

revista

Nº 418 | jan/fev/mar 2026 | Trimestral | Ano XLVI

antram



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

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

Ema Leitão

Presidente da Direção Nacional

Tomada de posse dos novos Órgãos Sociais da ANTRAM assinala início de um novo ciclo



**24º Congresso
ANTRAM**

21 e 22 de Novembro de 2025

Centro de Congressos do Algarve
Tivoli Marina Vilamoura Algarve Resort



ANTRAM na Rota da Descarbonização

Formação de

Motoristas

O motorista é a imagem da sua empresa!

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



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

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

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

Oferta formativa disponível:

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

Confie a formação dos seus motoristas à ANTRAM

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

www.antram.pt



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

editorial

pág. 2

destaque

Tomada de posse dos novos Órgãos Sociais da ANTRAM
assinala início de um novo ciclo

pág. 4



destaque

24º Congresso ANTRAM

pág. 8



formação e consultoria

ANTRAM na rota da descarbonização

pág. 28

assessoria jurídica

O novo Regime da Contratação Coletiva aplicável ao Sector

pág. 44

Rodar direito - As reservas do destinatário

pág. 48

opinião técnica

Inovação financiada no transporte rodoviário:
avisos 2026 e como entrar em consórcios no Portugal 2030

pág. 52

Cibersegurança sem margem para erros

pág. 54

Instalação de Tacógrafo nos veículos com MMA > 2,5 toneladas

pág. 57

notícias dos associados

pág. 62

comerciais

pág. 66

notícias IpTrans

pág. 68



Revista ANTRAM nº - 418

Diretor: Ema Leitão · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Maria Bourbon · **Colaboradores neste número:** Ema Leitão (ANTRAM), Ana Souta (ANTRAM), Fernando Moreira (ACT), Equipa de Deals Tax (PwC), José Encarnação (ANTRAM), José Luís Saragoça, Leonor Castro (IPTRANS), Mónica Silva (ANTRAM), Marta Angeja (ANTRAM), Francisco Geraudes (ANTRAM), João Paulo Fonseca (INOVA+), ANSR · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T - internet: www.antram.pt - email: sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2º Esq. - Sala A - Pedrulha 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regio.centro@antram.pt · **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regio.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul:** MARÉ – Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 – EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 · E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 · E-mail: luisa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt · **Impressão:** Grafisol - Edições E Papelarias, Lda - R. das Maçarocas, Business Center, Abrunheira, 2710-056 Sintra · **Periodicidade Trimestral** · Tiragem: 4000 ex. · **Distribuição gratuita aos Associados** · Número avulso: 2,50 Euros · **Assinatura Anual:** 10,00 Euros (mais portes de envio) · Reg. ERC n.º 106 187 Estatuto editorial na página de internet: www.antram.pt



editorial

Ema Leitão
Presidente da Direção Nacional

Esta é a primeira edição da Revista ANTRAM do ano e é também a minha primeira palavra escrita enquanto Presidente da Direção da ANTRAM. Escrevo-a com um profundo sentido de responsabilidade e com plena consciência da confiança que os associados depositaram nesta Direção para dar continuidade ao trabalho desenvolvido e, simultaneamente, projetar a Associação para o futuro.

Assumir a Presidência da ANTRAM significa liderar uma associação que representa um setor absolutamente estratégico para a economia nacional e para o funcionamento do país. O transporte rodoviário de mercadorias assegura o abastecimento das populações, sustenta a atividade empresarial, garante a competitividade da economia e contribui para a coesão territorial. Trata-se de um setor muitas vezes discreto na sua visibilidade pública, mas indispensável na sua ação quotidiana.

Este novo ciclo assenta numa convicção clara: apenas uma Associação forte internamente consegue afirmar-se como interlocutor respeitado e influente externamente.

Do ponto de vista interno, definimos dois objetivos prioritários. O primeiro passa por atrair novas gerações de empresários e gestores, trazendo novas ideias, diferentes abordagens e renovada ambição, sem nunca perder o compromisso com a representatividade coletiva e com a defesa do interesse comum. O segundo consiste no reforço da base associativa, condição essencial para consolidar a nossa capacidade de intervenção institucional e de defesa efetiva das empresas.

A ANTRAM tem de continuar a afirmar-se como um parceiro próximo, útil e presente no dia-a-dia das empresas, acompanhando a crescente complexidade

dos desafios económicos, regulatórios e operacionais que o setor enfrenta.

No plano externo, reforçaremos o trabalho institucional com a tutela da Mobilidade, com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes e com todas as entidades relevantes. Vivemos um momento decisivo de modernização administrativa e digitalização que exige uma participação ativa da Associação. Queremos contribuir para a eliminação de processos burocráticos excessivos e para a criação de mecanismos mais simples, eficientes e justos, quer no licenciamento, quer na fiscalização, quer no acesso à atividade.

Defendemos igualmente a elaboração de um plano estratégico para o setor rodoviário de mercadorias, numa perspetiva de médio e longo prazo, que introduza maior previsibilidade nas decisões, promova investimento sustentado e reforce a competitividade internacional das empresas portuguesas.

Nada disto se constrói sem pessoas. A ANTRAM assenta num património humano e técnico de enorme valor, construído ao longo dos anos com base na experiência, na proximidade ao terreno e na articulação eficaz entre serviços regionais e centrais. Este capital é um dos maiores ativos da Associação e será determinante para os desafios que se seguem.

Assumo este mandato com humildade, determinação e uma clara ambição: afirmar a ANTRAM como parceiro estratégico para a inovação, crescimento e competitividade do setor.

Contamos com todos, porque a ANTRAM só faz sentido se for construída com e para os seus associados. 🌱

LIGUE-SE À ELETRIFICAÇÃO



SOLUÇÕES PARA UMA MUDANÇA REAL

Na Scania, oferecemos baterias cada vez mais duráveis, veículos potentes e fáceis de conduzir, e serviços completos. É um caminho que estamos a construir juntos, quilómetro a quilómetro, e que já é rentável para muitos setores e empresas. **Falamos?**

VEÍCULOS · BATERIAS · ACONSELHAMENTO · LEASING
ESTUDO DE ROTAS · PONTOS DE CARREGAMENTO



SCANIA

Tomada de posse dos novos Órgãos Sociais da ANTRAM assinala início de um novo ciclo

A ANTRAM realizou, no Hotel VIP Executive Art's, em Lisboa, a cerimónia de tomada de posse dos seus Órgãos Sociais para o triénio 2026-2028, assinalando formalmente o início de um novo ciclo na vida da Associação.

Os membros agora empossados haviam sido eleitos no passado dia 6 de janeiro, num ato eleitoral que traduziu a confiança dos associados na continuidade e no reforço da ação representativa da ANTRAM.

A cerimónia foi conduzida por Nelson Sousa, membro dos atuais Órgãos Sociais da ANTRAM, que, na qualidade de anfitrião, deu início à sessão, saudando as entidades presentes, os associados e os convidados, e sublinhando a relevância institucional do momento para o setor do transporte rodoviário de mercadorias.

Seguiu-se o ato formal de tomada de posse, com a leitura do Auto e a chamada nominal dos membros eleitos, oficializando o início de funções dos novos Órgãos Sociais.

Já na qualidade de Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, Ema Leitão dirigiu-se aos presentes, assumindo o mandato com “grande satisfação, elevado sentido de responsabilidade e profundo orgulho”. Sublinhou que a confiança depositada pelos associados constitui um compromisso claro com a continuidade da missão da ANTRAM: defender os interesses das empresas de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem e promover o desenvolvimento sustentável do setor.

Ema Leitão torna-se a primeira mulher a presidir à ANTRAM



“Só uma associação forte, coesa e credível internamente consegue ser respeitada e influente externamente.”

Na sua intervenção, destacou que assume a liderança de “uma associação que representa um setor absolutamente estratégico para a economia nacional e para o funcionamento do país”, reforçando a convicção de que apenas uma associação forte, coesa e credível internamente consegue ser respeitada e influente externamente.

Entre as prioridades definidas para o novo mandato, destacou dois eixos centrais: a atração de novas gerações de empresários e gestores e o reforço da base associativa. Estes objetivos visam consolidar a representatividade da ANTRAM e fortalecer a sua capacidade de intervenção no diálogo institucional.

No plano externo, a Presidente da Direção enfatizou a importância de intensificar o trabalho com a tutela da Mobilidade e com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, defendendo uma participação ativa da ANTRAM no atual processo de modernização e digitalização administrativa.

Salientou a necessidade de eliminar procedimentos burocráticos excessivos e de criar mecanismos mais simples, automáticos e eficientes, quer no licenciamento, quer na fiscalização, quer na articulação com entidades como a ACT e a Segurança Social.

Durante o discurso, foi igualmente sublinhado o papel determinante das equipas da Associação, com referência expressa aos serviços regionais e aos seus diretores, bem como ao trabalho de-





envolvido pela Direção-Geral no reforço do prestígio nacional e internacional da ANTRAM, nomeadamente através da intervenção ativa na IRU. Foi ainda anunciada a intenção de reforçar a presença institucional da ANTRAM na Confederação do Comércio e Serviços de Portugal, através da integração numa candidatura à Presidência daquela Confederação por parte de um membro da atual Direção.

A sessão contou com a presença institucional da Senhora Secretária de Estado da Mobilidade, do Vogal do Conselho Diretivo do IMT, do Presidente da Confederação do Comércio e Serviços de Portugal e de representantes de diversos organismos públicos e associações setoriais, num claro sinal da relevância institucional da ANTRAM e do setor que representa.

A cerimónia terminou com um momento de convívio entre associados, dirigentes e convidados, encerrando uma sessão que simbolizou não apenas a formalização de um novo mandato, mas a continuidade de um projeto coletivo ao serviço das empresas do transporte rodoviário de mercadorias.

Plano estratégico para o transporte rodoviário de mercadorias

A ANTRAM manifesta total disponibilidade para colaborar com a tutela na definição de uma estratégia de médio e longo prazo que promova estabilidade, investimento e competitividade internacional.

24º Congresso ANTRAM

21 e 22 de Novembro de 2025

Centro de Congressos do Algarve
Tivoli Marina Vilamoura Algarve Resort



Dia 21 de novembro

O 24.º Congresso da ANTRAM teve um forte simbolismo para o transporte rodoviário de mercadorias, ao assinalar os 50 anos da Associação. Em Vilamoura, empresários, dirigentes, parceiros institucionais e representantes do Governo refletiram, durante dois dias, sobre os desafios atuais e o futuro de um setor central para a economia nacional. As portas abriram por volta das 12h, com receção no espaço de exposição, onde os participantes contactaram com soluções, produtos e serviços dos parceiros, num momento inicial de networking, seguido do almoço de boas-vindas.



Sessão de Abertura

Ideia-chave da sessão:

“Não podemos continuar a discutir o futuro sem garantir condições de competitividade no presente”

A sessão de abertura decorreu às 15h, após o vídeo inaugural, com a intervenção do Presidente da Câmara Municipal de Loulé, Telmo Pinto. O autarca sublinhou o papel estruturante do transporte de mercadorias e da mobilidade no desenvolvimento económico e social, salientando que, no Algarve, as carências de infraestruturas, sobretudo ferroviárias, continuam a limitar a competitividade. Recordou atrasos, avarias e supressões na rede ferroviária algarvia, com impacto na mobilidade e nas empresas, e defendeu investimentos que assegurem fiabilidade e qualidade de serviço. Reforçou a resiliência do transporte rodoviário num contexto exigente e destacou a importância da logística de última milha num território turístico, manifestando disponibilidade para trabalhar com o setor na transição energética, hoje imperativo ambiental e fator de competitividade do destino Algarve.

Seguiu-se o Presidente da Direção da ANTRAM, Pedro Polónio, que destacou o carácter simbólico do 24.º Congresso no ano do cinquentenário da Associação e a importância do encontro como espaço de trabalho sobre o futuro do setor. Fez um balanço positivo do percurso recente, salientando a recuperação da relevância institucional da ANTRAM e os avanços em dossiers estruturantes,

afirmando que a Associação voltou a ser ouvida e respeitada. Alertou, porém, para os desafios económicos e regulatórios que se colocam às empresas e para a necessidade de antecipar, investir e adaptar. Reforçou a centralidade do transporte rodoviário na economia nacional e apelou a políticas públicas realistas, avisando que o futuro não pode ser discutido sem garantir competitividade no presente.

O Ministro das Infraestruturas e Habitação, Miguel Pinto Luz, encerrou a sessão de abertura, reafirmando o compromisso do Governo com o transporte rodoviário de mercadorias e reconhecendo o seu papel essencial na economia. Destacou medidas de modernização, como o apoio à renovação de tacógrafos, e anunciou um pacote legislativo para enquadrar os eurotrailers. Defendeu uma visão integrada da mobilidade, sublinhando que, apesar da aposta na ferrovia, o transporte rodoviário continuará central nas cadeias logísticas. Acrescentou que a transição energética não se fará com uma única solução tecnológica e colocou a renovação da frota no centro da redução de emissões, enfatizando ainda o diálogo com associações e sindicatos e os esforços de modernização e digitalização do IMT.

1º Painel

Os impactos das políticas internacionais no transporte rodoviário de mercadorias

Ideia-chave da sessão:

“Não é apenas uma questão de quando, mas sobretudo de como se faz a transição.”

O primeiro painel, “Os impactos das políticas internacionais no transporte rodoviário de mercadorias”, patrocinado pela Repsol e moderado por **José Limão**, contou com **Marian Raluca** (IRU), **Ana Miranda** (DGMOVE) e **Ramón Valdivia** (ASTIC). Em foco estiveram os efeitos do enquadramento político e regulatório internacional, em especial das propostas europeias de descarbonização, e o risco de medidas pouco ajustadas à realidade operacional das empresas. O debate analisou as consequências de metas obrigatórias de aquisição de veículos de zero emissões, independentemente das condições de mercado, da maturidade tecnológica ou da existência



José Limão





Marian Raluca
(IRU)



Ana Miranda
(DGMOVE)



Ramón Valdivia
(ASTIC)

de infraestruturas. Marian Raluca alertou para o carácter intrusivo de algumas propostas da Comissão Europeia, sobretudo no dossiê das frotas corporativas, defendendo que o setor não pode ser forçado a comprar veículos sem condições de negócio. Criticou ainda a transferência do tema para instâncias excessivamente orientadas por objetivos ambientais e deu como exemplo a petição da IRU para mostrar que a mobilização do setor pode influenciar decisões. Ramón Valdivia classificou a imposição de quotas de veículos elétricos como uma intromissão clara no mercado e lembrou que a transição energética não pode assentar em metas ideológicas ou prazos irrealistas. Recordou que, no transporte pesado de longa distância, ainda não existem alternativas tecnológicas plenamente viáveis ao motor de combustão e alertou para uma avalanche legislativa que aumenta custos e insegurança jurídica sem assegurar benefícios ambientais proporcionais.

Ana Miranda enquadrou estas propostas no contexto da política europeia de mobilidade, sublinhando que muitas ainda se encontram em avaliação de impacto. Defendeu uma transição assente numa combinação de regulação, incentivos e investimento em infraestruturas, insistindo que a questão central não é apenas quando, mas como se faz a transição, e que esta exige redes de carregamento adequadas, financiamento e previsibilidade regulatória. Seguiu-se a Entrega dos Prémios Fidelidade ANTRAM, distinguindo a Transportes Paulo Duarte Lda. na categoria "Formação", a Transportes Central Pombalense Lda. em "Consultoria" e a Canedos Transportes Lda. em "Auditoria".

O dia terminou com o Jantar Comemorativo dos 50 anos da ANTRAM.



A Disrupção da IA no Futuro das Organizações

Ideia-chave da sessão:

“A Inteligência Artificial representa uma mudança estrutural na forma como as organizações pensam, decidem e trabalham.”

O segundo painel, “A Disrupção da Inteligência Artificial no Futuro das Organizações”, teve como orador **Luís Torres**, consultor e formador em Inovação e Transformação Digital, que procurou desmistificar a IA e enquadrar o seu impacto prático nas empresas, em particular no transporte rodoviário de mercadorias. Reconheceu a sensação de sobrecarga perante a velocidade da evolução tecnológica, mas sublinhou que a IA representa uma mudança estrutural comparável à chegada da internet.

Destacou a passagem de sistemas baseados em regras para modelos capazes de aprender com grandes volumes de dados e apoiar a decisão em contextos complexos, evolução essa que permite ir além da mera automação de tarefas, caminhando para a automação de trabalho cognitivo, com impacto na gestão de frotas, planeamento de rotas, análise de dados, reporting e comunicação com clientes. Sublinhou ainda que a eficácia da IA depende da qualidade dos dados, reforçando o papel das equipas na sua higienização e validação.

Luís Torres insistiu que a IA não substitui as pessoas, mas sim tarefas repetitivas e de baixo valor, libertando tempo para funções estratégicas e de relacionamento. Apelou a que todas as organizações, independentemente da sua dimensão, identifiquem processos passíveis de automatização ou melhoria com IA e criem responsáveis internos pela inovação, garantindo uma adoção gradual e alinhada com os objetivos do negócio.



Luís Torres, consultor e formador em Inovação e Transformação Digital



50º Aniversário 24º Congresso ANTRAM

21 e 22 de Novembro de 2025 | Centro de Congressos do Algarve – Tivoli Marina Vilamoura Algarve Resort

com o alto patrocínio



3º Painel

Estaremos a caminhar para o fim dos combustíveis fósseis?

Ideia-chave da sessão:

“Temos de parar para pensar o ritmo e a forma da transição, para não comprometer competitividade e coesão.”

O terceiro painel, “Estaremos nós a caminhar para o fim dos combustíveis fósseis?”, patrocinado pela PRIU e moderado por **Rosália Amorim**, reuniu **Ana Calhoa** (ABA), **Luís Mira Amaral** (Economista e Gestor) Chairman da Busy Angels S.A. e responsável pelos Conselhos da Indústria e Energia da CIP, e **Carlos Zorrinho**, Presidente da Câmara Municipal de Évora e ex-Secretário de Estado da Energia

e da Inovação. O debate, marcado por realismo e diversidade de perspetivas, defendeu uma transição energética equilibrada.

Ficou claro que a transição é inevitável, mas não pode ser brusca nem assente numa única tecnologia. Ana Calhoa destacou que os combustíveis fósseis continuam, nesta fase, a garantir segurança energética e defendeu um mix de soluções, com ênfase nos com-



Luís Mira Amaral, Rosália Amorim, Ana Calhoa e Carlos Zorrinho foram os protagonistas do 3º Painel



bustíveis de baixo carbono, em especial biocombustíveis, cuja utilização pode crescer no curto e médio prazo.

Luís Mira Amaral alertou para o risco de uma abordagem excessivamente política e pouco alinhada com a realidade económica e industrial, lembrando que as transições energéticas são graduais e orientadas pelo mercado. Defendeu que a descarbonização dos transportes não pode reduzir-se ao veículo elétrico, apontando quatro vias complementares: eletrificação, hidrogénio, adaptação de motores de combustão e combustíveis de baixo carbono e sintéticos, relevantes para as frotas existentes.

Carlos Zorrinho apelou a refletir sobre o ritmo e a forma da transição, alertando para decisões baseadas em pressupostos tecnológicos que não se confirmaram. Defendeu que a redução do uso de combustíveis fósseis deve ser ponderada, permitindo que as tecnologias evoluam e se adaptem às diferentes realidades, de forma a evitar impactos negativos na competitividade e na coesão territorial. O painel salientou ainda os desafios de investimento e infraestruturas, em especial no transporte rodoviário, onde a eletrificação total ainda é pouco viável, defendendo soluções pragmáticas que reduzam emissões sem comprometer a sustentabilidade económica.



Revisão do Contrato Coletivo de Trabalho e novas alterações previstas ao Código do Trabalho

Ideia-chave da sessão:

“A prioridade é chegar a acordo e evitar cair na lei geral, perdendo cláusulas essenciais para empresas e trabalhadores”

A reunião de associados começou com uma apresentação de Nelson Nunes Sousa, Presidente do Conselho Fiscal à data do Congresso, sobre a evolução do setor nos últimos nove anos, com base em dados do IMT e do Banco de Portugal. Apesar de oscilações no número de empresas, concluiu-se que a tendência global é positiva e que não existe concentração excessiva, tratando-se de um mercado de concorrência atomizada. Registou-se o crescimento dos ativos (cerca de 48% desde 2016), do volume de negócios (65%) e do emprego, revelando um setor mais robusto. Assinalou-se o aumento dos custos com pessoal (85%), enquadrado num crescimento de 25% do número de trabalhadores. Apesar da pressão, a rentabilidade evoluiu positivamente, com margem EBITDA a rondar 9,5% em 2024. Foi, contudo, lançado





um alerta para o número crescente de empresas com EBITDA negativo e cerca de 12% com capitais próprios negativos, o que representa risco estrutural.

A renegociação do contrato coletivo de trabalho, que termina no fim do ano, foi um dos pontos centrais. Foi reafirmada a prioridade de chegar a acordo com os sindicatos, evitando o regime de sobrevivência ou o recurso à lei geral, cenário que poderia significar recuar para o salário mínimo nacional e perder cláusulas essenciais, incluindo benefícios fiscais ligados à valorização salarial.

A questão das “200 horas” ocupou parte significativa do debate jurídico. A associação considera que esse regime não se aplica aos motoristas de pesados, abrangidos por um regime especial

de trabalhadores móveis, posição sustentada por estudos internos e pareceres externos. Reconheceu-se, contudo, a incerteza da jurisprudência e a necessidade de clarificar a redação da convenção para prevenir interpretações desfavoráveis.

Foram apresentados os princípios para a atualização salarial e das ajudas de custo, mantendo a indexação ao salário mínimo, mas assegurando uma diferença que impeça que os trabalhadores voltem a ser apanhados pelo limiar mínimo. Sublinhou-se que o problema está na velocidade de subida do salário mínimo e não no modelo de indexação. Discutiram-se aumentos moderados nas ajudas de custo e no subsídio de alimentação, procurando conciliar sustentabilidade das empresas e valorização dos trabalhadores.



Painel

Conversas com história

Ideia-chave da sessão:

“A ANTRAM é o ‘guarda-chuva’ do setor, cuja força coletiva será essencial para os próximos 50 anos.”

O painel “Conversas com História”, moderado pelo Coacher **Paulo Azevedo**, reuniu três antigos representantes regionais – **João Leitão** (Norte), **José Paulo Duarte** (Lisboa) e **Adérito Cavaco** (Sul) – num momento de evocação da memória coletiva da ANTRAM. Foi sublinhado que a história da Associação é, sobretudo, a história das pessoas que acreditaram no associativismo como instrumento de união e defesa de um setor em constante transformação.

Recordaram-se os primeiros anos, marcados por forte espírito associativo, estruturas incipientes e limitações legais. No Norte, destacou-se o dinamismo empresarial, o investimento na formação e o crescimento impulsionado pela liberalização do setor e por instrumentos de apoio. Em Lisboa, foi evidenciado o papel de figuras-chave no reforço institucional e na superação de rivalidades regionais. No Sul, evocou-se a afirmação da identidade regional e a consolidação da representação algarvia.

Foram ainda lembrados momentos exigentes e conquistas como as negociações estatutárias, a autonomia financeira das regiões, a profissionalização da estrutura e o acesso à atividade como marco decisivo. Salientaram-se também as batalhas pela formação, modernização de frotas, introdução de tacógrafos e mecanismos públicos de apoio à renovação de equipamentos.

Na reflexão final, os oradores reconheceram a evolução da ANTRAM, hoje com maior qualificação técnica e diálogo institucional estruturado, e deixaram uma mensagem de orgulho pela continuidade geracional e pela importância de reforçar a base de associados. A Associação foi descrita como o “guarda-chuva” do setor, cuja força coletiva será determinante para os próximos 50 anos.



“O Difícil não Significa Impossível”: Keynote Speaker - Paulo Azevedo

Ideia-chave da sessão:

“Nunca pedimos à vida para nos atirar ao chão, mas é sempre nossa a decisão de ficar lá ou de nos levantarmos.”

Na intervenção especial, o Coacher **Paulo Azevedo** partilhou um testemunho de superação, escolhas e limites autoimpostos. Nasceu sem mãos nem pernas, destacou o papel decisivo da família, em especial da mãe e do avô, de quem recebeu a lição de nunca desistir. Comparou as quedas da infância aos momentos difíceis da vida profissional e pessoal, insistindo que não escolhemos cair, mas escolhemos levantar-nos.

Relatou episódios marcantes — da aprendizagem com próteses à integração na escola, do enfrentamento do preconceito à concretização de sonhos como jogar futebol, conduzir ou estagiar no Real Madrid — para mostrar que o maior inimigo e o maior aliado de cada um está em si próprio. Na parte final da sua intervenção, falou do amor como força transformadora e deixou uma mensagem mobilizadora: insistir, persistir e acreditar, porque o impossível depende de cada um.



Sessão de Encerramento

Ideia-chave da sessão:

“Este Congresso simboliza não apenas o fecho de um ciclo, mas a passagem de testemunho para uma nova geração de lideranças na ANTRAM.”



A sessão de encerramento começou com um testemunho em vídeo da Diretora-Geral, **Ana Souta**, que sublinhou o significado dos 50 anos da ANTRAM e o cuidado colocado na preparação de um congresso pensado para promover união, partilha e espírito associativo. Destacou a Associação como estrutura assente no equilíbrio entre associados, órgãos dirigentes e trabalhadores.

O Presidente da ANTRAM, Pedro Polónio, encerrou os trabalhos com um discurso de franqueza e sentido de responsabilidade, reconhecendo que o setor vive um momento exigente que obriga a decisões difíceis para garantir o futuro coletivo. Recordou escolhas ousadas tomadas durante o seu mandato que se revelaram determinantes para a sustentabilidade da Associação e sublinhou que os próximos tempos continuarão a exigir coragem, diálogo e respeito pela lei e pelas pessoas.





Assinalou a realização de eleições regionais e nacionais, às quais não se recandidatará, expressando orgulho pelo percurso e pelas condições criadas para uma transição sólida. Destacou como conquistas durante o seus mandatos a nomeação de Ana Souta como Diretora-Geral e a candidatura com sucesso de Ema Leitão à futura presidência da ANTRAM.

O Congresso terminou com um cocktail, seguido do Jantar de Gala, que contou com um Show humorístico de Herman José e da sua banda.











Agradecimento



Por mais uma vez a MULTIMAC associou-se à ANTRAM fornecendo a impressora/fotocopiadora que o staff do congresso utilizou durante o evento.

A ANTRAM agradece a este parceiro toda a disponibilidade, ajudando com a sua participação que o 24º Congresso ANTRAM fosse um sucesso.



Gasóleo Renovável Aditivado

A evolução que acompanha a sua frota

Menos 80%*
de emissões

Mais
proteção
do motor

Mais
performance



Disponível só para empresas, em postos da rede Galp selecionados
Saiba mais com o seu gestor Galp ou em galp.com

*Redução de emissões de mais de 80% CO₂eq ao longo de todo o ciclo de vida em comparação com o diesel fóssil

ANTRAM na Rota da Descarbonização



O FUTURO SUSTENTÁVEL
DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DE MERCADORIAS



Marta Angeja
Diretora do Centro de Estudos
Técnicos da ANTRAM

O transporte rodoviário de mercadorias enfrenta um dos maiores desafios da sua história: conciliar a competitividade económica com as metas ambiciosas do Pacto Ecológico Europeu, que fixam o objetivo de zero emissões líquidas até 2050.

Em Portugal, a realidade é particularmente exigente, devido à penetração ainda muito reduzida de combustíveis alternativos na frota de veículos pesados.

É neste contexto que surge o projeto GreenTruck — Capacitação de PME Transportadoras para a Descarbonização, promovido pela ANTRAM em consórcio com o Instituto de Telecomunicações e a Inova-Ria, que teve início em novembro de 2025 e durará 24 meses.



Enquadramento no SIAC – Descarbonização

O GreenTruck integra-se no SIAC – Sistema de Apoio a Ações Coletivas – Descarbonização, reforçando a sua natureza coletiva e o impacto estruturante no setor. Este programa visa promover um ecossistema favorável à descarbonização das atividades económicas, criando condições para orientar o tecido empresarial, especialmente as PME, numa mudança de paradigma na utilização dos recursos. O foco recai sobretudo nos setores mais intensivos em energia e mais poluentes, impulsionando a transição para uma economia neutra em carbono através da adoção de tecnologias e processos organizativos de baixo carbono e energeticamente mais eficientes, em consonância com o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030) e o Roteiro Nacional de Baixo Carbono 2050 (RNBC 2050).

Estudo nacional e benchmarking internacional

O projeto inicia-se com um estudo nacional sobre os desafios e oportunidades da descarbonização no transporte rodoviário de mercadorias, incluindo a realização de Focus Groups com empresas das regiões Norte, Centro e Alentejo. Em paralelo, será conduzido um benchmarking internacional centrado na Suécia e na Holanda, reconhecidas como referências europeias na transição energética dos veículos pesados e na criação de condições regulatórias e infraestruturais para a adoção de soluções de zero e baixas emissões.

Na Suécia, têm sido implementadas políticas de carbono, incentivos à eletrificação e medidas de apoio à operação de camiões elétricos e a hidrogénio, incluindo a flexibilização de horários para operações urbanas de baixo ruído e zero emissões. Já a Holanda

destaca-se pela implementação coordenada de Zonas de Emissão Zero para veículos de mercadorias em diversas cidades e por um pacote robusto de incentivos à renovação da frota, combinando apoios financeiros, benefícios fiscais e expansão da infraestrutura de carregamento.

Plataforma GreenTruck aberta ao setor

No coração do projeto está a Plataforma GreenTruck, uma solução digital (web e mobile) de acesso aberto a todas as empresas do setor, concebida como ferramenta central de apoio à decisão em matéria de sustentabilidade. A plataforma permitirá monitorizar, em tempo quase real, indicadores como consumo de combustível, emissões de CO₂, rotas e pegada ecológica, assim como comparar diferentes soluções tecnológicas (diesel, elétrico, hidrogénio, biocombustíveis).

Entre as funcionalidades destacam-se a projeção de cenários de redução de custos e emissões associada à adoção de novas tecnologias, facilitando o cumprimento de obrigações regulatórias e o reporte de sustentabilidade junto de clientes, entidades financiadoras e reguladores. Desta forma, a Plataforma GreenTruck pretende tornar-se um instrumento prático e acessível para apoiar as PME na transição energética.

Selo GreenTruck: reconhecimento da liderança ambiental

Complementarmente, o projeto prevê a criação e atribuição do Selo GreenTruck, destinado a reconhecer publicamente as empresas que cumpram critérios ambientais e de eficiência definidos no âmbito do projeto. Este selo funcionará como símbolo de compromisso com a descarbonização, distinguindo as empresas que investem em práticas sustentáveis e soluções de baixo carbono.

Ao combinar o estudo da realidade nacional, aprendizagem internacional, tecnologia aberta ao setor e um mecanismo de reconhecimento público, o GreenTruck estabelece-se como um caminho coletivo para um transporte rodoviário mais sustentável, posicionando a ANTRAM e as empresas associadas na linha da frente da transição verde.

A longo prazo, o sucesso deste projeto dependerá da participação ativa das empresas, que, ao aliarem-se à ANTRAM, poderão transformar a plataforma numa ferramenta estratégica de valorização do seu negócio. Esta colaboração permitirá não só otimizar processos e reduzir emissões, mas também fortalecer o setor como um todo, promovendo um tecido empresarial mais competitivo, inovador e alinhado com as metas de descarbonização. 🌱



**Quer saber mais
ou participar no GreenTruck?**

Contacte a ANTRAM através do seguinte email:
cet@antram.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



A FADIGA PODE MATAR

**Num abrir e fechar de olhos,
tudo pode mudar...**

FADIGA

Descanse de duas em duas horas.

Esteja atento a sinais de cansaço, como bocejos, pálpebras pesadas ou dificuldade de concentração.

Se sentir cansaço, pare num lugar seguro assim que possível.

**Ao volante, não resista à fadiga nem ao sono.
Pode ser fatal.**

ANSR | DCIP | 2026

Siga a ANSR nas Redes Sociais:



ansr
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Associados elegem Órgãos Sociais Nacionais para o triénio 2026-2028

Os associados da ANTRAM foram novamente chamados a participar ativamente na vida associativa, elegendo os Órgãos Sociais Nacionais que irão conduzir os destinos da Associação no triénio 2026-2028.

O ato eleitoral que se realizou no dia 6 de janeiro, culminou com a vitória da Lista A, que mereceu a confiança dos associados e passa agora a assumir a responsabilidade de representar e defender o setor do transporte rodoviário de mercadorias num contexto particularmente exigente, marcado por desafios económicos, regulatórios e operacionais.

Nova liderança nacional

A Direção Nacional passa a ser presidida por **Ema Maria Nogueira Leitão**, representante da empresa TN – Transportes M. Simões Nogueira, S.A., que assume o cargo

de Presidente da Direção Nacional da ANTRAM para o novo mandato.

A equipa dirigente conta com dois Vice-presidentes nacionais, reforçando a capacidade de acompanhamento estratégico e institucional da Associação:

Pedro Miguel Borges Polónio, da Patinter Portuguesa de Automóveis Transportadores, S.A. e **Adelino José Almendra Ferreira**, da Atlantic Cargo – Sociedade de Transportes, S.A.

Ao nível da representação territorial, integram igualmente a Direção Nacional os Vice-presidentes Regionais, assegurando a proximidade às realidades específicas de cada região:

Região Norte – **Francisco Manuel Correia de Lacerda Marques da Fonseca**,
Região Centro – **Rui Miguel Calado Pereira**
Região de Lisboa – **Fernanda Maria Oliveira Simões**

Região Sul – **Hugo Alexandre Faísca Cavaco**

No que respeita aos restantes Órgãos Sociais Nacionais, foi eleito **Nélson Nunes Sousa**, da JLS – Transportes Internacionais, S.A., como Presidente da Mesa da Assembleia Geral, órgão fundamental na condução dos trabalhos associativos.

O Conselho Fiscal passa a ser presidido por **Gustavo Hipólito Carreira Paulo Duarte**, da empresa Transportes Paulo Duarte, Lda., assegurando a fiscalização e o rigor financeiro da Associação ao longo do mandato.

A tomada de posse dos novos Órgãos Sociais Nacionais marca o início de um novo ciclo na ANTRAM, assente na continuidade do trabalho desenvolvido, mas também numa renovada ambição de reforço da representatividade do setor e da defesa dos interesses dos associados.





antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

Conheça a lista completa dos Órgãos Sociais Nacionais eleitos para o triénio 2026-2028

Mesa da Assembleia Geral

Presidente: Nelson Nunes Sousa, representante da empresa JLS – Transportes Internacionais, SA, sócio n.º 9263

Secretário pela Região do Norte: Maria Joana Correia de Lacerda Marques da Fonseca, representante da empresa Sardão Ibéria – Transportes, Lda, sócio n.º 850

Secretário pela Região do Centro: Renato Bruno Pereira Neves, representante da empresa Transportes Central Pombalense, Lda, sócio n.º 341

Secretário pela Região de Lisboa: José Joaquim Carvalho Vale, representante da empresa Santos & Vale, Lda, sócio n.º 2312

Secretário pela Região do Sul: Dário Eduardo Santos Horta Dias, representante da empresa Cargaquatro – Transportes & Logística, Lda, sócio n.º 7433

Substitutos

Do Secretário pela Região do Norte: João António Gonçalves Covas, representante da empresa Covas Transportes, Lda, sócio n.º 2341

Do Secretário pela Região do Centro: Carlos João Silva Madeira Oliveira, representante da empresa Transportes Rama, Lda, sócio n.º 708

Do Secretário pela Região de Lisboa: João Carlos Além, representante da empresa Ambigroup Serviços, SA, sócio n.º 489

Do Secretário pela Região do Sul: Fátima da Conceição Nunes Silveira, representante da empresa,
Transportadora Nova Atitude 2020, Lda, sócio n.º 10363

Direção Nacional

Presidente: Ema Maria Nogueira Leitão, representante da empresa TN – Transportes M. Simões Nogueira, SA, sócio n.º 1354

Vice-presidente: Pedro Miguel Borges Polónio, representante da empresa Patinter – Portuguesa de Automóveis Transportadores, SA, sócio n.º 604

Vice-presidente: Adelino José Almendra Ferreira, representante da empresa Atlantic Cargo – Sociedade de Transportes, SA, sócio n.º 16

Vice-presidente pela Região do Norte: Francisco Manuel Correia de Lacerda Marques da Fonseca, representante da empresa Transportes Sardão, SA, sócio n.º 663

Vice-presidente pela Região do Centro: Rui Miguel Calado Pereira, representante da empresa Transportes Rodoviários de Mercadorias Valado, Lda, sócio n.º 3302

Vice-presidente pela Região de Lisboa: Fernanda Maria Oliveira Simões, representante da empresa Luís Simões – Logística Integrada, SA, sócio n.º 1491

Vice-presidente pela Região do Sul: Hugo Alexandre Faísca Cavaco, representante da empresa Logba – Logística de Produtos Alimentares, Lda, sócio n.º 6659

Substitutos

Do Vice-presidente pela Região do Norte: Cristiana Sofia Torres Moreira Campos Maia, representante da empresa Transmaia - Transportes Lda, sócio n.º 960

Do Vice-presidente pela Região do Centro: José Dinis Figueiredo Paiva Correia, representante da empresa Costa Melo & Companhia, Lda, sócio n.º 498

Do Vice-presidente pela Região de Lisboa: Pedro Miguel Leitão B. Faia, representante da empresa Transportes Vieira Vacas, Lda, sócio n.º 10104

Do Vice-presidente pela Região do Sul: Marco Paulo Tomás Silva, representante da empresa Transmarsil – Transportes, Lda, sócio n.º 4892

Conselho Fiscal

Presidente: Gustavo Hipólito Carreira Paulo Duarte, representante da empresa Transportes Paulo Duarte, Lda, sócio n.º 487

Vogal pela Região do Norte: Júlio Adalberto da Silva, representante da empresa Transportes Moura, Lda, sócio n.º 845

Vogal pela Região do Centro: João Manuel Costa Candeias, representante da empresa Espiga de Ouro – Transportes de Mercadorias, Lda, sócio n.º 7999

Vogal pela Região de Lisboa: Pedro Nuno Ferreira Pedrosa, representante da empresa Laso – Transportes, SA, sócio n.º 6579

Vogal pela Região do Sul: Carlos Alberto Reinol Vinagre, representante da empresa Transelva – Transportes Carga & Serviços, Lda, sócio n.º 3778

Substitutos

Do Vogal pela Região do Norte: António Ventura de Almeida, representante da empresa Transportes Ventura & Fernandes, Lda, sócio n.º 9814

Do Vogal pela Região do Centro: Afonso Santos Cruz, representante da empresa Ibecarga – Transportes e Logística, Lda, sócio n.º 9596

Do Vogal pela Região de Lisboa: Pedro Leitão, representante da empresa Cisternas Reunidas Portuguesas – Cisterpor SA, sócio n.º 755

Do Vogal pela Região do Sul: Pedro Filipe Pinela Fernandes, representante da empresa, Transportes Santo António Matosinhos, Lda, sócio n.º. 4087

A todos os dirigentes eleitos para os Órgãos Sociais Nacionais, a ANTRAM deseja um mandato de sucesso, certo de que o trabalho a desenvolver continuará a afirmar a Associação como a principal voz representativa do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal.

Eleições Regionais em novembro antecederam o ato eleitoral nacional

Antes da realização das eleições para os Órgãos Sociais Nacionais, a ANTRAM promoveu, durante o mês de novembro, o processo eleitoral destinado à escolha dos Órgãos Sociais Regionais. Este momento assumiu particular relevância na dinâmica associativa, ao permitir a renovação ou continuidade das lideranças regionais,



Na Região Sul, os associados reuniram-se em ato eleitoral no dia 14 de novembro, tendo decidido reconduzir Hugo Cavaco no cargo de Presidente da Direção Regional do Sul. A votação confirmou a confiança no trabalho desenvolvido ao longo do mandato anterior, assegurando a continuidade da liderança regional.

Mesa da Assembleia Geral Regional

Presidente: Dário Eduardo Santos Horta Dias, representante da empresa Cargaquatro – Transportes & Logística, Lda, sócio n.º 7433
Vice-presidente: Fátima da Conceição Munes Silveira, representante da empresa, Transportadora Nova Atitude 2020, Lda, sócio n.º 10363
Secretário: António Manuel Cavaco Gonçalves, representante da empresa, Sulcourier – Transportes de Mercadorias, Lda, sócio n.º 9325
Secretário: Adérito Custódio Cavaco, representante da empresa, União de Camionagem de Carga, Lda, sócio n.º 108

Direção Regional do Sul

Presidente: Hugo Alexandre Faisca Cavaco, representante da empresa, Logba – Logística de Produtos Alimentares, Lda, sócio n.º 6659
Vice-presidente: Marco Paulo Tomás Silva, representante da empresa, Transmarsil - Transportes, Lda, sócio n.º 4892
Vice-presidente: Isabel Sofia Batista Noites Guerra, representante da empresa, Noites – Reciclagem e Matérias-primas Secundárias, Lda, sócio n.º 8501
Vice-presidente: Vítor Manuel Bibes Geadas, representante da empresa, Transportes D'Ossa Tir, Lda, sócio n.º 9821
Vice-presidente: Cláudia Suzete Mosa Santos de Sousa, representante da empresa, Transparentodisseia – Transportes Unipessoal, Lda, sócio n.º 10276

Conselho Fiscal Regional

Presidente: Carlos Alberto Reinol Vinagre, representante da empresa, Transelva – Transportes Carga & Serviços, Lda, sócio n.º 3778
Vice-presidente: Pedro Filipe Pinela Fernandes, representante da empresa, Transportes Santo António Matosinhos, Lda, sócio n.º 4087
Vogal: José dos Santos Carapinha Reis, representante da empresa, Transportes Eurobeja, Lda, sócio n.º 9228

reforçando a proximidade da Associação aos seus associados em todo o território nacional.

As eleições decorreram em datas distintas em cada região, de acordo com o calendário previamente definido, tendo resultado em reconduções de mandato e em novas lideranças regionais.



No dia 17 de novembro, foi a vez da Região Norte ir a votos. O ato eleitoral culminou com a recondução de Francisco Fonseca como Presidente da Direção Regional do Norte, dando seguimento ao trabalho que vinha a ser desenvolvido e mantendo a estabilidade na representação regional.

Mesa da Assembleia Regional

Presidente: Maria Joana Correia de Lacerda Marques da Fonseca, representante da empresa Sardão Ibéria - Transportes Lda, sócio n.º 850
Vice-presidente: João António Gonçalves Covas, representante da empresa Covas - Transportes, Lda, sócio n.º 2341
Secretário: Francisco José Pereira Alves, representante da empresa Transcoura, SA, sócio n.º 2917
Secretário: Avelino Almeida Machado da Silva Reis, representante da empresa Transfradelos -Transportadora de Carga, Lda, sócio n.º 3931

Direção Regional do Norte

Presidente: Francisco Manuel Correia de Lacerda Marques da Fonseca, representante da empresa Transportes Sardão, SA, sócio n.º 663
Vice-presidente: Cristiana Sofia Torres Moreira Campos Maia, representante da empresa Transmaia -Transportes, Lda, sócio n.º 960
Vice-presidente: Adélio Vasconcelos Matos, representante da empresa Transportes Matos & Filhos, SA, sócio n.º 34
Vice-presidente: António Jorge Sequeira Duarte Pedroso, representante da empresa Isaac Pedroso -Transportes de Mercadorias, Lda, sócio n.º 739
Vice-presidente: Miguel Alexandre Vieira da Cruz Couceiro da Costa, representante da empresa Contibérica – Transportes, SA, sócio n.º 8286

Conselho Fiscal

Presidente: Júlio Adalberto da Silva, representante da empresa Transportes Moura, Lda., sócio n.º 845
Vice-presidente: António Ventura de Almeida, representante da empresa Transportes Ventura & Fernandes, Lda, sócio n.º 9814
Vogal: Joaquim Álvaro Rodrigues Resende, representante da empresa Transportes Resende, SA, sócio n.º 771



A Região Centro realizou o seu ato eleitoral no dia 26 de novembro. Desta votação resultou a eleição de Rui Pereira para o cargo de Presidente da Direção Regional, iniciando-se assim um novo ciclo de liderança nesta região.

Mesa da Assembleia Regional

Presidente: Renato Bruno Pereira Neves, representante da empresa Transportes Central Pombalense, Lda, sócio n.º 341
 Vice-presidente: Carlos João Silva Madeira Oliveira, representante da empresa Transportes Rama, Lda, Sócio n.º 708
 Secretário: Jorge António Amaral Lemos, representante da empresa Transportes Lemos, Lda, sócio n.º 91
 Secretário: Ricardo Filipe Seabra Rocha, representante da empresa AVA – Transportes Lda, sócio n.º 9163

Direção Regional do Centro

Presidente: Rui Miguel Calado Pereira, representante da empresa Transportes Rodoviários de Mercadorias Valado, Lda, sócio n.º 3302
 Vice-presidente: José Dinis Figueiredo Paiva Correia, representante da empresa Costa Melo & Companhia, Lda, sócio n.º 498
 Vice-presidente: José Carlos Rodrigues Garcia, representante da empresa Transfraga – Transportes Mercadorias, Lda, sócio n.º 4823
 Vice-presidente: Nuno Luís Santos Ferreira, representante da empresa Barrinho Transportes SA, sócio n.º 8910
 Vice-presidente: Bruno Achega de Almeida, representante da empresa Transpataiense – Transportes Rodoviários Mercadorias, SA, sócio n.º 4657

Conselho Fiscal Regional

Presidente: João Manuel Costa Candeias, representante da empresa Espiga de Douro – Transportes de Mercadorias, Lda, sócio n.º 7999
 Vice-presidente: Afonso Santos Cruz, representante da empresa Ibe-carga – Transportes e Logística, Lda, sócio n.º 9596
 Vogal: António Ferreira Bernardes, representante da empresa Camionagem Carga Central da Vimieira, Lda, sócio n.º 3995



Por fim, no dia 27 de novembro, decorreram as eleições na Região de Lisboa. Os associados elegeram Fernanda Simões como Presidente da Direção Regional de Lisboa, assinalando uma renovação na liderança desta estrutura regional.

Mesa da Assembleia Regional

Presidente: José Joaquim Carvalho Vale, representante da empresa Santos & Vale, Lda, sócio n.º 2312
 Vice-presidente: João Carlos Além, representante da empresa Ambigroup Serviços, SA, sócio n.º 489
 Secretário: Paulo Ferreira, representante da empresa Transportes Paulo Costa & Ferreira, Lda, sócio n.º 9984
 Secretário: Vítor Roupeta, representante da empresa Transportes Roupeta Lda, sócio n.º 2558

Direção Regional de Lisboa

Presidente: Fernanda Maria Oliveira Simões, representante da empresa Luís Simões – Logística Integrada, SA, sócio n.º 1491
 Vice-presidente: Pedro Miguel Leitão B. Faia, representante da empresa Transportes Vieira Vacas, Lda, sócio n.º 10104
 Vice-presidente: Sérgio Miguel Dias Batalha, representante da empresa STEF Portugal, Logística e Transportes, Unipessoal, Lda, sócio n.º 8265
 Vice-presidente: Luís Manuel Oliveira, representante da empresa Transportes Alisan, Lda, sócio n.º 7492
 Vice-presidente: Paulo Jorge Mendes Oliveira, representante da empresa TC Lafões Transportes e Serviços Lda, sócio n.º 926

Conselho Fiscal Regional

Presidente: Pedro Nuno Ferreira Pedrosa, representante da empresa Laso - Transportes, SA, sócio n.º 6579
 Vice-presidente: Pedro Leitão, representante da empresa Cisternas Reunidas Portuguesas – Cisterpor SA, sócio n.º 755
 Vogal: Zélia Sofia da Silva Simões, representante da empresa ZAS - Transporte e Logística, SA, sócio n.º 10129

Concluído o processo eleitoral regional, ficaram assim reunidas as condições para a realização das eleições nacionais e para a constituição dos Órgãos Sociais da ANTRAM no seu conjunto, num quadro de estabilidade, normalidade democrática e reforço da representatividade associativa.

Novo Acordo de Paralisação ANTRAM/APS

No âmbito do trabalho negocial desenvolvido entre a ANTRAM e a Associação Portuguesa de Seguradores (APS), também com base em algumas das dificuldades reportadas pelos Associados, quer de natureza pecuniária quer de desajustamentos do próprio clausulado do texto do Acordo anterior que já datava de 2014, foi possível finalmente, após quase dois anos, chegar a um novo acordo de paralisação.

Recorde-se que o processo negocial esteve suspenso desde 2023, por iniciativa da APS, uma vez que estava em curso a revisão do regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, nomeadamente para transpor a Diretiva (UE) 2021/2118, de 24 de novembro de 2021, cujo prazo-limite é 23 de dezembro de 2023.

Embora não tenha sido possível alterar os valores da tabela de paralisação, que continuam a ser atualizados automaticamente em março de cada ano, pela aplicação da taxa de inflação esperada ao valor que vigorou no ano anterior corrigido pela taxa de inflação desse ano publicada pelo INE, conseguiu-se negociar a alteração de algumas cláusulas relevantes para o universo associativo que, em si mesmo não deixam de ter um impacto pecuniário e que, a seguir passamos a destacar.

Desde logo, quanto à categoria de veículos classificados como especiais que beneficiam de uma majoração de 25% no que respeita ao valor da indemnização por paralisação a atribuir, passa-se a ter mais 3 categorias de veículos desta natureza que anteriormente não estavam incluídos. Assim, beneficiam agora também desta majoração:

- Veículo ou conjunto de veículos/veículos articulados que realizam transportes em cisternas alimentares desde que tal indicação conste no respetivo certificado de matrícula (DUA);
- Veículo ou conjunto de veículos/veículos articulados que realizam transportes especiais de objetos indivisíveis, desde que tal indicação conste de uma autorização especial de trânsito, anual ou ocasional emitida pelo IMT, I.P.;
- Conjuntos de veículos em configuração Euro-modelar, desde que tal indicação conste de uma autorização especial anual emitida pelo IMT, I.P. ou, no caso de Euro-modelares para o transporte de material lenhoso, desde que a classificação “Especial para material lenhoso” conste do DUA do semirreboque do conjunto.

Entende-se por veículos em configuração Euro-modelar, os conjuntos de veículos de mercadorias com seis ou mais eixos, constituídos por elementos que separadamente não ultrapassam os limites máximos de pesos e dimensões estabelecidos

no Decreto-Lei n.º 132/2017 de 11 de outubro para os veículos a motor, reboques e semirreboques.

Igualmente, nesta senda de corresponder de uma forma mais aproximada aos prejuízos que as empresas têm que suportar em função de um sinistro, neste novo acordo, tratando-se de um veículo articulado, cujos danos impliquem apenas a paralisação do semirreboque e não do trator, as importâncias a pagar passam a corresponder a 45% das previstas na tabela, em vez da anterior percentagem fixa de 40%.

Também fica agora claro que, para efeitos de prova a apresentar relativa ao âmbito geográfico de circulação do semirreboque, no caso do internacional, basta que se apresente a cópia certificada da licença comunitária do veículo trator que fazia tração do mesmo no momento do sinistro, sendo por isso ultrapassada a questão da exigência por parte de algumas companhias de seguros da licença do semirreboque quando este documento já foi eliminado e deixado de ser emitido pelo IMT, I.P. com a revisão da legislação das regras de acesso à atividade e ao mercado. Quanto à definição do período de paralisação para efeitos de cálculo da indemnização a pagar ao lesado, o novo acordo, embora mantenha na generalidade o que já estava em vigor, passa agora a prever o dia da desmontagem do veículo, quando esta seja necessária, sendo por isso, aumentado no total os dias que são cobertos pela indemnização.

Em decorrência, e dentro desta lógica do aumento dos dias a considerar a serem pagos, passam a ser igualmente considerados para efeitos de contagem do período de paralisação, os sábados, domingos e feriados oficiais, no caso de se tratar de um veículo afeto ao transporte internacional. O anterior acordo apenas contabilizava os feriados oficiais.

Por fim, e no que na tabela de paralisação diz respeito, foi revisto o último grupo da tipologia dos veículos, substituindo a referência ao limite máximo das 40 toneladas para as 44 toneladas. Finalmente, em termos formais, este Acordo acaba por ser assinado individualmente entre a ANTRAM e cada uma das seguradoras individualmente, em vez de ser apenas e diretamente com APS, evitando assim dúvidas sobre a sua aplicação às diversas seguradoras e ultrapassando-se desta maneira litígios desnecessários.

O novo Acordo de paralisação encontra-se em vigor até ao dia 28 de fevereiro de 2026, sendo automática e sucessivamente prorrogado por períodos de 12 meses, a contar do dia 1 de março de 2026, se denunciado por qualquer das partes, com antecedência mínima de 30 dias sobre o seu termo ou de qualquer das renovações.

AMT conclui supervisão à capacidade financeira das empresas de transporte rodoviário de mercadorias

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) concluiu recentemente uma ação de supervisão destinada a avaliar o cumprimento do requisito da capacidade financeira pelas empresas licenciadas para o exercício da atividade de transporte rodoviário de mercadorias em Portugal. Esta análise envolveu 7 190 operadores no final de dezembro de 2024.

O objetivo desta ação foi verificar a conformidade das empresas com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que define normas comuns sobre as condições de acesso à profissão de transportador rodoviário e ao exercício da atividade.

Segundo as conclusões do relatório da AMT:

- **84,5 % das empresas (6 072)** cumpriram o requisito da capacidade financeira, demonstrando possuir o capital mínimo exigido para operar a frota licenciada;
- **10,4 % (749 empresas)** não comprovaram a posse do capital mínimo exigido;
- **5,1 % (369 empresas)** não apresentaram informação suficiente para determinar o cumprimento da capacidade financeira.

A AMT salientou que o quadro legal em vigor — nomeadamente o Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho — não está totalmente alinhado com os parâmetros comunitários de verificação da capacidade financeira por tipologia de veículo. Por esta razão, o relatório recomenda alterações legislativas e o reforço de mecanismos de fiscalização e controlo automático deste requisito. A autoridade reguladora sublinha ainda que a ausência da capacidade financeira mínima pode afetar a concorrência leal no setor, comprometer a uniformidade na aplicação das regras de acesso e exercício da atividade, impactar a qualidade dos serviços prestados e, em última análise, influenciar a segurança rodoviária e a confiança dos clientes no transporte de mercadorias. O relatório completo da AMT, “**Ação de Supervisão ao Cumprimento do Requisito da Capacidade Financeira das Empresas de Transporte Rodoviário de Mercadorias**”, está disponível para consulta no Site da ANTRAM.



A ANTRAM recomenda às empresas associadas que considerem os resultados desta supervisão como um alerta para a importância do cumprimento contínuo dos requisitos de acesso à profissão, incluindo o requisito financeiro, que deve ser monitorizado de forma permanente.

ANTRAM em festa!

Muitos parabéns aos colaboradores ANTRAM que durante o 1º trimestre de 2026 completaram mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
23 Janeiro	Neuza Santos- Região Sul (Évora)	18 Anos
1 Fevereiro	Inês Martins - Região Centro	7 Anos
13 Fevereiro	Cristina Ribeiro – Serviços Centrais	35 Anos
15 Fevereiro	Adelaide Pinto – Região Norte	24 Anos
22 Fevereiro	Zaida Silva – Região Lisboa	36 Anos
23 Fevereiro	José António Airosa – Região Norte	42 Anos
1 Março	Paulo Assunção – Região Lisboa	36 Anos
7 Março	João Campos – Serviços Centrais	24 Anos

Obrigado por fazerem parte da GRANDE equipa ANTRAM!

Dia da Mulher comemorado na ANTRAM

No passado 8 de março, data em que se assinala o Dia Internacional da Mulher, a ANTRAM celebrou a ocasião com um pequeno gesto simbólico.

Para marcar a data, todas as colaboradoras receberam uma lembrança acompanhada de um tag comemorativo, como forma de reconhecimento e valorização do papel das mulheres na organização e no setor dos transportes.

Um gesto simples, mas significativo, que pretende assinalar a importância desta data e homenagear o contributo de todas as mulheres. 🌱



Síntese legislativa

Lei n.º 73-A/2025, de 30 de dezembro

Orçamento do Estado para 2026.

Portaria n.º 480-D/2025/1, de 30 de dezembro

Procede à atualização do valor de referência do complemento solidário para idosos e do montante do complemento solidário para idosos que se encontra a ser atribuído.

Portaria n.º 480-C/2025, de 30 de dezembro

Procede à atualização anual das pensões de acidentes de trabalho para o ano de 2026.

Portaria n.º 480-B/2025, de 30 de dezembro

Procede à atualização anual das pensões e de outras prestações sociais atribuídas pelo sistema de segurança social.

Portaria n.º 480-A/2025/, de 30 de dezembro

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

Decreto-Lei n.º 139/2025, de 29 de dezembro

Atualiza o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2026.

Decreto-Lei n.º 125/2025, de 4 de dezembro

Transpõe a Diretiva (UE) 2022/2555, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União.

Portaria n.º 427-A/2025, de 28 de novembro

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

Portaria n.º 427/2025, de 28 de novembro

Fixa as taxas devidas pelos atos e serviços praticados pela Direção-Geral de Alimentação e Veterinária (DGAV), no âmbito dos procedimentos previstos no Decreto-Lei n.º 276/2001, de 17 de outubro, na sua redação atual.

Diretiva 2025/2205, de 22 de outubro

(publicado no Jornal Oficial, série L, de 5-11-2025)

relativa às cartas de condução, que altera o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão.

Lei n.º 64/2025, de 7 de novembro

Altera o Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, reduzindo as taxas gerais.

Lei n.º 65/2025, de 7 de novembro

Altera o Estatuto dos Benefícios Fiscais.

Lei n.º 59/2025, de 22 de outubro

Autoriza o Governo a transpor a Diretiva (UE) 2022/2555, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União.

Portaria n.º 290/2025/1, de 2 de setembro

Aprova a Declaração Modelo 62 - Declaração de Registo - Regime do Imposto Mínimo Global (RIMG) e as respetivas instruções de preenchimento.

Portaria n.º 289/2025/1, de 1 de setembro

Aprova as instruções de preenchimento da declaração mensal de remunerações - AT, aprovada pela Portaria n.º 33/2024, de 31 de janeiro.

BREVES Nacional

Inspeções técnicas: Tarifas para 2026

Já foram publicados os valores das tarifas das inspeções técnicas de veículos a vigorar para o ano de 2026.

Estatuto de Transportador Aprovado (TA/AH)

Recordamos que na sequência de comunicação da ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil - foi introduzido o estatuto de Transportador Aprovado (TA/AH) no âmbito da segurança da carga aérea.

Este novo estatuto decorre de alterações ao Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e à Decisão de Execução C(8005) da Comissão Europeia, e aplica-se a todos os transportadores rodoviários que movimentem carga aérea segura, ou seja, carga já rastreada ou proveniente de entidades certificadas na Cadeia Segura de Abastecimento (CSA).

A partir de 1 de janeiro de 2027, será obrigatório que todos os transportadores que realizem o transporte de superfície de carga aérea segura possuam o estatuto TA/AH ou outro estatuto AVSEC reconhecido. A atual prática de entrega de Declaração do Transportador Subcontratado deixará de ser válida.

As empresas interessadas devem solicitar o estatuto junto da ANAC. O período transitório decorre até 31 de dezembro de 2026. 

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



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

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

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

**RESPONDEREMOS COM
A MAIOR BREVIDADE**

Comissão dos Assuntos Sociais da IRU reúne em Bruxelas

Regras sociais, formação e escassez de condutores com impacto direto no setor em debate

No passado dia 4 de fevereiro, teve lugar em Bruxelas a reunião da CAS – Comissão dos Assuntos Sociais da IRU, um fórum estratégico onde são discutidas as principais orientações europeias e internacionais em matéria social e laboral no transporte rodoviário e, relativamente a essas orientações, quais as intervenções/posições que este grupo sugere que os órgãos de decisão da IRU devem assumir. Entre os seus principais eixos de ação estão os regulamentos sobre tempos de condução e de descanso, a formação dos motoristas, a mobilidade laboral e a harmonização das regras sociais e laborais na Europa.

Recorde-se que, a ANTRAM assumiu em 2025 a vice-presidência deste grupo de trabalho, cargo que partilha com a associação dinamarquesa DTL (Danish Transport and Logistics) e cuja presidência está atualmente a cargo da ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), de Espanha.

Numa fase marcada por forte pressão regulatória, escassez estrutural de condutores e adaptação às exigências da transição energética, este encontro dos membros da CAS serviu para efetuar um ponto de situação dos diversos temas da agenda social e laboral da IRU para o próximo ano de 2026. Entre os temas tratados, destacamos:

Formação e acesso à profissão

Revisão da Diretiva Europeia da Formação de Condutores, bem como a atualização sobre a Diretiva da Carta de Condução, incluindo medidas para:

- Reduzir a idade mínima de acesso à condução profissional;
- Facilitar o reconhecimento de cartas de condução de países terceiros;
- Harmonizar a aplicação das regras nos Estados-Membros.

Este tema assume-se relevante para o se-



na foto, da esquerda para a direita: Stasa Mrdovic, Manager – EU Public Affairs da IRU, José Manuel Pardo, Presidente da CAS, Ana Monteiro Souta, Vice-Presidente da CAS, Frank Davidsen, Vice-Presidente da CAS e Raluca Marian, Director EU Advocacy/General Delegate of the Permanent Delegation to the EU.

tor, tendo em conta as dificuldades persistentes no recrutamento de motoristas e a crescente dependência de condutores oriundos de países terceiros. Apesar do processo legislativo de revisão da Diretiva já estar concluído, importa acompanhar agora este processo em termos nacionais, pelos Estados-Membros, para garantir uma correta transposição da mesma e que as matérias que ficam ao livre critério dos Estados-Membro prever ou não — como será o caso da possibilidade de condução com 17 anos desde que acompanhado por um profissional do sector — sejam consagradas.

Pacote Mobilidade e fiscalização

Foi feito um ponto de situação sobre a aplicação do Pacote Mobilidade I, com enfoque nos trabalhos da DG MOVE e da Autoridade Europeia do Trabalho. A forma como estas regras continuam a ser fiscalizadas no

terreno mantém impacto direto na competitividade das empresas portuguesas que operam no transporte internacional.

Regras sociais e eletrificação das frotas

A Comissão analisará igualmente a necessidade de adaptar as regras de tempos de condução e repouso às especificidades operacionais dos veículos elétricos a bateria, nomeadamente no que respeita aos tempos de carregamento e à organização do trabalho dos motoristas. Será também feito o ponto da situação sobre a formação dos condutores de veículos comerciais ligeiros entre 2,5 e 3,5 toneladas, à luz dos novos requisitos legais aplicáveis a partir de 1 de julho de 2026, com impacto direto nos operadores de distribuição e logística urbana.

Mobilidade laboral e diálogo social

No plano social, serão discutidos os desenvolvimentos relativos à coordena-

ção dos sistemas de segurança social na União Europeia, bem como os trabalhos preparatórios do futuro Pacote Europeu para uma Mobilidade Laboral Justa, previsto para o segundo semestre de 2026. Destaca-se ainda a apresentação dos resultados do grupo conjunto IRU-ETF sobre condutores de países terceiros, um dossiê central para assegurar condições de concorrência leal e regras claras de integração no mercado europeu.

Escassez de condutores: um problema estrutural

Um dos momentos mais aguardados será a apresentação dos resultados preliminares do inquérito IRU 2025 sobre a escassez de condutores, que permitirá atualizar o diagnóstico europeu e reforçar a urgência de medidas concretas para aumentar a atratividade da profissão, uma prioridade também para o setor português.

Recorde-se que à presente data, este é o único documento que é citado e utilizado pelos diversos órgãos e entidades oficiais, quando pretendem ter uma análise e base de discussão e também de decisão sobre este tema.

Workshop técnico e continuidade dos trabalhos

A reunião da CAS foi antecedida, no dia 3 de fevereiro, por um workshop dedicado ao carregamento de veículos elétricos, centrado nos impactos operacionais, no bem-estar dos motoristas e na aplicação prática das regras sociais, matérias que continuarão a ser trabalhadas ao longo deste ano civil.

As próximas reuniões da Comissão de Assuntos Sociais da IRU estão já agendadas para 9 de setembro de 2026 e 3 de fevereiro de 2027, assegurando a continuidade do acompanhamento das políticas europeias com impacto direto no transporte rodoviário.

A participação ativa da ANTRAM nesta Comissão representa uma oportunidade de influência direta nas políticas sociais e laborais europeias, defendendo os interesses do setor nacional de transporte rodoviário de mercadorias e garantindo que as soluções encontradas correspondem às necessidades reais das empresas e dos motoristas. 

Diplomas de Honra IRU premeia 12 motoristas



Em 2025 foram três as empresas associadas da ANTRAM que viram distinguidos os seus colaboradores, num total de 12 premiados, com o Diploma de Honra da IRU. A IRU, desde 1988 que 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 2025, este prestigiado diploma a 1.077 motoristas de autocarros, táxis e veículos de mercadorias de 25 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: *“Os nossos sinceros parabéns aos diplomados com o Diploma de Honra da IRU de 2025. A sua longa experiência fala por si e reflete o elevado nível de profissionalismo que define o nosso setor vital.”*

Parabéns a todos!



LUÍS SIMÕES LOGISTICA INTEGRADA, S.A. - Premiados nesta empresa 7 motoristas.



JOÃO PIRES - INTERNACIONAL TRANSPORTES, LDA. Premiados nesta empresa 4 motoristas.



Fema - Transportes Express & Logistics, sa - Premiado nesta empresa 1 motorista.

O novo Regime da Contratação Coletiva aplicável ao Sector

Com o aproximar do final do ano de 2025, aproximava-se também o prazo de vigência dos contratos coletivos de trabalho em vigor, publicados no Boletim de Trabalho e Emprego (BTE), 1.ª série, n.º 5, de 8 de fevereiro de 2023.

Relembre-se que o mesmo tinha como vigência 36 meses a contar dos 5 dias após a sua publicação em BTE, isto é, a data do seu termo era o dia 13 de fevereiro de 2026.

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

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

Tendo a ANTRAM recebido propostas de revisão por parte de todos os sindicatos com quem celebrou os três CCTV's em vigor, decidiu dar início ao processo de negociação coletiva, até porque, se entende que a existência de um regime específico para o sector que se aplique a todos permite uma clareza, uma regulação no merca-

do, demonstrada desde 2018, altura em que a contratação coletiva foi retomada e manteve-se de forma regular.

Apesar de o processo de negociação ter envolvido todos os sindicatos – FECTTRANS, SIMM, SIMMPER, STRUN e SNMOT – apenas foi possível, à data em que este artigo é escrito, finalizar o processo com a FECTTRANS.

No que respeita aos demais sindicatos, e com o aproximar do fim da vigência, correndo-se por isso o risco de os outros dois CCTV's – CCTV celebrado com o SIMM, SIMMPER e SNMOT e CCTV celebrado com o STRUN – serem renovados automaticamente por mais 12 meses, procedemos à denúncia dos dois instrumentos de regulamentação coletiva, embora tenhamos demonstrado vontade de continuar o processo, designadamente, celebrar o mesmo CCTV que foi possível acordar com a FECTTRANS, o que permitirá desta forma trazer iguais condições laborais para todos os trabalhadores. Paralelamente, com a assinatura do CCTV e seu envio para publicação, foi já solicitada igualmente junto da DGERT, a respetiva Portaria de Extensão, garantindo desta forma que o CCTV seja aplicado aos trabalhadores e empresas não filiados nem associados nas partes outorgantes.





Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral

Destaque-se ainda que, a ANTP também assinou o novo CCTV celebrado com a FECTRANS, tendo sido fixado um período de vigência correspondente a 3 anos, mas com a data de fim estabelecida a 31 de dezembro de 2028, evitando dúvidas quanto ao término da vigência.

Face a este cenário, o que mudou então no novo CCTV?

A principal preocupação que norteou as negociações por parte da ANTRAM foi essencialmente, trazer clarificação em matérias fundamentais, como a organização do tempo de trabalho, sem mudar o paradigma legal existente, mas garantindo que este é de facto por todos cumprido e corretamente percecionado.

O objetivo primeiro e principal foi tornar as regras claras para todos, empregadores e trabalhadores, evitando motivos para concorrência desleal e para pôr em causa a paz social nas empresas entre empregadores e trabalhadores, levando a uma litigância que entendemos ser desnecessária. Pretendemos por isso que estas normas, que agora foram revistas, eliminem quaisquer dúvidas que possam persistir sobre a sua aplicação, conjugação e coordenação entre as mesmas.

Recordamos que a cláusula 61ª quando foi criada — e tal como ficou clarificado na ação de interpretação da mesma, que foi validada pelo tribunal — visou pagar todo o trabalho que fosse prestado pelos trabalhadores em dias úteis até ao limite dos tempos de trabalho determinados na cláusula 21ª.

A existência da já citada cláusula 61ª, que obriga ao pagamento de valores superiores a 500,00€ mensais para as empresas, não poderia, de forma alguma, ser restringida na sua aplicação e nos seus efeitos pela atual redação da cláusula 26ª (que estabelece outros limites ao trabalho suplementar), porquanto tal resultaria num profundo desequilíbrio entre valores pagos e o trabalho máximo recebido ao longo do ano.

Em face da nova redação da cláusula 61ª, todo o trabalho prestado em dias normais de trabalho até às 48h em média, ou até às 60h numa semana em concreto, encontra-se pago, sem prejuízo dos valores que forem devidos ao trabalhador pela prestação de trabalho em dias de descanso complementar ou obrigatório e feriados, nos termos da cláusula 50ª. Tratando-se de limites máximos, o trabalhador tem o direito a receber o valor integral desta cláusula mesmo que realize menos horas do que as previstas na cláusula 21ª n.º 1, e desde que não se verifique qualquer falta ou circunstância equiparada a falta ao trabalho.

Acresce que, a redação dos três CCTV's que até então estavam em vigor, por não ser tão esclarecedor como poderia ser, permitiu in-

terpretações que procuraram tornar inaplicável a própria cláusula 21ª e, dessa forma, o próprio regime especial de trabalho dos trabalhadores móveis.

Ora, não só nunca tal foi pretendido pelas partes outorgantes, como, a suceder, tal consubstanciava um profundo desajustamento económico, onerando, sobremaneira, as empresas, para além de colocar em causa as condições de concorrência entre empresas portuguesas e empresas de outros Estados-Membros que atuam no Mercado Único Comunitário o que, em si mesmo, sempre consubstancia um desajustamento da convenção face à realidade e à atividade das empresas e trabalhadores.

Acresce que, nesta revisão, esteve sempre presente a preocupação de melhor redigir a convenção coletiva no sentido de tornar mais claras diversas matérias, desde logo os direitos dos trabalhadores e respetivas obrigações das empresas, não apenas ao nível de manuseamento de tacógrafos, discriminação de atividades, mas também consequências, no caso de se verificar a ultrapassagem dos tempos máximos de trabalho previstos na cláusula 21ª, sendo intenção tornar mais claro, aquilo que dela não consta de forma evidente, pois também aqui estamos perante obrigações de pagamento, oneradas, que visam proteger, não apenas os trabalhadores, mas também as empresas que procuram suportar a sua atividade em cargas laborais equilibradas e não em práticas mais agressivas, normalmente traduzidas em maior volume de horas semanais prestadas pelos seus trabalhadores.

Foi por isso que ficou estabelecido que, quando por razões verdadeiramente excecionais – razões essas que sigam os termos em que tal também o é permitido na lei geral – os limites da cláusula 21ª que sejam ultrapassados, tais horas passam a ser pagas com acréscimo de 75%. Porém, que fique claro, que o que se pretendeu com esta norma é que estes limites não sejam ultrapassados e que este regime, por ser penalizador para as empresas, sirva de elemento dissuasor de tais práticas, razão pela qual também só pode ser utilizado com fundamentos muito específicos.

Tais pagamentos deverão ser realizados no processamento salarial do mês em que ocorra o último dia dessa semana, sendo que, dada a dificuldade de controlo dos tempos de trabalho pela empresa, o trabalhador, sobre o qual impende um especial dever de fazer um registo correto e verdadeiro dos seus tempos, mediante a comutação dos mesmos no aparelho de tacógrafo, logo que verifique ter ul-

trapassado a média de 48h ou logo que, numa semana, constate ter ultrapassado as 60h de trabalho, deve solicitar a entrega de impressão dos seus tempos de trabalho, do período em causa que, depois de verificada com a empresa, servirá de base ao pagamento devido. Por fim, e para garantir a compatibilidade de todo este regime, também ficou claro que o limite do trabalho suplementar de 200 horas anuais não é aplicável a estes trabalhadores móveis, na medida em que, como já se referiu em cima, se tal acontecesse tínhamos um total esvaziamento da cláusula 21^a, o que não só iria contra o espírito negocial da cláusula 61^a como também das regras gerais de hierarquia das fontes do Direito, quer do primado do Direito Comunitário, quer da primazia de normas especiais sobre normas gerais.

Com efeito, não nos podemos esquecer que existe um regime legal específico em vigor para os trabalhadores móveis que, atenta a especificidade do trabalho, assim foi estatuído por diretivas e regulamentos comunitários (Regulamento CE n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006 e Directiva n.º 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário).

Ainda em sede de organização do tempo de trabalho, procurou-se detalhar um pouco mais como os descansos compensatórios podem ou não ser gozados. Desta forma, previu-se que, se o trabalhador prestar trabalho em dia de descanso semanal obrigatório ou em dia feriado tem direito a descansar 1 dia completo (como já o tinha de acordo com os anteriores CCTV's), entendendo-se este, por um dia civil abrangendo a totalidade do período que decorre entre as 0h00 e as 24h00. O gozo deste dia de descanso compensatório terá sempre de ser realizado em acréscimo ao dia de descanso semanal obrigatório e/ou complementar, não podendo estes serem suprimidos aos respetivos descansos legais semanais. Isto é, se o trabalhador passou um domingo fora a trabalhar, adquirindo por isso o direito a um dia de descanso compensatório, se chega a uma sexta-feira e descansa sábado e domingo, nenhum desde dois dias pode ser entendido como gozo do descanso compensatório, para o cumprir terá por exemplo que o gozar na segunda-feira.

No geral manteve-se a sistematização do anterior CCTV e seu regime, procurando-se igualmente corrigir simultaneamente alguns lapsos de escrita e de remissões que constavam do texto, assim como modernizar o mesmo, principalmente em sede das categorias profissionais, algumas delas inexistentes nas empresas – como é o caso do técnico de correspondência em língua estrangeira – e outras que, face à evolução social e empresarial, não constam do instrumento de regulamentação coletiva de trabalho.

Em consequência, porque esta matéria teve alterações significativas, foi criada uma tabela de correspondências entre as anteriores categorias e as atuais, facilitando a aplicação por parte das empresas que assim melhor podem adaptar as categorias profissionais dos seus trabalhadores às funções que desempenham e ao eventual novo enquadramento. Foi ainda revista a cláusula das densidades e o anexo II referente ao período de permanência e acesso. Necessariamente, esta revisão teve consequências na tabela sala-

rial, que inclusivamente previa cinco grupos cuja retribuição base correspondia ao salário mínimo nacional, tendo ficado apenas um grupo neste limite, o que implicou a aplicação de taxas de atualização diferentes nos demais grupos, até porque os valores aí previstos estavam totalmente desfasados da realidade. Esta revisão teve como objetivo atrair para o nosso setor pessoas mais qualificadas, capazes de o valorizar e fortalecer.

No que ao enquadramento dos motoristas diz respeito, foi adicionado na nota explicativa à cláusula relativa ao complemento salarial que, a diferenciação por tipologia de viaturas e âmbito geográfico, referidas nesta, bem assim, as definições, foram criadas no CCTV celebrado em 2018 entre a ANTRAM e a FECTRANS publicado no BTE n.º 3415/09/2018. Nestes anos que passaram desde então, surgiam por vezes dúvidas em como fazer o enquadramento dos trabalhadores cujo contrato de trabalho foi acordado antes da entrada em vigor do CCTV, face ao contrato de 2018 e demais contratos coletivos que lhe sobrevieram. Fica estabelecido que tal terá de ser realizado olhando à realidade ocorrida antes daquele CCTV de 2018, devendo o mesmo ser enquadrado na viatura e âmbito geográfico predominante naquele período de tempo, só devendo ser enquadrado numa tipologia ou âmbito geográfico a que corresponda um complemento salarial superior caso, antes mesmo da entrada em vigor do CCTV de 2018, já se tivesse verificado o disposto no número 6 da cláusula 59.^a, ou seja, ter o trabalhador, por mais de 50 dias num ano, trabalhado na tipologia e âmbito geográfico superior.

Em termos dos demais valores pecuniários e sua revisão, aplicou-se a norma relativa à atualização automática do valor da retribuição base e das diuturnidades em face da taxa de evolução do salário mínimo nacional – algo que iria sempre ocorrer mesmo que não fosse celebrado novo CCTV – assim como foram revistos alguns valores de determinadas prestações pecuniárias que não sofriam qualquer alteração desde 2023 (principalmente em matérias de ajudas de custo), cuja eficácia tem efeitos retroativos a 1 de janeiro de 2026 (ou seja, as empresas terão que pagar as diferenças dos valores que foram processados em janeiro).

Para evitar a publicação de tabelas diferentes dos sindicatos face às que a ANTRAM publica, motivada por diferentes interpretações de como aplicar a taxa de atualização do salário mínimo nacional, foi aditada uma nota explicativa da qual resulta que a aplicação da taxa de atualização do salário mínimo nacional é feita sempre sem qualquer arredondamento; os arredondamentos referidos na norma, às duas casas decimais, dizem respeito aos valores obtidos em cada uma das prestações pecuniárias, após aplicação de tal taxa.

Por outro lado, para evitar aumentos mais substanciais de três em três anos no valor das ajudas de custo, pois a realidade demonstra-nos que não foi feita qualquer atualização no período de vigência do CCTV, foi criada uma nova norma que determina que as ajudas de custo serão objeto de revisão anual a acordar pelas partes, considerando que, a referida revisão não será inferior ao valor do IPC – Índice de Preços no Consumidor – total, de Portugal Continental, fixado a novembro de cada ano, comunicado pelo Instituto Nacional de

PRESTAÇÕES PECUNIÁRIAS	VALOR PARA 2026
Retribuição Base para Motorista de Pesados	1014,02€
Retribuição Base para Motorista de Ligeiros	941,60 €
Diuturnidades (cláusula 46. ^a)	24,63€
Subsídio de refeição (cláusula 55. ^a) Fica também clarificado que quando é pago o subsídio de refeição, pode ser pago em cartão refeição, mas no caso de casais que trabalhem na mesma empresa um deles pode solicitar que o pagamento seja feito em numerário.	8,30€
Refeições, alojamento e deslocações no país de residência (cláusula 56. ^a) Clarifica-se, que estes pagamentos terão de ser feitos pelas empresas aos trabalhadores quando estes tenham que tomar as refeições, por motivo de serviço, deslocados, no país de residência e, no caso de a deslocação abranger as horas referidas no número 2.	Almoço e jantar: 10,00€
Trabalhadores não móveis quando deslocados no estrangeiro (cláusula 57. ^a)	Almoço e jantar: 15,50€
Ajudas de custo diárias (cláusula 58. ^a) Trabalhadores móveis, em média a apurar mensalmente, valor da ajuda de custo diária mínima de:	- Nacional: 26,50€ - Ibérico: 30€ - Internacional: 43,00€
Deslocação a Espanha, mas com repouso diário em Portugal Igualmente fica claro que o motorista de ibérico quando trabalha no período noturno entre a 0h00 e as 5h00 tem também direito ao valor de uma refeição, tal como já acontece com os motoristas do nacional (cláusula 58. ^a n.º 7).	Almoço e jantar: 11,50€

Estatística. Desta forma, os aumentos passam a ser graduais, e como tal com menos impacto para as empresas quando tal acontece. Sendo este um critério objetivo também permite uma maior segurança e previsibilidade quanto aos custos. Em suma, em termos de revisão de valores (indicando-se em baixo apenas as prestações que sofreram alteração), no que respeita aos motoristas, temos: *(ver quadro)*

Em termos de outras alterações/clarificações, passamos a destacar aquelas que entendemos terem mais relevância.

Para os trabalhadores ficou previsto que as empresas passam a ter de pagar a renovação da carta de condução.

No entanto, quanto à alínea que suscitava muitas dúvidas no dever das empresas em garantir transporte para os trabalhadores de e para o trabalho e de e para casa, a redação foi revista e melhorada. Este dever não existe sempre e em todos os casos. Efetivamente o que se passa a garantir é, aos trabalhadores com horário móvel, que por acordo regressam diariamente ao local de trabalho ou de apresentação ao serviço, o transporte entre a viatura e esse local é assegurado sempre que, o serviço se inicie ou termine fora dos horários e frequências normais dos transportes públicos e não seja possível a deslocação do trabalhador a bordo da viatura da empresa. Contudo, esta obrigação é inexistente caso os trabalhadores estejam na situação de deslocados, nos termos do CCTV.

Em síntese, de uma maneira geral, procurou-se elaborar um regime jurídico que fosse mais claro, sem alterar substancialmente o

mesmo, permitindo, porém, criar condições para uma maior harmonização, de forma a promover uma concorrência mais sã e leal entre as empresas. Com este fim, o âmbito do CCTV também foi clarificado e de certa forma alargado. A partir de agora, independentemente da Classificação da Atividade Económica (CAE) das empresas associadas da ANTRAM e da ANTP como transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, ser indicada como principal, secundária ou outra, os termos e o regime do CCTV, serão na mesma aplicados aos respetivos trabalhadores ao serviço de tais empresas filiados nas associações outorgantes, desde que, exerçam atividades no âmbito do transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, ao abrigo de um título habilitante emitido pela entidade administrativa competente (IMT, I.P.).

Entende-se por transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, aquele que é efetuado ao abrigo de um contrato de transporte, celebrado entre um transportador e um expedidor, nos termos do qual, o primeiro se obriga a deslocar mercadorias, por meio de veículos rodoviários, entre locais situados no território nacional, ibérico ou internacional e a entregá-las ao destinatário. Neste sentido, esclarece-se que o transportador é a empresa regularmente constituída para o transporte público ou por conta de outrem de mercadorias e o expedidor é o proprietário, possuidor ou mero detentor das mercadorias.

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



AS RESERVAS DO DESTINATÁRIO

1 - Noção

As reservas do destinatário constituem o enunciado de um ou vários factos que representam objecções do destinatário em aceitar a mercadoria nas condições em que lhe foi entregue pelo transportador (ainda que a não recuse), porque esta não está nas condições descritas na guia de transporte. Aquando da entrega das mercadorias ao destinatário, que é o momento em que o transportador cumpre o contrato de transporte a que se vinculou, o destinatário pode efectuar reservas, para, após ter realizado as necessárias verificações quantitativas (através de operações de contagem e pesagem) e qualitativas (mediante a detecção de avarias e a constatação de defeitos da embalagem) ao estado aparente das mercadorias, declarar as discrepâncias constatadas em relação ao estado e quantidades descritas na guia de transporte.

Este tipo de reserva significa apenas que o destinatário constatou, no momento da recepção, que as mercadorias não se encontravam aparentemente, quanto ao peso, medidas, quantidade (reservas quantitativas) e estado da embalagem (reservas qualitativas), nas condições descritas na guia de transporte ou que as mercadorias foram entregues com atraso.

Vimos no artigo anterior da Revista, sobre as reservas do transportador que se a guia de transportes CMR não contiver reservas do transportador, se presume que as mercadorias foram entregues pelo expedidor no mesmo estado e quantidades descritos na guia.

Sendo assim, para contrariar esta presunção, cabe ao destinatário formular as suas reservas, se for o caso.

As reservas do destinatário não são ainda reclamações, significando apenas que ele

se reserva o direito de apresentar uma reclamação extrajudicial ao transportador, não constituindo este, por si só, em qualquer dever de indemnizar.

2.- As reservas do destinatário na CMR e na lei nacional.

Em matéria de reservas do destinatário, o artigo 30.º da CMR, prevê o seguinte:

"1. Se o destinatário receber a mercadoria sem verificar contraditoriamente o seu estado com o transportador, ou sem ter formulado reservas a este que indiquem a natureza geral da perda ou avaria, o mais tardar no momento da entrega se se tratar de perdas ou avarias aparentes, ou dentro de sete dias a contar da entrega, não incluindo domingos e dias feriados, quando se tratar de perdas ou avarias não aparentes, presumir-se-á, até prova em contrário, que a mercadoria foi recebida no estado descrito na guia de transporte. As reservas indicadas acima devem ser feitas por escrito quando se tratar de perdas ou avarias não aparentes.

2. Quando o estado da mercadoria foi verificado contraditoriamente pelo destinatário e pelo transportador, a prova em contrário do resultado desta verificação só poderá fazer-se se se tratar de perdas ou avarias não aparentes e se o destinatário tiver apresentado ao transportador reservas por escrito dentro dos sete dias, domingos e dias feriados não incluídos, a contar dessa verificação.

3. Uma demora na entrega só pode dar origem a indemnização se tiver sido formulada uma reserva por escrito no prazo de 21 dias, a contar da colocação da mercadoria à disposição do destinatário

4. A data da entrega, ou, segundo o caso, a da verificação ou da colocação da mer-

cadoria à disposição, não é contada nos prazos previstos no presente artigo.

5. O transportador e o destinatário darão um ao outro, reciprocamente, todas as facilidades razoáveis para as observações e verificações necessárias."

Por seu lado, o Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de Outubro, na sua redacção actual, que aprovou o regime do contrato de transporte nacional rodoviário de mercadorias, (doravante abreviadamente LCR), quanto às reservas do destinatário, no seu artigo 12º, dispõe o seguinte:

"1 - O cumprimento da prestação do transportador ocorre com a entrega da mercadoria ao destinatário.

2 - Em caso de vício aparente da mercadoria ou defeito da embalagem, o destinatário deve, no momento da aceitação, formular reservas que indiquem a natureza da perda ou avaria.

3 - Em caso de vício não aparente, o destinatário dispõe de oito dias a contar da data da aceitação da mercadoria para formular reservas escritas devidamente fundamentadas e para as comunicar ao transportador.

4 - Se o destinatário receber a mercadoria sem verificar o seu estado contraditoriamente com o transportador, ou sem formular as reservas a que se referem os números anteriores, presume-se, salvo prova em contrário, que as mercadorias se encontravam em boas condições.

5 - Para efeitos de verificação da mercadoria, o transportador e o destinatário devem conceder reciprocamente as facilidades consideradas razoáveis."

3.- Características das reservas do destinatário.

As reservas do destinatário, em nossa opi-



José Luís Saragoça
Advogado



nião, devem reunir as mesmas características das reservas do transportador (ou seja, devem ser específicas e fundamentadas) embora a CMR não o preveja expressamente.

Com efeito, o transportador para poder preparar a sua defesa, tem o direito de saber quais as objecções concretas que o destinatário colocou na entrega das mercadorias e a razão por que o fez.

Os tribunais consideraram como não válidas e ineficazes, reservas genéricas e não fundamentadas do seguinte tipo:

- “Fardos vazios, rasgados e recosidos, peso e quantidade a apurar”;
- “Sob reserva de desembalagem”;
- “Caixa em mau estado”;
- “Recepção sob reserva de controlo de qualidade e quantidade”;
- “Reservas por avarias e perdas que poderiam ser constatadas no desembarque do navio”;
- “Em mau estado”, “a granel”.

Já serão válidas as reservas que contenham qualificações do estado das mercadorias, tais como “mercadoria quebrada”, “amolgada”, “deformada”, “descolorida”, “molhada”, “oxidada”, “podre”, “descongelada”.

Ao contrário das reservas do transportador, nem a CMR nem a LCR exigem que as reservas do destinatário sejam aceites pelo transportador.

Quanto à forma, o artigo 30.º da CMR prevê que, consoante os casos, as reservas sejam **verbais ou escritas**.

a) As reservas verbais.

De acordo com o nº 1, do artigo 30.º da CMR, **se o destinatário verificar que a mercadoria e a sua embalagem não se encontram em aparente bom estado ou que se verificam perdas de mercadorias**, deve formular reservas verbais, no momento da entrega.

Todavia, nestas situações, embora a lei não

obrigue à forma escrita, os destinatários, por razões de segurança jurídica e para evitar problemas futuros, em regra colocam as suas reservas na própria guia CMR (normalmente por baixo das casas ou quadrículas 6 a 12 da guia CMR na versão IRU de 1976 ou por baixo das casas ou quadrículas 10 a 15 da guia CMR na versão IRU de 2007 - que constituem o chamado manifesto da carga)

b) As reservas escritas.

Nos termos do último período do nº 1 e do nº 3 do artigo 30.º da CMR, no caso de se tratar de perdas ou avarias não aparentes ou atrasos na entrega, as reservas do destinatário devem ser escritas.

Para este efeito, as reservas podem ser formuladas por carta, fax ou correio electrónico ou mesmo por uma menção na guia de transporte, embora a guia de modelo uniforme da IRU não contenha uma quadrícula própria para o efeito.

Todavia, como se referiu anteriormente, é comum que as reservas do destinatário relativas a perdas ou avarias aparentes e constadas aquando da descarga, sejam apostas na guia de transporte, no espaço destinado à descrição da natureza da mercadoria, quantidade, marcas e números, mesmo quando a CMR não exige reservas por escrito, quando a perda ou avaria forem aparentes.

A este respeito, importa sublinhar que, **nas situações em que o prazo de entrega é excedido**, mesmo no caso de ter existido dolo ou falta equiparada ao dolo na aceção do Art. 29º da CMR, **os danos só podem ser reclamados se o prazo para a reserva do n.º 3 do Artº 30º CMR – 21 dias, a contar da colocação da mercadoria à disposição do destinatário - tiver sido observado**, uma vez que aquela dis-

posição, considerando a sua natureza de lei especial prevalece sobre o artº 29º da CMR.

4.-Prazo das reservas.

O momento da formulação das reservas do destinatário depende da circunstância que este pretende acautelar.

Conforme se trate de perdas ou avarias, aparentes ou não aparentes, ou de atraso na entrega, assim o momento da formulação das reservas será mais ou menos afastado em relação ao da entrega da mercadoria.

a) Prazo, no caso de perdas e avarias aparentes.

De acordo com o nº 1, do artigo 30.º da CMR, as reservas do destinatário relativas a perdas ou avarias aparentes, devem ser formuladas no momento da entrega da mercadoria.

Este preceito não exige que este tipo de reservas tenha a forma escrita, podendo ser verbais ou dirigidas ao transportador por telefone. No que diz respeito ao contrato nacional, o nº 2 do artº 12º da LCR estabelece um regime semelhante, ou seja, as reservas do destinatário relativas a perdas ou avarias aparentes, devem ser formuladas no momento da entrega da mercadoria e também não impõe que sejam reduzidas a escrito. Todavia, quer na CMR quer na LCR, o destinatário deverá sempre provar que as efectuou.

b) Prazo, no caso de perdas e avarias não aparentes.

Quando se trate de perdas no interior das embalagens transportadas ou de avarias ocultas, as reservas, ainda nos termos do nº 1, do artigo 30.º da CMR, devem ser dirigidas ao transportador, por escrito, no prazo de **sete dias úteis a contar da entrega**.

O dia da entrega não se conta para efeitos deste prazo.

Quanto ao **contrato de transporte nacional**, a LCR, no nº 3 do artº 12º, prevê que as **reservas do destinatário devem ser dirigidas por escrito ao transportador, no**

prazo de oito dias (dias de calendário, seguidos) a contar da entrega.

c) Prazo, no caso de atrasos na entrega.

Verificando-se um atraso na entrega, as reservas do destinatário, nos termos do nº 4, do artigo 30.º da CMR devem ser dirigidas ao transportador, **por escrito, no prazo de 21 dias de calendário a contar da data da entrega**.

Quanto ao **contrato de transporte nacional**, a LCR não regula a matéria das reservas do destinatário **no caso de atrasos na entrega** pelo que, em nossa opinião, se deve aplicar por analogia, o nº 4, do artigo 30.º da CMR e, deste modo, também neste caso, as reservas do destinatário devem ser dirigidas ao transportador, **por escrito, no prazo de 21 dias de calendário a contar da data da entrega**.

d) Prazo, no caso de perda total.

Na situação de perda total, não existe entrega das mercadorias pelo que o destinatário não pode formular reservas, em especial se o veículo transportador não chegou ao seu destino e se o exemplar nº 2 da guia de transporte não for entregue ao destinatário.

Se as mercadorias, nas quantidades, volumes e ou com o peso mencionado na guia de transporte, não forem entregues na totalidade, a guia de transporte, sem reservas do transportador, estabelece, de acordo com o artº 9, nº 2 da CMR, a presunção de que as mercadorias descritas foram tomadas a cargo pelo transportador e de que este é responsável por essa perda total.

Nestas situações, a CMR, no seu artigo 20.º, estabelece uma presunção de perda das mercadorias, quando o atraso na entrega se prolongue para além de um determinado período de tempo.

Assim, o atraso na entrega convola-se em perda se, existindo prazo de entrega estipulado, a mercadoria não for entregue nos 30 dias seguintes àquele prazo ou, não existindo tal prazo convencionado, se a mercadoria não for entregue nos 60 dias a contar da data em que o transportador a tomou a

seu cargo. No que respeita ao contrato de transporte nacional, a LCR, no nº 2 do seu artº 19º dispõe que se considera que há perda total, 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.

5.- Efeitos das reservas.

A ausência de reservas do destinatário, não existindo verificação contraditória (através de uma peritagem), faz presumir, até prova em contrário, que a mercadoria foi recebida, no mesmo estado e quantidade aparentes daqueles que constam da guia de transporte, cfr nº 1, do artigo 30.º da CMR. A mesma solução jurídica é expressamente consagrada, para o contrato de transporte nacional, no nº 4 do artº 12º da LCR.

Contudo, **no caso de atraso na entrega a reserva tem uma natureza constitutiva, já que a falta da sua apresentação, por escrito, no prazo de 21 dias de calendário, a contar da entrega da mercadoria, faz precluir (perder) o direito à indemnização com aquele fundamento** - cfr nº 3 do artº 30º da CMR.

Se houver verificação contraditória entre o destinatário e o transportador (por ex. através de uma peritagem a que o transportador assistiu), a prova em contrário do resultado desta verificação só poderá fazer-se, se se tratar de perdas ou avarias não aparentes e se o destinatário tiver apresentado ao transportador reservas por escrito dentro dos sete dias (domingos e dias feriados não incluídos) a contar dessa verificação, cfr nº 2, do artigo 30.º da CMR. 



As novas regras para as viaturas ligeiras a partir de 1 de julho

Atualmente, os condutores que efetuem transporte de mercadorias em viaturas pesadas, encontram-se em regra, abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março, relativo a determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários. Tais viaturas, quando efetuem operações internacionais ou de cabotagem deverão estar dotadas com a segunda geração do tacógrafo inteligente, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho de 4 de fevereiro de 2014. Ao invés, as viaturas que efetuem transporte de mercadorias em trajetos nacionais (país do estabelecimento da empresa), não necessitam de estar dotadas de tacógrafo inteligente de segunda geração, uma vez estejam fora do escopo de tal obrigação.

À semelhança do que sucede atualmente com os condutores que efetuem transporte de mercadorias em viaturas pesadas, tam-

bém os condutores de viaturas ligeiras de mercadorias, com peso superior a 2,5 toneladas, a partir do próximo dia 1 de julho de 2026, passam a encontrar-se sujeitos às regras vertidas no Regulamento (CE) n.º 561/2006 e Regulamento (UE) n.º 165/2014, sempre que se encontrem afetados ao serviço internacional de transporte de mercadorias, independentemente de efetuarem operações bilaterais ou não bilaterais ou de cabotagem.

Trata-se de uma inovação promovida pelo Pacote Mobilidade implementada pela Comissão Europeia.

A obrigação pelo cumprimento da regulamentação comunitária, relativamente aos condutores que efetuem transporte internacional de mercadorias em viaturas ligeiras com peso superior a 2,5 toneladas, vem colocar tais condutores ao mesmo nível dos demais, que realizam tal transporte em viaturas pesadas, no que concerne ao cumprimento pelos tempos máximos de



condução, tempos mínimos de pausa ou de repouso, assim como no que à documentação que se deverá fazer acompanhar.

Estamos assim perante um novo desafio para as empresas e condutores que operam com tal tipologia de viaturas e que efetuem serviço internacional. A utilização do tacógrafo digital de segunda geração, aliada ao cumprimento da Regulamentação Comunitária acarretam desafios que urge ultrapassar, desde logo com uma adequada formação de todos os envolvidos.

Inovação financiada no transporte rodoviário: avisos 2026 e como entrar em consórcios no Portugal 2030

Neste artigo, analisamos os avisos previstos no Portugal 2030 em 2026, as vias de participação para as transportadoras e os passos a concretizar desde já para assegurar preparação atempada.



João Paulo Fonseca,
Business Developer INOVA+

Apesar de o transporte rodoviário de mercadorias nem sempre surgir como “destinatário direto” de avisos de inovação, 2026 abre uma janela particularmente interessante para o setor, desde que a inovação seja trabalhada com parceiros: clientes industriais, empresas tecnológicas, startups, centros de investigação e interfaces. A boa notícia é que o Plano Anual de Avisos do Portugal 2030 para 2026 prevê 220 avisos, com 3,9 mil milhões de euros para apoiar projetos de inovação e investimento.

Para as transportadoras, isto traduz-se numa oportunidade muito concreta: entrar na inovação pela porta da colaboração, trazendo para o consórcio o contexto real (operações, dados, frota, rotas, requisitos do cliente e constrangimentos regulatórios) e beneficiando de financiamento para testar e escalar soluções que impactam diretamente custo, eficiência e emissões.

2026 e a agenda STEP: energia e digital com impacto direto na logística

Em 2026, a agenda STEP (Strategic Techno-



logies for Europe Platform) surge com avisos relevantes em Energia (Tecnologias limpas e eficientes na utilização de recursos) e Digital, áreas com impacto direto no transporte e na logística: otimização energética, planeamento de transição, integração de dados e plataformas, IA aplicada a rotas e operações, rastreabilidade e automação documental, por exemplo. Mas há um ponto decisivo para o setor: os avisos STEP em consórcio permitem alavancar a colaboração com fornecedores e parceiros tecnológicos.

• STEP – I&D&I Empresarial: tende a

privilegiar projetos colaborativos (copromoção/consórcio), onde faz todo o sentido uma transportadora ser parceira piloto (dados reais, operação real, validação de impacto).

Em termos de calendário 2026, o Plano indica janelas STEP a partir de 30/01/2026 até 30/09/2026, com dotações relevantes em Energia e Digital.

Quando o objetivo é desenvolver e demonstrar tecnologia: consórcio

No Portugal 2030, os mecanismos de I&D empresarial em copromoção continuam a ser o caminho mais direto para projetos com risco tecnológico e demonstração. Este é o território natural dos projetos colaborativos: desenvolver, integrar, testar e validar em ambiente real.

Neste âmbito, no calendário 2026, surge o SIID – I&D Empresarial (Operações Individuais e em Copromoção) com período previsto 30/09/2026 a 31/12/2026.

O que significa isto para uma transporta-

dora? Mesmo quando não lidera, pode entrar em projetos como copromotora quando: disponibiliza operação real para piloto; assegura dados e comparação antes/depois; e ajuda a definir requisitos e validar resultados.

Não esquecer também que, para 2026, o Governo reforçou o Fundo para a Mobilidade e Transportes que passará a dispor de 15 milhões de euros para apoiar operadores de transporte de passageiros e de mercadorias, introduzindo novas finalidades ligadas à ferrovia, logística urbana, intermodalidade e mobilidade sustentável.

Da intenção à ação: próximos passos

Há temáticas de projetos colaborativos que respondem a desafios concretos do dia a dia das transportadoras, com ganhos diretos em eficiência, custos e qualidade de serviço. Seguem-se três exemplos:

1. Planeamento inteligente para reduzir quilómetros a vazio

Projetos focados em melhorar o planeamento diário e semanal, cruzando informação de cargas, rotas e restrições operacionais. O objetivo é diminuir viagens sem carga, reduzir tempos mortos e aumentar a utilização da frota. Em consórcio, uma empresa tecnológica pode desenvolver a solução e a transportadora garante testes em operação real e prova de resultados.



2. Eficiência energética e transição da frota com decisões mais informadas

Projetos que ajudam a empresa a tomar melhores decisões sobre consumo e energia: como escolher rotas mais eficientes, como ajustar a operação para reduzir desperdícios e como planear a evolução da frota e da infraestrutura necessária. O foco está em baixar custos de operação e reduzir emissões, com validação prática em rotas e serviços reais.

3. Rastreabilidade e simplificação administrativa ao longo de todo o processo

Projetos orientados a dar mais visibilidade ao transporte e a reduzir trabalho administrativo: troca de informação com clientes, registos de entrega, e validação de documentação, minimizando erros e retrabalho.

Em consórcio, a transportadora contribui com os processos e necessidades do dia-a-dia, enquanto parceiros tecnológicos asseguram a implementação e a ligação aos sistemas dos clientes.

Conclusão

Em 2026, o financiamento existe, mas o setor ganha vantagem quando chega cedo: com caso de uso claro, parceiros certos e formato adequado. A INOVA+ apoia operadores, transportadoras e associações na leitura do calendário, desenho de estratégia, estruturação de consórcios, desenvolvimento de candidaturas e execução de projetos.

O setor está em mudança. Os avisos estão calendarizados. E a inovação acelera quando se escolhe o instrumento certo. 

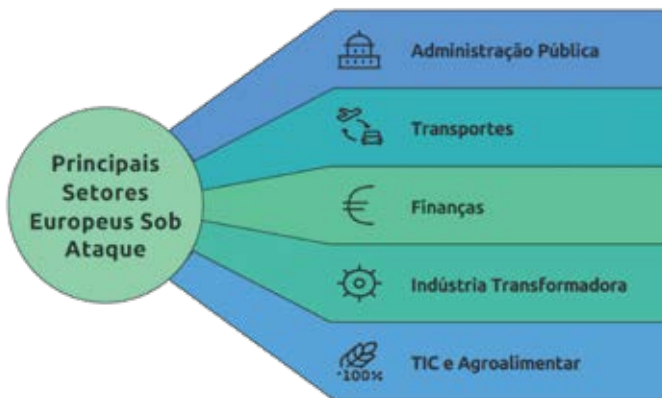
Cibersegurança sem margem para erros

Porque a NIS2 é decisiva para o transporte rodoviário de mercadorias?

Portugal deu um passo decisivo na consolidação da sua estratégia de cibersegurança com a publicação do Decreto-Lei n.º 125/2025, de 4 de dezembro, que transpõe para o direito nacional a Diretiva NIS2.

O novo regime, que entrará em vigor em abril de 2026, representa uma mudança estrutural na forma como o país protege as suas infraestruturas digitais, impondo regras mais rigorosas, alargando o número de entidades abrangidas e reforçando a responsabilidade das organizações perante um cenário de ameaças cada vez mais sofisticado.

Uma das alterações mais relevantes é o alargamento do universo de entidades sujeitas a obrigações legais. O diploma passa a abranger um conjunto muito mais vasto de setores considerados críticos para o funcionamento do país, entre os quais a energia, saúde, transportes, água, infraestruturas digitais, administração pública, serviços financeiros, gestão de resíduos e indústria alimentar. Esta expansão reflete a crescente interdependência entre sistemas digitais e serviços essenciais, reconhecendo que qualquer falha de segurança pode ter impacto direto na economia, na segurança nacional e no bem-estar dos cidadãos.



Fonte: ENISA - Agência da União Europeia para a Cibersegurança

O setor dos transportes surge como um dos mais impactados pela nova legislação. A digitalização acelerada de operações ferroviárias, aeroportuárias, marítimas e rodoviárias transformou este setor num alvo prioritário para ataques cibernéticos. Sistemas de gestão de tráfego, plataformas de bilhética, redes de comunicação entre veículos e centros de controlo, bem como cadeias logísticas altamente automatizadas, dependem hoje de infraestruturas digitais complexas e interligadas. A NIS2

exige que os operadores reforcem a monitorização contínua das suas redes, garantam redundância operacional, protejam sistemas industriais e assegurem que fornecedores e parceiros cumprem padrões mínimos de segurança. A lógica é evidente: um ataque que paralise um porto, um aeroporto ou uma linha ferroviária pode desencadear efeitos em cascata com impacto nacional e europeu, afetando mobilidade, cadeias logísticas e fluxos económicos.

A nova diretiva tem também implicações profundas ao nível da gestão do risco. As organizações deixam de poder encarar a cibersegurança como um conjunto de boas práticas facultativas e passam a estar legalmente obrigadas a implementar medidas concretas que abrangem a análise e mitigação de riscos, a resposta a incidentes, a segurança da cadeia de fornecimento, a gestão de vulnerabilidades, a continuidade de negócio, a proteção de comunicações e a formação interna. No setor dos transportes, isto significa identificar com precisão os ativos críticos e garantir que estes dispõem de mecanismos de proteção adequados. A monitorização contínua, a deteção precoce de anomalias e a capacidade de isolar rapidamente sistemas comprometidos tornam-se elementos centrais da operação.

Estas obrigações são acompanhadas de uma responsabilização direta dos órgãos de administração, que passam a ter o dever de aprovar políticas de cibersegurança, garantir recursos adequados e supervisionar a implementação das medidas. A gestão de topo deixa, assim, de poder delegar integralmente estas matérias nos departamentos técnicos, passando a responder por incumprimentos que possam comprometer a segurança da organização. No caso dos transportes, onde incidentes podem ter impacto físico imediato, esta responsabilização assume particular relevância.

Para muitas empresas, sobretudo as de menor dimensão, a grande questão é como iniciar um processo de preparação que seja proporcional e ajustado à sua realidade operacional. Note-se que a NIS2 não exige que todas as entidades adotem o mesmo nível de complexidade tecnológica. Contudo, obriga-as a demonstrar que possuem mecanismos adequados ao seu risco específico.

Na prática, o ponto de partida passa por realizar uma avaliação de risco que identifique os ativos críticos, os principais pontos de vulnerabilidade e os impactos potenciais de um incidente. A partir daí, cada organização deve construir um plano de ação faseado, que inclua medidas básicas como políticas de acesso, gestão de atualizações, formação de colaboradores e procedimentos de resposta a incidentes, evoluindo depois para solu-

ções mais avançadas quando justificadas pela sua dimensão ou criticidade. No setor dos transportes, esta proporcionalidade é essencial: uma pequena empresa de logística não terá as mesmas exigências que um operador aeroportuário, mas ambas devem demonstrar maturidade mínima e capacidade de resposta.



A NIS2 tem ainda impacto direto nas relações com clientes e parceiros. A segurança da cadeia de fornecimento passa a ser uma responsabilidade partilhada, obrigando operadores de transporte a rever contratos, exigir garantias de conformidade e avaliar riscos associados a terceiros. A transparência na comunicação de incidentes torna-se igualmente crucial, reforçando a confiança dos utilizadores e parceiros comerciais. Num setor onde a experiência do cliente depende de sistemas digitais — desde reservas a informação em tempo real — a capacidade de garantir continuidade e fiabilidade é agora também uma exigência regulatória.

O regime introduz prazos de reporte de incidentes mais curtos e mais estritos. As entidades abrangidas terão de comunicar incidentes relevantes poucas horas após a sua deteção, complementando essa notificação inicial com relatórios intermédios e finais. O objetivo é permitir uma resposta coordenada e evitar que falhas de segurança com potencial impacto nacional ou europeu se agravem por falta de comunicação atempada. A fiscalização ganha igualmente um novo peso, com coimas que podem atingir os 10 milhões de euros para infrações graves, reforçando a ideia de que a cibersegurança é agora uma obrigação regulatória com consequências reais. Apesar da exigência, está previsto um período de adaptação para entidades que demonstrem estar a implementar as novas medidas.

A transposição da NIS2 representa, no essencial, um reposi-



cionamento estratégico de Portugal no panorama europeu da cibersegurança. Num contexto global em que ataques a hospitais, redes de energia, sistemas financeiros ou infraestruturas públicas se tornaram frequentes, o país passa a dispor de um quadro legal mais robusto e alinhado com as melhores práticas internacionais. Mais do que um exercício legislativo, este novo regime jurídico assume a cibersegurança como uma infraestrutura crítica da sociedade moderna e como um elemento central da confiança digital que sustenta a economia e os serviços públicos.

Como preparar a sua empresa?

A NIS2 não é apenas uma obrigação. É uma oportunidade para tornar o seu negócio mais seguro, mais confiável e melhor preparado.

Para apoiar as empresas do setor rodoviário de mercadorias nesta transição, a ANTRAM disponibiliza serviços de consultoria especializados, ajudando a avaliar riscos, a definir planos de ação proporcionais e a implementar as medidas exigidas pela nova legislação. 🌱

Para mais informações contacte:

CET – Centro de Estudo Técnicos

Email: cet@antram.pt | Telefone: +351 218 544 100

Regra de inversão do sujeito passivo de IVA na construção: o que muda com o Acórdão n.º 537/2025 do Tribunal Constitucional

Equipa Deals Tax na PwC Portugal

Tradicionalmente, a prestação de serviços de construção civil estava sujeita à aplicação da inversão do sujeito passivo (reverse charge mechanism) - regime de acordo com o qual o prestador de serviços não liquida IVA na fatura, cabendo ao adquirente autoliquidar o imposto na sua declaração periódica.

No entanto, no dia 24 de junho de 2025, foi proferido o Acórdão n.º 537/2025, que julgou inconstitucional a norma da al. j) do n.º 1 do artigo 2.º do Código do IVA quando interpretada no sentido de abranger aquisições de serviços não relacionadas com a construção de edifícios, por violação da reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República.

Esta decisão assentou no facto de a autorização legislativa da Assembleia (artigo 45.º, n.º3, al. b) da Lei n.º 60-A/2005) ter limitado o regime da inversão a prestações de serviços “conexas com a construção de edifícios”, ao passo que o Decreto-Lei n.º 21/2007 do Governo alargou o regime a “serviços de construção civil”, incluindo remodelação, reparação, manutenção, conservação e demolição de imóveis — extravasando, assim, a autorização concedida.

Em concreto, este Acórdão teve origem no recurso de constitucionalidade do Ministério Público da decisão arbitral proferida pelo CAAD (no processo arbitral o n.º 181/2024-T), em que o pedido de impugnação de liquidações adicionais de IVA foi julgado procedente, uma vez que o Tribunal se recusou a aplicar a norma contida no artigo 2.º, n.º 1, al. j) do Código do IVA “(...) no segmento de que resulta a sua aplicação a aquisições de serviços



que nada têm a ver com a construção de edifícios (...).”

De facto, de acordo com a Constituição da República Portuguesa, a criação de impostos e a definição do seu regime são matérias da competência exclusiva da Assembleia da República, só podendo o Governo legislar sobre tais matérias se tiver uma autorização específica (que define o objeto, sentido, extensão e duração de tal autorização). Assim, o Tribunal Constitucional declarou a inconstitucionalidade orgânica da norma na parte em que abrange serviços não diretamente relacionados com a construção de edifícios. Em termos práticos, através deste Acórdão, a inversão do sujeito passivo permanece aplicável apenas a serviços diretamente conexos com a construção de edifícios. Serviços que não tenham essa conexão direta, mesmo que usualmente

qualificados como “obra”, “remodelação”, “manutenção” ou “instalação”, deixam de estar abrangidos, passando a responsabilidade pela liquidação do imposto a recair sobre o prestador de serviços, cessando a obrigação do adquirente de proceder à autoliquidação do IVA na sua declaração periódica.

À data de hoje, não sabemos qual será a posição que a Autoridade Tributária irá adotar em virtude deste Acórdão, que poderá afetar empresas de diversos setores de atividade (independentemente, de a prestação de serviços de construção civil consistir ou não na sua atividade principal).

Neste sentido, é recomendável uma avaliação dos procedimentos seguidos (tais como, práticas de faturação e de preenchimento de declarações periódicas), a documentação robusta da qualificação de cada serviço quanto à sua ligação à construção de edifícios, e um acompanhamento próximo dos desenvolvimentos desta matéria, possivelmente com o apoio de uma equipa especializada.

Embora não possamos qualificar como provável o risco de a AT vir a exigir liquidações de IVA referentes a exercícios fiscais ainda passíveis de inspeção, não o podemos excluir. Assim, na eventualidade da AT vir a adotar esta posição, poderão as empresas tentar impugnar estas correções com base (i) na inexistência de imposto em falta quando o IVA tenha sido autoliquidado por inversão do sujeito passivo e (ii) na conformidade do tratamento seguido com aquela que era então a interpretação adotada pela AT (conforme múltiplas informações vinculativas emitidas). 

Instalação de Tacógrafo nos veículos com MMA > 2,5 toneladas



Francisco Geraldès
ANTRAM

O Pacote da Mobilidade, publicado em 2020, através do Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, trouxe um conjunto de alterações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários. Dessas alterações falta entrar em vigor uma, relativa ao âmbito de aplicação do referido Regulamento n.º 561/2006, com o seguinte considerando:

“A fim de reforçar a relação custo-eficácia do controlo do cumprimento das regras sociais, os sistemas tacográficos atuais e inteligentes deverão ser plenamente explorados e o tacógrafo inteligente deverá ser tornado obrigatório também no que diz respeito a veículos comerciais ligeiros acima de um determinado peso que efetuam transportes internacionais por conta de outrem. Por conseguinte, as funcionalidades do tacógrafo deverão ser melhoradas, a fim de permitir posicionamentos mais precisos.”

Assim, a partir do próximo **dia 1 de julho**, as regras dos referidos regulamentos passam também a aplicar-se ao **transporte rodoviário de mercadorias em operações de transporte internacional ou de cabotagem**, em que a massa máxima autorizada do veículo, incluindo reboques ou semirreboques, seja superior a 2,5 toneladas.

Relembre-se que o regulamento se aplica aos transportes rodoviários efetuados:

- a) Exclusivamente no interior da Comunidade; e
- b) Entre a Comunidade, a Suíça e os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

Com esta alteração os veículos referidos e que efetuem transporte internacional têm de, até dia 30 de junho de 2026, instalar tacógrafo (tem de ser o chamado “inteligente de segunda geração”) e os condutores têm

de cumprir com os limites aos tempos máximos de condução e mínimos de repouso estipulados no Regulamento n.º 561/2006.

A não instalação de tacógrafo ou de tacógrafo não adequado pode levar a coimas elevadas, em função do país onde for detetada a infração, e mesmo à imobilização do veículo. De referir que, no seu Artigo 3.º, o Regulamento prevê algumas exceções:

- Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;
- Veículos com massa máxima autorizada que exceda 2,5 toneladas mas não exceda 3,5 toneladas, incluindo reboques ou semirreboques, utilizados para o transporte de mercadorias, em que o transporte não é efetuado por conta de outrem mas por conta da empresa ou do condutor, se a condução não constituir a atividade principal da pessoa que conduz o veículo;

Recordemos no **quadro** quais as regras relativas aos tempos de condução e repouso. Finalmente chamar a atenção para dois artigos do Regulamento:

Os Estados-Membros devem dotar as autoridades competentes da capacidade de aplicar sanções às empresas e/ou aos condutores por infrações ao presente Regulamento ou ao Regulamento 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 (Artigo 19.º)

O condutor deve conservar todos os comprovativos fornecidos por um Estado-Membro relativamente a sanções impostas ou à instauração de uma ação durante o tempo necessário para que a mesma infração ao regulamento já não possa dar origem a uma segunda ação ou sanção. O condutor deve apresentar as provas se lhe forem solicitadas. (Artigo 20.º)

Tempo máximo de condução contínua	4h30 m
Interrupção mínima de condução contínua (pausa)	45 minutos, ou 2 períodos: um de 15 m seguido de outro de 30 m
Tempo máximo de condução diária	9h, com possibilidade de 10h, 2 vezes por semana
Período máximo de condução semanal	56 horas
Período máximo de condução consecutiva em 2 semanas	90h
Repouso diário em cada período de 24 h: a) um condutor	11 horas consecutivas, com possibilidade de redução para 9 horas, três vezes entre dois repousos semanais; ou 12 horas, em dois períodos: um de 3 h outro de 9 h
b) dois condutores	9 horas (em cada período de 30 horas)
Descanso semanal mínimo	45 horas consecutivas com possibilidade de redução para 24 horas Sempre com compensação correspondente gozada em bloco antes do fim da 3ª semana seguinte à semana em causa. Em caso de transporte internacional podem ser gozados, dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos, cumprindo determinadas condições (artigo 8.º)

BREVES

Prazo de instalação de tacógrafo G2V2 em veículos ligeiros afetos ao internacional

Recordamos que no próximo ano, a partir do dia 1 de julho de 2026, os veículos ligeiros de mercadorias, afetos ao transporte internacional (Espanha incluída), terão que ter instalado no mesmo um tacógrafo inteligente de última geração (G2V2).

Torna-se assim essencial que as empresas do setor do transporte rodoviário de mercadorias, que também operam no transporte internacional com veículos ligeiros de mercadorias, planeiem com a devida antecedência o processo de instalação destes tacógrafos nas viaturas.

Destacamento de motoristas de ligeiros no transporte internacional

A partir do dia 1 de julho de 2026, também a partir do momento que os motoristas de veículos ligeiros de mercadorias, de peso bruto superior a 2500kg, passam a ter que utilizar o tacógrafo que deve estar instalado no veículo, estarão igualmente afetos às regras do destacamento, tal como já sucede com os motoristas de pesados atualmente.

Portal de destacamento: alterações

O Portal Europeu de Destacamento, utilizado para a emissão de declarações de destacamento de motoristas afetos ao transporte internacional (IMI), sofreu recentemente várias atualizações importantes.

1. Associação do tipo de transporte à conta

O tipo de transporte (passageiros ou mercadorias) passa agora a estar associado diretamente à informação da sua conta.

- Se a empresa operar apenas um tipo de transporte, deixará de ser necessário selecioná-lo sempre que criar uma nova declaração.
- Caso a empresa exerça ambos os tipos de transporte, será necessário indicar dois números de licença comunitária, um para cada modalidade.

2. Preenchimento obrigatório da Licença Comunitária e do Certificado de Competência Profissional

Os campos relativos ao número da Licença Comunitária e ao Certificado de Competência Profissional (CPC) tornaram-se obrigatórios. Estas alterações têm como objetivo simplificar a criação das declarações e garantir o cumprimento integral das obrigações legais.

Atenção:

- Não será possível criar novas declarações enquanto estes campos não estiverem preenchidos na conta da empresa.
- Os utilizadores da API devem atualizar previamente a informação da conta no portal antes de submeter novas declarações.
- Nos certificados de capacidade profissional mais antigos - emitidos sem número de certificado - deve ser inserido "N/A" no campo correspondente.

As equipas responsáveis pelo portal já tinham conhecimento de que os certificados mais antigos não possuíam número de registo e instruíram os serviços para aceitarem a indicação "N/A". A equipa técnica continuará a acompanhar esta situação específica de Portugal e, assim que possível, disponibilizará uma solução definitiva.

Como se efetua esta alterações no portal?

A atualização é simples e rápida. Aceda à sua conta RTPD (portal de destacamento) e siga os passos:

1. No menu do lado esquerdo, clique em Conta ou utilize a ligação apresentada na faixa vermelha.
 2. Clique no botão "Editar".
 3. Indique o(s) tipo(s) de transporte da sua empresa: Passageiros, Mercadorias ou ambos.
 4. Introduza o número da Licença Comunitária correspondente ao(s) tipo(s) de transporte selecionado(s).
 5. Adicione o número do CPC. Para certificados antigos sem número, insira "N/A" conforme indicado anteriormente.
- Após concluir os passos 1 a 5, poderá continuar a gerir as suas declarações de destacamento de forma mais simples e eficiente.

Se tiver dúvidas ou necessitar de apoio, entre em contacto através do endereço: DIGIT-POSTINGDECLARATION-SUPPORT@ec.europa.eu

Alterações futuras

Nos próximos meses, estão previstas novas melhorias no portal. Estas serão implementadas gradualmente e comunicadas diretamente aos utilizadores. O objetivo é continuar a aperfeiçoar a ferramenta e manter todos informados sobre as atualizações.

Portagens e Taxas de Circulação - 2026

Consulte no site ANTRAM os países que procederam à atualização das tarifas de portagens a vigorar em 2026. Esteja atento ao Site ANTRAM!

Restrições à circulação para 2026

Consulte o Site ANTRAM as habituais restrições à circulação dos vários países europeus. Esteja atento ao Site ANTRAM!

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

O seu calendário fiscal para 2º Trimestre de 2026

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



DIA	IMPOSTO	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10 abr.	IRS/SS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais, saúde e quotizações, referentes a março de 2026 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações (DMR)	Internet	n/a	
20 abr.	IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a março de 2026	Declaração de Retenções na Fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativa às operações efetuadas em fevereiro de 2026	Declaração Periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	IS	Comunicação das operações sujeitas e isentas de Imposto do Selo referentes a março de 2026 e pagamento do respetivo imposto	Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a março de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
27 abr.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em fevereiro de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	O pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
30 abr.	IRS/IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de	Modelo 30	Internet	n/a	

		sujeitos passivos não residentes, referente a fevereiro de 2026				
11 mai.	IRS/SS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais, saúde e quotizações, referentes a abril de 2026 (trabalho dependente)	Declaração mensal de Remunerações (DMR)	Internet	n/a	
20 mai.	IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a abril de 2026	Declaração de Retenções na Fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral referentes, respetivamente, às operações efetuadas em março de 2026 e no 1.º trimestre de 2026	Declaração Periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	IS	Comunicação das operações sujeitas e isentas de Imposto do Selo referentes a abril de 2026 e pagamento do respetivo imposto	Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a abril de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
25 mai.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral relativo às operações efetuadas, respetivamente, em março de 2026 e no 1.º trimestre de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	O pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
01 jun.	IMI	Pagamento do IMI	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Pagamento da prestação única do IMI referente ao ano anterior se igual ou inferior a 100€ ou da 1.ª prestação se superior a 100€, nos termos do artigo 120º do Código do Imposto Municipal sobre Imóveis.

	IRS/IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a março de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	
11 jun.	IRS/SS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais, saúde e quotizações, referentes a maio de 2026 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações (DMR)	Internet	n/a	
22 jun.	IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a maio de 2026	Declaração de Retenções na fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a maio de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativa às operações efetuadas em abril de 2026	Declaração Periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	IS	Comunicação das operações sujeitas e isentas de Imposto do Selo referentes a maio 2026 e pagamento do respetivo imposto	Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
25 jun.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em abril de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	O pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
30 jun.	IRS/IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a abril de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	

Santos e Vale vence o Prémio Cinco Estrelas, pelo terceiro ano consecutivo, na categoria de Operador Logístico

A Santos e Vale venceu, pelo terceiro ano consecutivo, o Prémio Cinco Estrelas na categoria de Operador Logístico, reforçando a sua posição como uma das marcas mais reconhecidas e valorizadas no setor da logística em Portugal. O reconhecimento confirma a consistência do desempenho da empresa e a confiança contínua do mercado nas suas soluções logísticas globais. 🌱



TPCF- Transportes Paulo Costa & Ferreira Lda reforça frota em 2026

A Transportes Paulo Costa & Ferreira vai reforçar a sua frota em 2026 com a aquisição de 100 novas viaturas, num investimento que impulsiona a modernização e a eficiência da operação. Segundo o administrador Paulo Ferreira, esta renovação demonstra a confiança no futuro da empresa e a determinação em acompanhar a evolução do mercado, mantendo um serviço de excelência. 🌱

Grupo Torrestir

- Reforça frota

A Torrestir reforçou a sua frota com unidades Actros L 1848 ProCabin, modelos concebidos com um design aerodinâmico avançado e equipados com sistemas de assistência de última geração. Esta escolha eleva a eficiência e a segurança no transporte rodoviário, reduz o impacto ambiental e oferece um nível superior de conforto aos motoristas.

- Abre nova filial em Vila Nova de Gaia

Esta expansão permite à empresa oferecer uma logística ainda mais eficiente, responder melhor às necessidades dos seus clientes e continuar a superar expectativas como sempre se distinguiu. 🌱



Grupo Ferramacho assinalou 25 anos de atividade

O Grupo Ferramacho celebrou, no passado dia 23 de janeiro, 25 anos de existência, assinalando um percurso marcado pelo crescimento sustentado no setor dos transportes rodoviários de mercadorias, logística e distribuição. 🌱

A comemoração dos 25 anos constituiu um momento simbólico para reconhecer o contributo de colaboradores, clientes e parceiros, bem como para reafirmar o compromisso do Grupo Ferramacho com o futuro do setor e com um desenvolvimento cada vez mais sustentável. 🌱

Luís Simões

- Incorpora primeiro camião elétrico

A Luís Simões deu mais um passo na sua estratégia de sustentabilidade com a incorporação do primeiro camião elétrico MAN eTGX na sua frota, destinado a operações diárias entre o Porto e Lisboa, e reforçou a infraestrutura energética com a instalação de carregadores rápidos de 300 kW nos seus centros logísticos. Esta iniciativa integra uma visão estratégica mais ampla de descarbonização, inovação tecnológica e modernização da frota, consolidando a posição da Luís Simões como referência ibérica em logística sustentável.

- Reforça operação com 9 Gigaliners a HVO

A Luís Simões reforçou a frota dedicada à operação com a Altri com a integração de nove novos Gigaliners Euro 6, tracionados por unidades MAN TGX 18.520 GM. Este investimento representa mais um passo firme na estratégia de descarbonização e de melhoria da eficiência operacional da Luís Simões, reforçando a aposta em soluções de transporte mais sustentáveis, sem comprometer o desempenho, a fiabilidade ou a competitividade do serviço. 🌱



Broliveira reforça cadeia de frio com tecnologia Thermo King

A Broliveira expandiu a sua frota com a incorporação de 70 novos reboques equipados com unidades de refrigeração Thermo King Advancer A400 e A500 Spectrum, reforçando os elevados padrões de controlo de temperatura no transporte farmacêutico e alimentar. Este investimento enquadra-se numa estratégia clara de sustentabilidade, inovação tecnológica e crescimento na logística de produtos sensíveis, com impacto direto na redução de emissões e na competitividade da operação. 🌱

João Pires distinguida com Medalha Silver EcoVadis

A João Pires – Internacional Transportes, Lda. foi distinguida com a Medalha Silver EcoVadis, reconhecendo o seu desempenho em matéria de sustentabilidade económica, ambiental e social.

A distinção reforça o posicionamento da João Pires como uma referência no setor, com um compromisso contínuo de evolução e melhoria das suas práticas de gestão sustentável. 🌱

TJA investe 5 milhões de euros na ampliação da Plataforma Logística de Estarreja

A TJA está a reforçar de forma decisiva a sua estratégia de crescimento com a ampliação da Plataforma Logística de Estarreja, num investimento de 5 milhões de euros que acrescentará 5 000 m² de capacidade e espaço para mais 10 000 paletes. Este investimento enquadra-se numa visão de longo prazo orientada para o aumento da capacidade instalada, a melhoria contínua do serviço e a preparação para as exigências futuras do mercado. 🌱



LASO Transportes reforça frota com novos equipamentos de alta tecnologia

A LASO Transportes anunciou um investimento de vários milhões de euros na modernização e expansão da sua frota, reforçando a capacidade de resposta a projetos nacionais e internacionais cada vez mais exigentes. Paralelamente, a empresa está a concluir novas instalações no País Basco e a ampliar a sua sede para um total de 120.000 m².

Com este reforço, a LASO consolida a sua posição de liderança no setor, apostando na inovação e na renovação contínua da frota para garantir operações mais versáteis e competitivas. 

Paço Rápido reforça frota

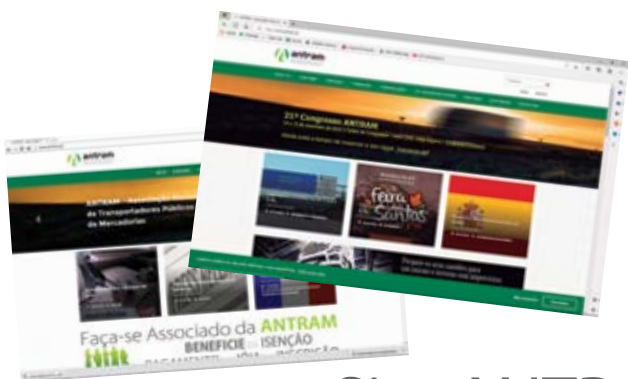
A Transportadora do Paço Rápido, Lda. reforçou a sua frota com a aquisição de seis novos semirreboques porta-contentores da LeciTrailer, consolidando a sua capacidade operacional no segmento da logística de contentores.

Este investimento reflete a aposta contínua da empresa, com mais de 55 anos de atividade, na eficiência e fiabilidade dos seus meios, respondendo às exigências técnicas e operacionais do transporte intermodal. 

HAVI Portugal lidera eletrificação da cadeia de frio

A HAVI Portugal integrou na sua operação os dois primeiros semirreboques de refrigeração 100% elétricos do Grupo HAVI a nível global, equipados com a tecnologia Vector eCool™, reforçando a sua liderança na descarbonização da logística.

A iniciativa insere-se na estratégia global da empresa de transição energética e inovação sustentável, aplicada ao transporte de mercadorias termo-sensíveis. 



Site ANTRAM!
Já se registou?

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



A 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 setor!

Assistência Documental ANTRAM

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



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

Acesso à Atividade

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

Condutores

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

Veículos

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

Transporte Internacional

- 📄 Autorizações bilaterais e multilaterais
- 📄 Certificados de motoristas

www.antram.pt

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

Para mais informações contacte os Serviços Regionais ANTRAM

Região Norte

+351 226 079 120
regiao.norte@antram.pt

Região Centro

+351 239 497 940
regiao.centro@antram.pt

Região Lisboa

+351 218610370
regiao.lisboa@antram.pt

Região Sul – Évora

+351 266 739 500
regiao.sul@antram.pt

Região Sul – Faro

+351 289 820 848
regiao.sul@antram.pt

Scania Super G 390

Novo motor Super 11 focado na eficiência e na carga útil

A Scania apresenta o novo motor Super 11, uma solução intermédia entre os blocos de 9 e 13 litros, desenvolvida para operações de transporte sensíveis ao peso e à eficiência energética. O novo motor é 85 kg mais leve do que o Super 13 e oferece uma poupança de combustível até 7% face ao motor de 9 litros da marca.

Disponível com 350, 390 e 430cv, o Super 11 cumpre as normas Euro 4, 5 e 6 e partilha 85% dos componentes com o Super 13, assegurando fiabilidade e custos de manutenção reduzidos. Os intervalos de manutenção podem ser até 30% mais longos quando utilizado óleo LDF-5, ajudando desta forma os operadores a aumentar o tempo de atividade e a reduzir custos totais de manutenção.

O motor Super 11 incorpora tecnologias avançadas como a sincronização variável de válvulas, novo software de gestão e eixos de compensação, que melhoram a eficiência da combustão, reduzem vibrações e aumentam o conforto de condução. Destaca-se ainda o travão motor VVB, com potência até 344 kW, e o sistema de dosagem turbo patenteado, que otimiza a utilização de AdBlue.

Compatível com combustíveis renováveis HVO e FAME, o Super 11 destina-se a múltiplas aplicações, desde logística urbana a transporte regional, reforçando a aposta da Scania em soluções mais eficientes e sustentáveis.

A Scania G390 equipado com o novo motor Super 11 esteve recentemente em Portugal e a Revista ANTRAM efetuou um teste de estrada num percurso de cerca de 94km, realizado em estrada nacional e autoestrada. O veículo que fazia conjunto com um semirreboque de 3 eixos, com carga total, circulou a uma velocidade média de 67km/h e no final do percurso o consumo total de combustível verificado foi de 20,7 litros. O consumo de combustível verificado nesta operação, face à geração anterior, é de facto inferior.

No interior desta Scania G390, o ruído do motor ao rodar em baixas rotações é bastante reduzido. O espaço interior e os acabamentos premium do modelo em teste oferecem ao condutor o conforto ideal e liberdade de movimentos para viagens de longo curso. 



Ficha técnica Scania G390

Motor: Scania DC11 101/390 hp.

Rendimento do motor:

287 kW (390 hp) a 1800 rpm – 2000 Nm a 950 – 1360 rpm.

Sistema de injeção: Scania XPI

Transmissão:

2-pedais Scania Opticruise (sem pedal de embraiagem).

Sistema de travagem de válvulas variável:

344 kW de alta potência.

Engrenagem de eixo traseiro: Scania R756 redução única.

Relação de eixo traseiro: 2,71.

Distância entre eixos: 4750mm.

Cabine: serie G.

Opções: Scania EAS (Electric Active Steering), Radar de curto alcance do lado esquerdo, Câmara de visão frontal, Aviso de ângulo morto, High Infotainment System 12,6", Ecrã de sol elétrico, AiCC, Aviso de mudança involuntária de faixa de rodagem.

IVECO conquista o prestigiado galardão “Camião Sustentável do Ano” pelo terceiro ano consecutivo

A IVECO reforçou a sua liderança em transporte sustentável ao conquistar, pelo terceiro ano seguido, o prémio “Camión Sustentável do Ano”. Em 2026, o vencedor foi o IVECO S-Way LNG a biometano, distinguido na categoria Trator pela sua eficiência, baixas emissões e desempenho comparável ao Diesel. O modelo, equipado com motor xCursor 13 de 500 cv, destaca-se pela redução do impacto ambiental, melhorias em segurança e conforto, e pela viabilidade imediata como solução de longo curso na transição energética.



G3 - Go Green Gas é a nova identidade da Dourogás GNV

A Dourogás GNV apresentou a sua nova identidade corporativa, passando a chamar-se G3 – Go Green Gas, num momento de forte transformação do setor da mobilidade sustentável. O rebranding reforça o compromisso da empresa com combustíveis alternativos renováveis e mais eficientes, alinhados com as metas de descarbonização e com as necessidades operacionais do transporte pesado.

Scania Ibérica nomeia João Crema como diretor comercial de camiões

A Scania Ibérica nomeou João Crema diretor comercial de camiões, função que assumirá a 1 de fevereiro de 2026, reforçando a estratégia da marca nos mercados ibéricos após mais de 20 anos de experiência internacional do executivo no setor e um percurso destacado dentro da empresa.



Ford Trucks expande rede com novo concessionário em Vila Nova de Gaia

A Ford Trucks reforçou a sua presença em Portugal com a abertura de um novo concessionário em Vila Nova de Gaia, numa região com elevada concentração de veículos da marca.

Este investimento integra a estratégia da Ford Trucks de proximidade ao cliente e reforço do serviço pós-venda, oferecendo assistência 24 horas, infraestruturas modernas e elevada disponibilidade de peças. A expansão da rede consolida a aposta da marca na fiabilidade do serviço, no crescimento sustentado em Portugal e no reforço da confiança dos operadores de transporte.

Andamur

A Andamur encerrou o ano com crescimento sustentado, integrando 10 novas estações de serviço em localizações estratégicas para o transporte profissional, atingindo um total de 164 estações associadas em Espanha. Esta expansão reforça a estratégia da empresa de proximidade ao transportador, assente numa rede europeia alargada, segurança, digitalização, inovação e serviços orientados para o bem-estar do motorista.

- Incorpora 55 estações de serviço com fornecimento de HVO na Europa

A Andamur passou a disponibilizar HVO na sua rede de estações na Alemanha, Espanha e França, totalizando 55 pontos de abastecimento — 40 na Alemanha, 13 em Espanha e 2 em França. A empresa reforça assim o seu compromisso com soluções de transporte mais sustentáveis, destacando que o HVO permite reduzir significativamente as emissões de CO₂.

Reunião do projeto DiTL no IPTrans

Na manhã do dia 23 de outubro, o auditório do IPTrans acolheu uma reunião de trabalho do projeto europeu DiTL – Disabled People Inclusion and Training in Transport and Logistics (Formação e Inclusão de Pessoas com Deficiência nos Transportes e Logística).

O encontro contou com a participação dos seguintes parceiros: CR&M, Urbanos Soluções, ACT (Autoridade para as Condições do Trabalho), Freeboard, IEF, Antram, MWL, IMT, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Fundação AFID e Câmara Municipal de Loures.

Teve como principais temas:

- Apresentação dos participantes e dos dados gerais do projeto
- Síntese dos primeiros resultados alcançados
- Apresentação do Relatório Nacional
- Debate e partilha de perspetivas sobre os próximos passos

Esta sessão representou mais um importante momento de colaboração,



reflexão e planeamento conjunto, reforçando o compromisso do projeto DiTL com a inclusão de pessoas com deficiência no setor dos transportes e logística, através da formação e da cooperação europeia. O IPTrans orgulha-se de fazer parte desta iniciativa que promove igualdade de oportunidades, empregabilidade e inovação social.

Visita à Sogenave aproxima alunos do IPTrans da realidade do setor



Os alunos do 2.º ano dos cursos de Técnico/a de Gestão de Transportes e Técnico/a de Logística do IPTrans, realizaram uma visita de estudo à Sogenave, uma das empresas de referência nacional na distribuição alimentar e não alimentar.

Esta iniciativa permitiu aos estudantes conhecer, de forma direta e prática, o funcionamento de um grande operador logístico, contactando com áreas como a gestão de armazéns, operações de receção e expedição, sistemas de informação aplicados à logística e metodologias de controlo de qualidade.

A visita proporcionou ainda uma visão aprofundada sobre os desafios diários do sector, reforçando a ligação entre os conteúdos lecionados em sala de aula e a realidade das empresas.

O IPTrans agradece à Sogenave pela disponibilidade e pela oportunidade de proporcionar esta experiência enriquecedora aos nossos/as alunos/as, contribuindo para o desenvolvimento das suas competências técnicas e profissionais.



IPTrans e IPS reforçam parceria com receção aos alunos do CTeSP de Logística

O Centro Qualifica IPTrans Loures, recebeu no passado dia 20 de outubro os alunos do 1.º e 2.º ano do CTeSP de Logística do Instituto Politécnico de Setúbal (IPS), dando assim início ao novo ano letivo!

O acompanhamento foi realizado pela Diretora Executiva e Coordenadora do Centro Qualifica, Helena Nunes e pela Mediadora Social, Cristiana Santos. Estiveram presentes, o subdiretor da ESCE João Nabais, a coordenadora do CTeSP em Logística-IPTrans Sandra Oliveira e a responsável pelos estágios dos CTeSP's, Carla Teles.

Em parceria com o IPS, o IPTrans proporciona aos estudantes um ambiente de aprendizagem dinâmico e próximo das empresas, promovendo o contacto direto com as realidades profissionais do setor da Logística.

Desejamos a todos os alunos um ano letivo cheio de desafios, aprendizagens e muito sucesso!



IPTRANS

ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30
ANOS



➤ CURSOS PROFISSIONAIS

➤ TÉCNICOS SUPERIORES PROFISSIONAIS - CTESP

➤ QUALIFICAÇÃO DE ADULTOS

21 983 14 45

secretaria@iptrans.com.pt



www.iptrans.com.pt



educação, ciência
e inovação



Assistência Jurídica ANTRAM

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

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

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

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

Áreas de Intervenção:

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

Consulte-nos

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

www.antram.pt



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias