passe 24 horas" e respetivas exceções podem ser solicitados através deste link.

Foi ainda estabelecido um período de carência de um ano. Os controlos começarão em 2026.

Rennes: Foi estabelecido o seguinte calendário de proibição de circulação na LEZ desta cidade:

- Desde o dia 1 de janeiro de 2025: todos os veículos a motor não classificados, ou seja sem norma Euro.

- A partir de 1 de janeiro de 2027: Crit'Air 5, ou seja, veículos de norma Euro III (motores diesel matriculados até 31 de dezembro de 2000) e veículos de norma Euro inferior.

- A partir de 1 de janeiro de 2029: Crit'Air 4, ou seja, veículos de norma Euro IV (motores diesel matriculados até 31 de dezembro de 2005) e veículos de norma Euro inferior.

- A partir de 1 de janeiro de 2030: Crit'Air 3, ou seja, veículos de norma Euro V (veículos a diesel matriculados até 31 de dezembro de 2010) e veículos de norma Euro inferior.

Mais informações disponíveis neste link.

Estrasburgo: Neste momento, todos os veículos de norma ambiental Euro V ou inferior estão interditos de circular na LEZ desta cidade.

Aix-Marselha: Desde setembro de 2024 que a proibição de circular na LEZ se aplica aos veículos de norma ambiental Euro V ou inferior.

Grenoble: A partir de 1 de julho de 2025, a proibição de circular na LEZ será alargada aos veículos de norma ambiental VI.

Para mais informações sobre as LEZ francesas, consulte os seguintes websites:

- <https://mieuxrespirerenville.gouv.fr/fiches-thematique/sedeplacer/zfe-francaises>

- Calculadora de rotas baseada em LEZs: <https://itineriz.zfe.green/>



REINO UNIDO

Autorização Eletrónica de Viagem (ETA)

Recordamos que desde o dia 8 de janeiro, passou a ser obrigatório que todos os cidadãos não europeus (motoristas incluídos), se façam acompanhar da Autorização Eletrónica de Viagem (ETA) para entrarem/transitem no Reino Unido. Isto significa que, por exemplo, os motoristas de nacionalidade brasileira, devem ter com eles o seu "ETA".

Os cidadãos europeus (inclui-se os portugueses) também terão que ter como eles o seu "ETA", para viagens ao Reino Unido, a partir do dia 2 de abril de 2025. Podem por isso, iniciar o pedido do ETA desde o dia 5 de março

Declarações de segurança & proteção do Reino Unido em vigor

Recordamos que, no dia 31 de janeiro, as declarações de Segurança e Proteção (S&S) para as importações da UE no UK passaram a ser exigidas.

Na informação que a ANTRAM atempadamente publicou no seu Site, encontram-se alguns detalhes sobre o processo de submissão da declaração.

Paralelamente, no website dedicado à declaração de Segurança e Proteção da HM Revenue & Customs (HMRC) - no GOV.UK - poderá obter-se informações sobre os novos requisitos e medidas que as empresas podem tomar para se prepararem. Igualmente poderá ser consultado um documento sobre a visão geral do S&S (em inglês e em castelhano).

França/Reino Unido: formalidades aduaneiras

O "envelope logístico", atualmente facultativo para o emparelhamento e transmissão de referências de exportação e importação da EU (MRN), passará a ser obrigatório a 1 de setembro.

Antes desta data, o ELO (envelope logístico obrigatório) será implementado a partir de 1 de abril.

O ELO permite agrupar várias declarações aduaneiras - tanto de importação como de exportação - num único documento, para poupar tempo na passagem da fronteira, especialmente no Estreito de Calais/Dover.

Transmaia recebe classificação MOVE+



A Transmaia – Transportes Lda. é a primeira grande transportadora de mercadorias em Portugal a receber a classificação MOVE+, o sistema de avaliação e classificação de desempenho energético de frotas automóveis da ADENE.

A atribuição da Classe B destaca o compromisso da empresa com a sustentabilidade e eficiência, ao implementar medidas concretas para reduzir o impacto ambiental da sua operação.

Santos e Vale

Inaugura plataforma logística no Porto Alto

A Santos e Vale anuncia a abertura de uma nova plataforma logística em Porto Alto, Benavente, que dispõe de 15.000m² totalmente dedicados a operações de logística de armazém. Este novo espaço reflete o compromisso contínuo do grupo em oferecer soluções integradas e eficientes aos seus clientes.

A nova infraestrutura insere-se numa estratégia de expansão que visa complementar as restantes áreas de negócio do Grupo Santos e Vale, como a Distribuição Ibérica, o Transporte Internacional Terrestre, os serviços de transporte Aéreo e Marítimo, garantindo uma oferta completa e ajustada às necessidades do mercado.

“Com esta nova plataforma, reforçamos a nossa capacidade de prestar um serviço integrado, unindo a logística de armazém às restantes soluções de transporte e distribuição já disponíveis. Continuamos a focar-nos em melhorar a eficiência e a qualidade do serviço para os nossos clientes”, referiu Joaquim Vale, Administrador do Grupo Santos e Vale.

O espaço foi concebido para maximizar a eficiência operacional, contando com meios tecnológicos avançados, como sistemas automatizados de gestão de armazém (WMS), e uma equipa de profissionais qualificados para responder às crescentes exigências do mercado. A Santos e Vale mantém assim a sua aposta em infraestruturas modernas que integram as suas várias áreas de negócio, reforçando a posição como um operador logístico de referência em Portugal e na Península Ibérica.



Vence o Prémio Cinco Estrelas, pelo segundo ano consecutivo

A Santos e Vale foi a empresa vencedora, pelo segundo ano consecutivo, na categoria de Operador Logístico no prestigiado Prémio Cinco Estrelas, para 2025.

Reconhecido como uma das mais completas e rigorosas metodologias de avaliação em Portugal, o Prémio Cinco Estrelas distingue marcas, produtos e serviços que se destacam pela satisfação que proporcionam aos consumidores e pela sua qualidade global. Com uma história de 11 anos, o prémio é amplamente validado por especialistas do setor, consumidores e empresas, garantindo uma análise isenta e abrangente.

“Receber esta distinção pelo segundo ano consecutivo é um motivo de satisfação para toda a equipa da Santos e Vale. Trata-se de um prémio com mais de uma década de existência, reconhecido pelo seu rigor e metodologia abrangente, que avalia aspetos importantes como satisfação, confiança e inovação. Este resultado reflete o reconhecimento do mercado pelo trabalho que temos vindo a desenvolver e reforça o nosso compromisso em continuar a responder às necessidades dos nossos clientes e parceiros com eficiência e qualidade,” referiu António Ataíde, Diretor de Marketing e Comunicação da Santos e Vale. 🌱



LASO reforça presença no País Basco

A LASO Transportes anunciou a construção de um novo complexo na região do País Basco, com inauguração prevista para setembro de 2025, que incluirá escritórios, oficinas modernas, parque para a frota, e uma área de armazenamento de equipamentos de 20.000 m².

Com a criação deste novo espaço, a LASO planeja desenvolver ainda mais a sua posição no País Basco, contribuindo para o desenvolvimento económico e social da região. Para além disso, o projeto foi desenhado com foco na sustentabilidade, integrando soluções que garantam eficiência energética e reduzam o impacto ambiental das operações. 🌱



Grupo Paulo Duarte

- Investe 11M€ na renovação e ampliação da frota

O Grupo Paulo Duarte reforça a aposta na modernização e sustentabilidade das operações com um investimento de 11 milhões de euros, realizado na aquisição de 120 novos veículos. Esta iniciativa está alinhada com a estratégia do Grupo, que visa garantir um transporte mais seguro, eficiente e ecologicamente responsável.

Os primeiros veículos já foram entregues e a previsão é que, até ao final do primeiro semestre deste ano, toda a nova frota esteja em circulação. Esta renovação representa um passo significativo na otimização dos serviços prestados pelo Grupo, assegurando uma resposta ainda mais eficiente às exigências do mercado.

“A nossa ambição é seguir a rota de crescimento do Grupo e, para isso, assumimos o investimento na sustentabilidade como um fator de diferenciação e aumento de eficiência. Temos apostado significativamente em novas tecnologias, que já nos permitem monitorizar, gerir e tomar decisões mais eficazes na nossa operação e na renovação da nossa frota, tornando-a mais eficiente e com menor impacto ambiental”, destaca Gustavo Paulo Duarte, CEO do Grupo Paulo Duarte.



- Apresentou o primeiro Relatório de Sustentabilidade

O Grupo Paulo Duarte apresentou o seu primeiro Relatório de Sustentabilidade, reafirmando o compromisso com o impacto positivo em três pilares essenciais: social, ambiental e de governança.

Com um olhar voltado para o futuro, este relatório revela os esforços e resultados do Grupo em 2023, incluindo iniciativas que reforçam a transição para um modelo de negócios mais sustentável, designadamente com foco na adoção de frotas mais eficientes e programas de eco condução e na integração de ferramentas digitais para otimizar processos e reduzir desperdícios, e igualmente em programas de formação e desenvolvimento para os seus profissionais e no desenvolvimento em projetos de envolvimento social e de suporte às regiões onde o Grupo atua. 🌱

Luís Simões introduz duotrailers nas operações de distribuição na Península Ibérica



A Luís Simões continua a avançar firmemente na direção da sustentabilidade e da eficiência operacional, desta feita com a incorporação de duotrailers nas suas operações de distribuição.

Este sistema de veículos inovador permite que o setor da logística se torne mais sustentável, e a sua utilização está alinhada com o assíduo compromisso da Luís Simões com os SBTi e a redução de emissões na cadeia de abastecimento e melhorar os seus processos logísticos.

Assim, a utilização de duotrailers – veículos combinados que permitem o transporte simultâneo de dois reboques – permite à Luís Simões aumentar significativamente a capacidade de carga, ao mesmo tempo que reduz de forma efetiva as emissões de CO₂. Estes veículos têm uma capacidade de até 48 toneladas de carga útil ou 180m³ de volume, o dobro de um conjunto convencional, o que reduz significativamente as viagens necessárias para o transporte de um volume equivalente.

- Benefícios ambientais

Em comparação com os reboques convencionais, a utilização de duotrailers reduz as emissões de CO₂ até 25%, conseguindo uma

redução de até 90% quando combinada com a utilização de combustíveis sustentáveis como o HVO (Óleo Vegetal Hidrotratado).

Este desenvolvimento não apenas contribui para a sustentabilidade e para a otimização logística, como também dá resposta a um dos principais desafios do setor logístico: a escassez de motoristas. A otimização do número de veículos necessários para transportar a mesma carga permite uma maior eficiência na utilização dos recursos humanos e materiais, aliviando a pressão sobre o mercado de trabalho. Para além disso, ao reduzir o número de deslocações necessárias, favorece um trânsito mais fluido e menos congestionado, o que contribui em parte para a prevenção da sinistralidade na estrada.

- Inovação tecnológica

A incorporação de duotrailers é apenas um dos vários passos que a Luís Simões está a dar no sentido de transformar o setor da logística para que adote modelos mais eficazes e menos poluentes. A empresa continua a investir em soluções tecnológicas e operacionais para reduzir o impacto das suas atividades e otimizar a gestão da cadeia de abastecimento dos seus clientes. 

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

Continental Pneus reforça presença em Portugal com novo armazém

A Continental Pneus transferiu o seu armazém para um novo espaço, localizado em Castanheira do Ribatejo, Vila Franca de Xira. A nova plataforma logística, desenvolvida em parceria com o operador DSV, reflete o compromisso da Continental com a inovação, sustentabilidade e a prestação de um serviço de excelência ao cliente.

A localização do novo armazém foi estrategicamente selecionada. Embora próximo do anterior, situado na Zona Industrial do Cabo, em Castanheira do Ribatejo, este novo espaço está integrado num moderno centro logístico que permite uma resposta alinhada com as exigências do mercado e com os elevados padrões de serviço da Continental. Este novo projeto, que permitiu aumentar a capacidade de armazenamento em cerca de 30%, está equipado com a mais moderna tecnologia e representa um esforço significativo de investimento da Continental no mercado português, permitindo uma armazenagem mais ampla e eficiente do ponto de vista da sustentabilidade ambiental. 🌱



Novo ContiEfficientPro 5 para pesados com composto inovador

A Continental apresentou o seu novo ContiEfficientPro 5 para veículos pesados.

Tendo por base o composto de sílica vec2Sil, este pneu foi desenvolvido para maximizar a eficiência no consumo de combustível e energética em deslocações de longo curso, bem como reduzir as emissões de carbono. 🌱

IVECO Eurocargo GNC ganha prémio “Camião Sustentável do Ano”

O IVECO Eurocargo GNC foi coroado “Camião Sustentável do Ano” na categoria “Distribuição” devido às suas características versáteis e sustentáveis.

Instituídos em 2016 pela revista italiana Vado e Torno, os galardões “Camião Sustentável do Ano” são atribuídos todos os anos por um júri independente de jornalistas do setor. As escolhas dos jurados têm em conta diferentes fatores, incluindo a sustentabilidade, a eficiência - numa perspetiva de redução de emissões - a segurança e o conforto do condutor. 🌱





Andamur organiza o terceiro Fórum Internacional da Mulher e do Setor dos Transportes

No dia 20 de fevereiro, o Museu do Automóvel e da Moda de Málaga acolheu a terceira edição do Fórum Internacional Mulher e Setor do Transporte, um evento único dedicado a celebrar o talento, a diversidade e a liderança feminina num dos setores mais ativos e transformadores: o transporte.

Nesta edição, o fórum consolidou-se como uma referência para promover o papel das mulheres no setor, oferecendo um espaço para partilhar experiências, aprender com líderes inspiradores e incentivar a mudança para uma indústria mais inclusiva e diversificada.

A grande novidade deste ano foi a celebração da primeira edição dos WOW Awards, concebidos para reconhecer o talento, o esforço e a inovação das mulheres do setor. 🌱

Nors obtém resultado histórico com a marca Renault Trucks

A Renault Trucks, representada em exclusivo em Portugal pela Nors, registou, em 2024, os melhores resultados de que há registo em território nacional.

Com um total de 733 unidades matriculadas, representando um crescimento de 30% face ao ano anterior, e uma quota de mercado de 14,7%, a marca consolidou a sua presença no mercado nacional e reforçou o seu posicionamento enquanto referência no setor em que opera. No que toca aos tratores acima das 16 toneladas, a marca registou 562 matrículas, o que se traduz num crescimento de 22% face a 2023, garantindo o 2.º lugar do mercado nesta categoria de viaturas.

Já no que diz respeito aos rígidos de gama alta (acima das 16 toneladas), assistimos a uma evolução notável, terminando o ano com 160 unidades matriculadas, o dobro do ano anterior.

Estes resultados foram o reflexo do trabalho dedicado das equipas, de uma estratégia focada na proximidade com os clientes e na proposta de valor acrescentado dos produtos e serviços que oferece. 🌱



Martin Sörensson será o novo diretor-geral da Scania Ibérica

Martin Sörensson é desde o início deste ano o novo diretor-geral da Scania Ibérica, sucedendo a Sebastián Figueroa, que assumiu o cargo de diretor-geral da Scania Argentina.

Com mais de 18 anos de experiência em diversas posições-chave dentro da Scania, Martin Sörensson assumiu a direção da Scania Ibérica após liderar com sucesso a Scania Financial Services no Brasil, onde contribuiu significativamente para o fortalecimento do negócio financeiro nesse mercado estratégico.

Sörensson já possui experiência no mercado ibérico, tendo atuado como diretor financeiro entre 2016 e 2020, alcançando excelentes resultados. 🌱



Volvo Trucks líder pelo 3.º ano consecutivo no mercado nacional de camiões pesados

A Volvo Trucks, representada em Portugal pela NORS, reafirmou a sua liderança no mercado nacional de veículos pesados em 2024, pelo terceiro ano consecutivo. Com 828 matrículas registadas na categoria maior ou igual a 16 toneladas, a marca conquistou uma quota de mercado de 17,78%, consolidando a sua posição como referência no setor dos transportes de mercadorias.

Além da performance destacada no segmento de pesados, a gama média (abaixo das 16 toneladas) alcançou um dos melhores resultados de sempre, com 55 unidades matriculadas. Este feito reflete o sucesso da estratégia da Volvo Trucks em oferecer soluções diversificadas e adaptadas às necessidades dos operadores nacionais.

No total, considerando os segmentos de gama média e alta, a Volvo Trucks registou 883 matrículas em 2024, um aumento em relação às 877 unidades registadas em 2023, demonstrando crescimento e consistência num mercado altamente competitivo.

A liderança no mercado reflete o compromisso da marca em integrar tecnologias avançadas nos seus veículos, como motores de alta eficiência e sistemas conectados, que maximizam o desempenho, reduzem o impacto ambiental e aumentam os níveis de segurança. O sucesso deve-se também à capacidade da Volvo Trucks de compreender as necessidades específicas dos clientes. Desde veículos para transporte de longo curso até soluções para operações regionais, a oferta diversificada posiciona a marca como escolha preferida no setor em Portugal, que valoriza também a competência, a flexibilidade e a disponibilidade dos serviços de assistência após-venda prestados pela NORS e a sua rede de concessionários. 🌱

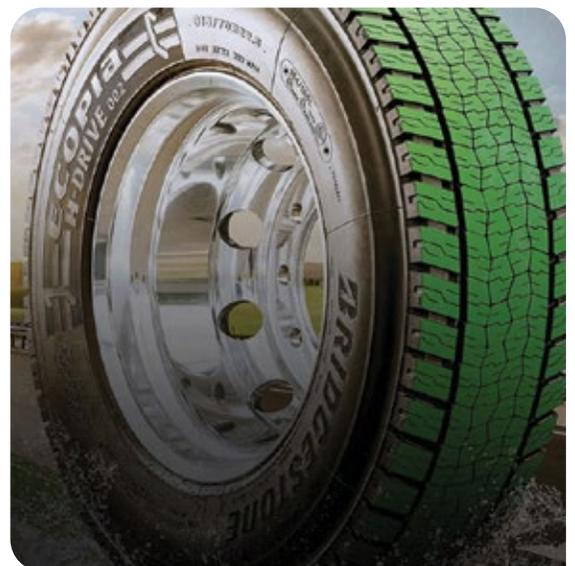
Pneus Ecopia da Bridgestone para eixos de reboque

A Bridgestone EMEA (Bridgestone) completou a sua gama de pneus Ecopia para transporte de longo curso, equipada com a tecnologia ENLITEN, com o lançamento do pneu Ecopia Trailer. Com esta adição, as frotas rodoviárias podem agora melhorar a eficiência do consumo de combustível e reduzir os custos totais de operação em eixos de direção, tração e reboque, enquanto toda a gama contribui significativamente para a redução das emissões de CO₂.

Em testes rigorosos, a gama Bridgestone Ecopia demonstrou superar significativamente a geração anterior na redução de emissões de CO₂ ao longo do ciclo de vida do pneu, com os pneus de direção e tração a receberem certificação independente ISO 14067, pioneira na indústria.

Graças às poupanças significativas no consumo de combustível, os pneus Bridgestone EcopiaSteer, Drive e Trailer permitem reduzir as emissões de carbono durante a sua utilização, respetivamente em 3,2%, 6% e 5,6% por quilómetro percorrido. Além disso, a vida útil significativamente melhorada dos pneus EcopiaSteer, Drive e Trailer permitiu uma redução das emissões de CO₂ por quilómetro associadas à produção do pneu (a chamada fase "cradle to gate"), respetivamente de 38,4%, 10,8% e 20,4%.

O Ecopia Trailer está disponível no mercado europeu desde fevereiro de 2025. 🌱



O seu calendário fiscal para 2º Trimestre de 2025



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

DIA	IMPOSTO	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
7 abr.	IRS/IRC/IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a março	SAF-T Faturação	Internet	n/a	
10 abr.	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a março (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações AT/SS	Internet	n/a	
21 abr.	IVA	Envio da Declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos referente ao mês de fevereiro, para os contribuintes no regime mensal	DP IVA Regime Mensal	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	IVA	Envio da declaração recapitulativa mensal referente a março	Declaração Recapitulativa – Reg. Mensal: (transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/prestações de serviços)	Internet	n/a	Aplicável a: <ul style="list-style-type: none"> • Sujeitos passivos no regime mensal; e • Sujeitos passivos no regime trimestral quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000€
	IVA	Envio da declaração recapitulativa trimestral referente ao 1.º trimestre	Declaração Recapitulativa – Reg. Trimestral: (transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/prestações de serviços)	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na declaração Recapitulativa não exceda 50.000€ no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores.
	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento.	Declaração Mensal de Imposto de Selo (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	SS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
	IRS/IRC	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendimentos, referente a março	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
28 abr.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos SP do regime normal mensal, relativo a fevereiro	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	

DIA	IMPOSTO	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
30 abr.	IRS/IRC	Envio da declaração Modelo 30 pelas entidades devedoras ou pagadoras de rendimentos a sujeitos passivos não residentes em território português, no mês de fevereiro	Modelo 30	Internet	n/a	
	SS	Envio da Declaração Trimestral pelos Trabalhadores Independentes referente aos rendimentos obtidos em janeiro, fevereiro e março.	Declaração Trimestral	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
5 mai.	IRS/IRC/IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a março	SAF-T Faturação	Internet	n/a	
12 mai.	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a abril (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações AT/SS	Internet	n/a	
20 mai.	IVA	Envio da Declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos referente ao mês de março, para os contribuintes no regime mensal	DP IVA Regime Mensal	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IVA	Envio da Declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos, pelos SP do regime normal trimestral, relativa às operações efetuadas no 1.º trimestre	DP IVA Regime trimestral	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IVA	Envio da declaração recapitulativa mensal referente a abril	Declaração Recapitulativa – Reg. Mensal: (transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/prestações de serviços)	Internet	n/a	Aplicável a: • Sujeitos passivos no regime mensal; e • Sujeitos passivos no regime trimestral quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000€
	IS	Envio da Declaração Mensal de Imposto de Selo (DMIS) referente ao mês de março	Declaração Mensal de Imposto de Selo (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IRS/IRC	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendimentos, referentes ao mês de abril	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	SS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
26 mai.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em março	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal trimestral, relativo às operações efetuadas no 1.º trimestre	Pagamento Reg. trimestral	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	

DIA	IMPOSTO	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
31 mai.	IRC	Envio da Declaração periódica de rendimentos Modelo 22, por transmissão eletrónica de dados, pelas entidades sujeitas a IRC, cujo período de tributação seja coincidente com o ano civil	Modelo 22	Internet	n/a	
2 jun.	IRC / IRS	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de março.	Modelo 30	internet	n/a	
5 jun.	IRS/IRC/IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a maio	SAF-T Faturação	Internet	n/a	
11 jun.	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções e deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a maio (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações AT/SS	Internet	n/a	
20 jun.	IVA	Envio da Declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos referente ao mês de abril, para os contribuintes no regime mensal	DP IVA Regime Mensal	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IVA	Envio da declaração recapitulativa mensal referente a maio	Declaração Recapitulativa – Reg. Mensal: (transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/prestações de serviços)	Internet	n/a	Aplicável a: • Sujeitos passivos no regime mensal; e • Sujeitos passivos no regime trimestral quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000€
	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento.	Declaração Mensal de Imposto de Selo (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IRS/IRC	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendimentos, referentes ao mês de maio	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	Internet	n/a	
	SS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
25 jun.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas a abril	Pagamento Reg. Mensal	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
30 jun.	IRC/IRS	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de abril	Modelo 30	internet	n/a	
	IRS	Envio ou confirmação, caso esteja abrangido pela declaração automática da declaração de rendimentos Modelo 3 de IRS e respetivos anexos	Modelo 3	Internet	n/a	

Primeira reunião do projeto DiTL

Foi em Paris, nos dias 14 e 15 de janeiro, que teve lugar o “Kick off meeting” do projeto DiTL - Disabled people Inclusion and training in Transport and Logistics, o qual visa a formação e integração profissional de pessoas com deficiência nos transportes e logística.

Num dia e meio de intenso trabalho, os parceiros tiveram a oportunidade de se conhecerem e de trabalharem nos primeiros conteúdos deste projeto.

O projeto é liderado pela AFT - Transport & Logistique – Créativité pour l’emploi e, para além do IPTrans, conta com as participações da CHEOPS (França), AFID (Portugal), DEKRA (Alemanha), Institut - Escola Del Treball (Espanha) e Transformotion e Disabled Drivers Association (Irlanda).



Incentivo ao Voto

No dia 9 de janeiro, o IPTrans teve o privilégio de participar numa sessão muito importante com os técnicos da juventude da Câmara Municipal de Loures, dedicada ao incentivo ao voto.

A missão foi reforçar a importância de exercer o direito de voto, especialmente entre os jovens, e como isso pode influenciar o futuro das nossas comunidades.

Durante a sessão, discutimos como a participação ativa nas decisões políticas é essencial para construir um futuro mais justo e inclusivo para todos.



Luís Simões visita o IPTrans

No dia 29 janeiro o IPTrans teve a visita da empresa Luís Simões, promovida através da Câmara Municipal de Loures. Os nossos alunos de Técnico/a de Logística e Técnico/a de Gestão de Transportes, assistiram à sessão atentamente.



Primeira reunião do projeto WIN WIN

Em Nador, Marrocos, dias 11 e 12 de fevereiro, teve lugar o “Kick off meeting” do projeto WINWIN, o qual visa o reforço da cooperação do ensino e formação profissional com as empresas, visando o reforço da competitividade e do desenvolvimento sustentável. Num dia e meio de intenso trabalho, os parceiros tiveram a oportunidade de se conhecerem e de trabalharem nos primeiros conteúdos deste projeto.

O projeto é liderado pelo IPTrans, contando com as participações da Mindshift (Portugal), do Forem e do Forum Citoyens Burgers (Bélgica), Youcan e Smile (Marrocos), AZADI e TET (Jordânia) e Elemtiez e AFMT (Tunísia).

Conselho municipal para a integração de pessoas com deficiência

No passado dia 27 de janeiro, realizou-se reunião, promovida pela Câmara Municipal de Loures para apreciação do projeto de regulamento do referido Conselho.

O IPTrans fez-se representar pelo Coordenador Geral, José Bourbon.

Este Conselho é de grande interesse para o IPTrans pois a escola está envolvida no projeto Erasmus+ DiTL, o qual visa a formação e integração profissional de pessoas com deficiência nos transportes e logística.



IPTRANS

ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30
ANOS



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



219831445

leonor.castro@iptrans.com.pt

iptrans.com.pt

Disponível para dispositivos móveis
iOS e Android



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 n.º 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