



**IPG** Politécnico  
da Guarda  
Escola Superior  
de Tecnologia e Gestão

## **RELATÓRIO DE ESTÁGIO**

Curso Técnico Superior Profissional  
em Gestão e Comércio Internacional

Ana Isabel do Amaral Lopes Coelho

julho | 2017





**Escola Superior de Tecnologia e Gestão**

Instituto Politécnico da Guarda

---

# RELATÓRIO DE ESTÁGIO

ANA ISABEL DO AMARAL LOPES COELHO

RELATÓRIO PARA A OBTENÇÃO DO DIPLOMA DE TÉCNICO SUPERIOR

PROFISSIONAL EM GESTÃO E COMÉRCIO INTERNACIONAL

Julho 2017

## **Ficha de Identificação**

**Nome:** Ana Isabel do Amaral Lopes Coelho

**Número de aluno:** 1012167

**Curso:** Curso Técnico Superior Profissional de Gestão e Comércio Internacional

**Estabelecimento de Ensino:** Instituto Politécnico da Guarda - Escola Superior de Tecnologia e Gestão

**Docente Orientador:** Professor José Carlos Alexandre

**Local de Estágio:** Transportes Pina & Sérgio, S.A.

**Morada:** Tíbiu da Lavandeira, Juncais, Fornos de Algodres

**Telefone:** 271 700 170

**E-mail:** geral@pinaesergio.com

**Supervisor:** Dra. Olga Quental

**Cargo:** Responsável pelo Departamento de Qualidade e de Contabilidade

**Período de estágio:** 01 de março a 06 de julho de 2017

**Duração do estágio:** 750 horas

## **Agradecimentos**

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao Instituto Politécnico da Guarda por me dar a oportunidade de me tornar Técnica de Gestão e Comércio Internacional e por todas as ferramentas que facultou ao longo destes dois anos.

Um grande obrigado ao meu orientador, Prof<sup>o</sup> José Carlos Alexandre, por toda a sua disponibilidade e críticas ao longo do período de estágio. A todo o corpo docente que me acompanhou ao longo destes dois anos, um muito obrigado por todos os conhecimentos transmitidos.

Agradeço à Transportes Pina & Sérgio, S.A. pela disponibilidade que teve para me receber enquanto estagiária. Um obrigada especial à minha supervisora, Dra Olga Quental que esteve sempre presente para todas as dúvidas que surgiram e por me ensinar e inserir tão bem na empresa. Gostaria também de agradecer aos dois funcionários responsáveis pelo departamento de tráfego, Sr. Augusto Dias e a Sra. Sandra Sousa pela paciência e pela disponibilidade em me ensinarem e alertarem para algum erro que tenha cometido na minha passagem por esse departamento.

Um obrigada muito especial aos meus pais e irmãos, por todo o apoio e carinho que sempre demonstraram e, por me ensinarem que quando se tem um objetivo tem que se lutar por ele. Um muito obrigado por estarem presentes em todas as etapas e nunca me deixarem desistir.

Ao meu namorado um muito obrigado por estar sempre presente e tolerar todos os meus nervosismos e medos ao longo deste percurso. Aos meus amigos e colegas de curso um muito obrigado por me ensinarem a dar valor às palavras, companheirismo e amizade. Por fim, um grande obrigado às minhas colegas de casa, por todas as brincadeiras, por todo o apoio nos desesperos de finais de semestre e, acima de tudo um obrigado por se terem tornado uma segunda família para mim.

**A todos os que me acompanharam um muito obrigado!**

## **Plano de Estágio Curricular**

O estágio curricular teve por base o seguinte plano de estágio (Anexo 1):

- Conhecimento dos requisitos necessários para o licenciamento da atividade do transportador;
- Identificação dos elementos necessários para a atividade do motorista (verificar no leque de motoristas os CAM, CQM e cartas de condução);
- Abordagem teórica dos CMR e análise da identificação de eventuais anomalias;
- Receção e tratamento da documentação de transporte recebida, organização e separação da mesma;
- Faturação: elaboração e tratamento de IVA;
- Análise de custos/proveitos da viagem;
- Regulamentação social (tempos de repouso e descanso);
- Atendimento telefónico/acompanhamento do cliente;
- Introdução de documentos de transporte em plataforma eletrónica específica (Volkswagen);
- Acompanhamento de operações de carga e descarga no armazém da empresa.

## **Resumo**

Um dos elementos necessários para me tornar Técnica Superior Profissional de Gestão e Comércio Internacional era a concretização do estágio curricular. A Transportes Pina & Sérgio, S.A. foi escolhida para a realização do estágio, o qual nos permitiu aplicar e consolidar conhecimentos adquiridos ao longo do curso, bem como aprender novas competências.

Neste relatório, irá constar informação que possibilite o conhecimento da Transportes Pina & Sérgio, bem como todas as atividades que foram realizadas ao longo do período de estágio.

Durante o estágio, tivemos a oportunidade de colaborar e conhecer um pouco de todos os departamentos da Transportes Pina & Sérgio, nomeadamente auxiliámos o departamento de qualidade, na análise do relatório de qualidade; colaborámos com o departamento de tráfego na transmissão de informações aos motoristas; aprendemos no departamento de contabilidade a analisar os vários documentos que permitem identificar o estado da empresa.

**Palavras-chave:** Gestão e Comércio Internacional; Transportes Pina & Sérgio, S.A.; Departamentos; Estágio; Transportes

## Índice Geral

<b>Ficha de Identificação</b> .....	<b>i</b>
<b>Agradecimentos</b> .....	<b>ii</b>
<b>Plano de Estágio Curricular</b> .....	<b>iii</b>
<b>Resumo</b> .....	<b>iv</b>
<b>Índice Geral</b> .....	<b>v</b>
<b>Índice de Figuras</b> .....	<b>vii</b>
<b>Índice de Gráficos</b> .....	<b>viii</b>
<b>Índice de Quadros</b> .....	<b>viii</b>
<b>Lista de Siglas</b> .....	<b>ix</b>
<b>Introdução</b> .....	<b>1</b>
<b>Capítulo I – A Transportes Pina &amp; Sérgio, S.A. e o seu contexto</b> .....	<b>2</b>
1.1. Localização .....	3
1.2. Sector dos transportes .....	4
1.3. História da Transportes Pina & Sérgio, S.A .....	5
1.4. Organograma .....	8
1.5. Missão e visão.....	11
1.6. Tipo de sociedade .....	11
1.7. Tipo de transporte da Transportes Pina & Sérgio, S.A.....	12
1.8. Um retrato da Transportes Pina & Sérgio, S.A.....	12
<b>Capítulo II – Descrição das atividades desenvolvidas durante o estágio</b> .....	<b>18</b>
2.1. Requisitos para o licenciamento da atividade.....	19
2.2. Regulamentação social: tempos de descanso e repouso .....	20
2.3. Controlo da validade de documentos das viaturas e dos motoristas.....	21
2.3.1. Validade das viaturas .....	21
2.3.2. Validade dos documentos dos motoristas .....	22
2.4. Download e verificação da limpeza dos cartões de condutor e tacógrafo .....	23
2.5. Abordagem teórica dos Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada e análise e identificação de eventuais anomalias .....	24
2.6. Receção e tratamento da documentação de transporte, organização e separação da mesma .....	26
2.7. Análise de custos/proveitos da viagem .....	26
2.8. Introdução de documentos de transporte em plataforma eletrónica específica: WebMTB .....	28

2.9. Obtenção de cargas da Volkswagen Transporeon .....	31
2.10. Acompanhamento de operações de carga e descarga no armazém da empresa	32
2.11. Etiquetas para a manutenção dos camiões .....	33
2.12. Atendimento telefónico.....	34
2.13. Submissão/Tratamento de dados para o Relatório Único .....	34
2.14. Relatório de Qualidade .....	35
2.15. Ratificação das Normas e Legislação .....	35
2.16. Elaboração de um questionário para a satisfação de clientes .....	36
2.17. Elaboração de um documento de Excel para a DHL Unterschleissheim .....	36
2.18. Faturação.....	37
2.19. Recuperação do Imposto de Valor Acrescentado comunitário.....	39
2.20. Verificação de diários .....	40
2.21. Verificação das contas do primeiro trimestre do ano de 2017 .....	40
<b>Conclusão .....</b>	<b>42</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>43</b>
<b>Webgrafia .....</b>	<b>43</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>45</b>

## Índice de Figuras

<b>Figura 1</b> – Mapa do concelho de Fornos de Algodres.....	3
<b>Figura 2</b> – Logótipo da Transportes Pina & Sérgio.....	5
<b>Figura 3</b> – Reboque.....	5
<b>Figura 4</b> – Trator.....	6
<b>Figura 5</b> – Escritórios (em cima à direita), Oficina (em cima à esquerda), Parque (em baixo à direita) e Estação de Lavagem (em baixo à esquerda).....	7
<b>Figura 6</b> – PME líder.....	7
<b>Figura 7</b> – PME excelência.....	7
<b>Figura 8</b> – Organograma da Transportes Pina & Sérgio, S.A.....	9
<b>Figura 9</b> – Fatores necessários para o licenciamento da empresa.....	20
<b>Figura 10</b> – Tacógrafo (direita) e limitador (esquerda).....	22
<b>Figura 11</b> – Aparelho de descarga de cartões de motorista e tacógrafo.....	23
<b>Figura 12</b> – <i>Check-list</i> do CMR.....	25
<b>Figura 13</b> – Análise de fatores importantes da viagem.....	27
<b>Figura 14</b> – Classificação das viagens segundo as receitas médias sem custo.....	28
<b>Figura 15</b> – Menu inicial da plataforma WebMTB.....	28
<b>Figura 16</b> – Menu onde são inseridas as faturas.....	29
<b>Figura 17</b> – Introdução do KOK.....	30
<b>Figura 18</b> – Introdução do TYSIS.....	30
<b>Figura 19</b> – Os principais destinos da Transportes Pina & Sérgio, S.A.....	31
<b>Figura 20</b> – Plataforma Transporeon.....	31
<b>Figura 21</b> – Operações de carga e descarga no armazém da Transportes Pina & Sérgio, S.A.....	33
<b>Figura 22</b> – Certificação da Apcer.....	35
<b>Figura 23</b> – Primavera V9.....	37

## **Índice de Gráficos**

<b>Gráfico 1</b> - Volume de negócios .....	13
<b>Gráfico 2</b> - Número médio de Funcionários da Transportes Pina & Sérgio, S.A.....	14
<b>Gráfico 3</b> - Quilómetros percorridos (pelos camiões) .....	14
<b>Gráfico 4</b> – Reclamações .....	15
<b>Gráfico 5</b> - Número de exportações .....	16
<b>Gráfico 6</b> - Receitas da exportação .....	16
<b>Gráfico 7</b> - Número de Importações .....	17
<b>Gráfico 8</b> - Receitas da importação .....	17

## **Índice de Quadros**

<b>Quadro 1</b> - Identificação da empresa.....	8
<b>Quadro 2</b> - Isenção de IVA nas exportações e importações na União Europeia.....	38

## **Lista de Siglas**

**A25:** Auto-Estrada 25

**APCER:** Associação Portuguesa de Certificação

**AT:** Autoridade Tributária

**CAM:** Certificado de Aptidão de Motorista

**CMR:** Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada

**CQM:** Cartão de Qualificação de Motorista

**DGTT:** Direção Geral de Transportes Terrestres

**DUA:** Documento Único Automóvel

**ECTS:** European Credit Transfer System

**INE:** Instituto Nacional de Estatística

**IRC:** Imposto sobre o Rendimento de Pessoas Coletivas

**IVA:** Imposto de Valor Acrescentado

**N16:** Estrada Nacional 16

**NIF:** Número de Identificação Fiscal

**PME:** Pequena e Média Empresa

**ROC:** Revisor Oficial de Contas

**RU:** Relatório Único

**TFUE:** Tratado de Funcionamento de União Europeia

**USB:** Universal Serial Bus

**UE:** União Europeia

**VW:** Volkswagen

## **Introdução**

O estágio é uma das etapas para a conclusão do Curso Superior Técnico de Gestão e Comércio Internacional, lecionado na Escola Superior de Tecnologia e Gestão, do Instituto Politécnico da Guarda. Trata-se de uma fase fundamental do curso, na qual devemos tentar aplicar os conhecimentos adquiridos nas diferentes unidades curriculares.

Para poder chegar à fase do estágio propriamente dito, é necessário, em primeiro lugar, selecionar uma organização para a realização do mesmo. A escolha da Transportes Pina & Sérgio, S.A. deveu-se a três motivos principais: primeiro, o facto de podermos aplicar bastantes conceitos aprendidos ao longo dos três semestres anteriores; segundo, devido a ser uma empresa bastante ligada ao mercado internacional; finalmente, a nossa grande curiosidade em relação ao setor dos transportes.

O relatório de estágio encontra-se dividido em dois capítulos. No primeiro, descrevemos a Transportes Pina & Sérgio, S.A. e o seu contexto, nomeadamente a localização e a história da empresa; a comunidade onde está inserida; o setor dos transportes. Por fim, traçamos um pequeno “retrato” da evolução da Transportes Pina & Sérgio, S.A. entre 2015 e 2017. No segundo capítulo, descrevemos as atividades realizadas ao longo do estágio.

Para a elaboração do relatório de estágio, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. facultou-nos informações bastante úteis sobre a sua atividade e o setor dos transportes. Além disso, sempre que necessário, recorreremos a informação disponível na internet, nomeadamente informação proveniente do INE e da Pordata.

# Capítulo I – A Transportes Pina & Sérgio, S.A. e o seu contexto



Com a contextualização da empresa, pretendemos expor a história da Transportes Pina & Sérgio, S.A., o tipo de transporte a que a empresa se dedica, o seu organograma, a missão e a visão. Mas, antes, falaremos da comunidade onde a empresa se insere e do sector dos transportes.

De seguida, apresentaremos um pequeno retrato da empresa referente ao primeiro semestre de 2015, 2016 e 2017, sendo estes anos os mais recentes visando a evolução da empresa. Nesse retrato, irá constar o volume de negócios, o número de funcionários, o número de importações e exportações, as receitas de cada uma das atividades, as reclamações e os quilómetros percorridos pelos camiões.

### 1.1. Localização

As instalações da Transportes Pina & Sérgio situam-se no concelho de Fornos de Algodres, mais concretamente, Tíbiu de Juncais, a cerca de cinco minutos da Auto-estrada 25 (A25) e a dois minutos da estrada nacional número 16 (N16) em direção à Guarda.

Fornos de Algodres é uma vila que pertence ao distrito da Guarda, região centro. De acordo com dados da Pordata (2017), em 2015 contava com 4.804 habitantes. O concelho encontra-se dividido em 12 freguesias. Entre 2009 e 2015, a sua população diminuiu, passando de 5.120 para 4.804. Esta diminuição é causada pela pouca oferta de trabalho.

A população vive essencialmente da agricultura. Este facto leva as pessoas a procurarem locais com maior oferta de emprego, forçando-as, assim, a abandonar o concelho.



Figura 1 - Mapa do concelho de Fornos de Algodres

Fonte: [http://geneall.net/images/maps/map\\_141.gif](http://geneall.net/images/maps/map_141.gif)

## 1.2. Setor dos transportes

Quando se fala no sector dos transportes é importante referir que este não diz apenas respeito aos transportes rodoviários, envolve também as redes de transporte marítimas, fluviais e ferroviárias. Todavia, a Transportes Pina & Sérgio dedica-se exclusivamente a transportes rodoviários de mercadorias e, por este motivo, falaremos de seguida apenas deste tipo de transporte.

Em Portugal, o transporte rodoviário de mercadorias continua a ser a forma mais convencional de transporte. De acordo com dados publicados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) sobre a atividade dos transportes, houve um decréscimo de 6,8% no volume de transporte de mercadorias a nível nacional entre o primeiro trimestre de 2015 e o primeiro trimestre de 2016. Em relação aos transportes internacionais, esse valor aumentou cerca 11,8% relativamente ao mesmo período (INE, 2016).

Os transportes internacionais são cada vez mais aliciantes para as empresas portuguesas, pois as longas distâncias proporcionam maiores benefícios a nível financeiro.

Em Portugal, de acordo com dados do *website* da InfoEmpresa (2017), existem cerca de 20.994 empresas que se dedicam ao transporte de mercadorias por estrada. Através destes dados é possível concluir que o sector se encontra praticamente lotado. Um dos fatores-chave para empresas que pretendam ter sucesso neste ramo é não se dedicarem apenas a transportes nacionais. Os transportes internacionais são hoje fundamentais. A localização das suas instalações também é importante. Ou seja, quanto mais “centrada” em termos geográficos e quanto mais perto da fronteira se encontrar melhor.

Os principais concorrentes da Transporte Pina & Sérgio, S.A. são empresas que se situem na mesma zona geográfica ou em zonas geográficas vizinhas. É importante referir que são empresas com dimensões semelhantes e com o mesmo tipo de clientes da Transportes Pina & Sérgio, S.A., nomeadamente a Patinter, a Transnate, a Rodoceloricense, a JLS e a Lemos. Estas empresas têm as suas instalações sediadas, respetivamente, em Mangualde, Guarda, Celorico da Beira, Viseu e Chãs de Tavares.

### 1.3. História da Transportes Pina & Sérgio, S.A

A Transportes Pina & Sérgio, S.A. surgiu no mercado de transportes a 12 março de 1992. Inicialmente, era composta apenas por dois sócios, portadores das condições necessárias para a criação da empresa.



Figura 2 - Logótipo da Transportes Pina & Sérgio, S.A.

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2015)

A Transportes Pina & Sérgio, S.A. adotou o logótipo representado na figura 2.

No momento do seu lançamento, a empresa optou por uma sociedade por quotas. No entanto, mais tarde, surgiu a necessidade de alterar o seu tipo de sociedade, transformando-se numa sociedade anónima, assunto a que voltaremos mais adiante.

No momento em que a Transportes Pina & Sérgio, S.A. foi fundada existia uma grande lacuna no sector dos transportes na região onde a empresa se instalou. Inicialmente, as suas instalações eram na freguesia da Silvã, situada no concelho de Sátão. A Transportes Pina & Sérgio, S.A. nasceu apoiada nas competências e experiência dos seus fundadores. Assim, Jorge Sérgio entrou com o capital, enquanto António Pina era detentor da experiência e do alvará. É importante que sublinhar que aquando da criação da empresa era obrigatório possuir alvará. No início, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. tinha apenas em sua posse um veículo pesado. Com o passar do tempo e com a progressão da empresa, surgiu a necessidade de adquirir mais veículos, assim como de contratar mais funcionários. Atualmente, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. tem um total de 58 tratores (figura 3), 8 veículos ligeiros e 65 reboque (figura 4). A empresa conta com 36 funcionários: 28 motoristas, 2 mecânicos e os restantes 6 exercem funções administrativas.



Figura 3 – Trator

Fonte:

<https://www.facebook.com/transportespinaesergio/photos/a.1493344130976198.1073741828.1493300297647248/1493346870975924/?type=3&theater>



Figura 4 – Reboque

Fonte:

<https://www.facebook.com/transportespinaesergio/photos/a.1493316210978990.1073741827.1493300297647248/1493316044312340/?type=3&theater>

Numa fase inicial, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. dedicava-se ao transporte de mercadorias nacionais. Todavia, com o tempo, foi alargando a sua atividade para as vias internacionais. Hoje, visa efetuar transportes maioritariamente para países da União Europeia (UE); no entanto, efetua também viagens para outros países. Há relativamente pouco tempo, a empresa conseguiu uma linha de transportes para uma conceituada marca de carros, a Volkswagen (VW), sendo neste momento o seu maior cliente – voltaremos a este assunto mais tarde.

Devido à expansão do negócio, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. necessitou de expandir as suas instalações. Desde 2008 que os escritórios passaram a localizar-se em Fornos de Algodres. Esta mudança foi motivada pela necessidade de um parque para os camiões. Com uma área total de 37.665 m<sup>2</sup>, a zona coberta perfaz atualmente um total de 908 m<sup>2</sup>. As suas instalações incluem um escritório, uma oficina, um parque para os motoristas estacionarem os camiões e uma estação de lavagem (figura 5).



Figura 5 - Escritórios (em cima à direita), Oficina (em cima à esquerda), Parque (em baixo à direita) e Estação de Lavagem (em baixo à esquerda)

Fonte: Captação Própria

Em 2008, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. foi distinguida com o prémio de Pequena e Média Empresa (PME) líder (Figura 6). Em dezembro de 2011, foi reconhecida como PME Excelência (Figura 7), sendo esta distinção renovada até 2014.



Figura 6 - PME líder

Fonte:

<http://www.eiblda.pt/media/imgs/horiz/noticias-01.jpg>



Figura 7 - PME Excelência

Fonte:

<http://www.gosimat.pt/galeria/images/PMEexcelencia2014.jpg>

No quadro 1 temos de forma esquematizada a identificação da empresa.

<b>Denominação Social</b>	Transportes Pina & Sérgio, S.A.
<b>Sede</b>	Rua da Torre nº20 Silvã de Cima 3560-216 Sátão
<b>Escritórios</b>	Tíbiu da Lavandeira Juncais 6370-333 Fornos de Algodres
<b>Atividade</b>	Transporte Rodoviário de Mercadorias
<b>Correio eletrónico</b>	<a href="mailto:pinaesergio@sapo.pt">pinaesergio@sapo.pt</a> <a href="mailto:geral@pinaesergio.com">geral@pinaesergio.com</a>
<b>URL</b>	<a href="http://www.pinaesergio.com">www.pinaesergio.com</a>

Quadro 1 - Identificação da empresa

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2016)

#### 1.4. Organograma

O organograma é uma representação gráfica da hierarquia de uma empresa, ou seja, é um desenho organizacional que nos mostra, de uma forma global, a configuração dos cargos e da relação entre funções, quem é a autoridade dentro da empresa e quem é o subordinado. O organograma é considerado a melhor representação gráfica de um sistema organizacional.

A Transporte Pina & Sérgio, S.A. apresenta uma organização estrutural por departamentos, sendo a cadeia de autoridade estabelecida de uma forma hierárquica dentro de cada função.

Na figura 8, podemos observar o organograma da empresa.

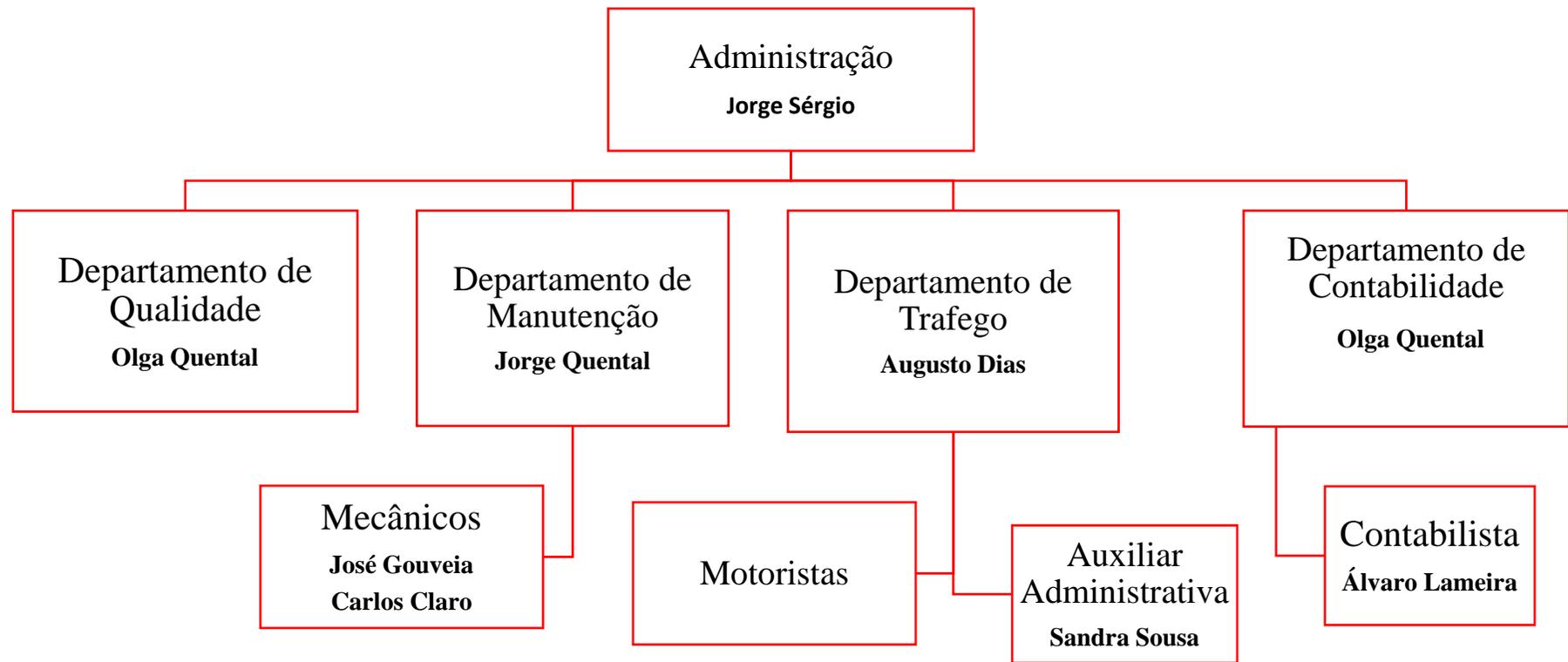


Figura 8 - Organograma da Transportes Pina & Sérgio, S.A.

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2016)

## **Administrador**

O administrador da Transportes Pina & Sérgio, S.A. garante a qualidade de todos os sistemas de exercício da entidade, assegurando as operações de seleção e recrutamento de pessoas para trabalhar na sua empresa: designa também os elementos que irão chefiar os diferentes departamentos existentes na empresa.

## **Departamento de qualidade**

No departamento de qualidade, a Dra Olga Quental verifica todas as atividades desenvolvidas na empresa, usando, para o efeito, ferramentas de qualidade. Assim, garante que os serviços prestados pela Transportes Pina & Sérgio, S.A. cumprem os padrões de qualidade predefinidos.

## **Departamento de manutenção**

O departamento de manutenção trata de todas as ações relativas ao bom funcionamento dos camiões; verifica se existe algo para ser reparado, muda pneus, procede à lavagem dos reboques e tratores e, sempre que necessário, leva os veículos à inspeção.

## **Departamento de tráfego**

O departamento de tráfego procede à fiscalização, operação e monitorização de trânsito. Decide que motoristas irão fazer as cargas, define datas, acorda os valores com os seus clientes e trata de toda a logística que envolve o transporte propriamente dito. Neste departamento, também são tratadas todas as informações entregues pelos motoristas após cada viagem. Informam ainda cada motorista sobre as ordens de carga e da sua rota para o sítio da carga ou descarga. O departamento de é assessorado por motoristas e por uma auxiliar administrativa.

## **Departamento de Contabilidade**

Este departamento lida com informações que devem transmitir ao administrador, uma noção real do estado da sua empresa. Este departamento trata de todos os processamentos contabilísticos. É também neste departamento é gerido todo o património referente à empresa.

## **1.5. Missão e visão**

A missão é um instrumento estratégico da filosofia empresarial que a empresa pretende desenvolver junto dos seus públicos internos ou externos. É uma forma de a empresa ter a sua identidade e criar as suas motivações que apoiam a sua empresa.

A missão da Transportes Pina & Sérgio, S.A. é:

*A Transporte Pina & Sergio pretende transportar a mercadoria com qualidade e segurança tendo sempre em vista a satisfação dos seus clientes. (Manual da Qualidade da Transportes Pina & Sérgio, S.A. , 2016)*

A visão é a maneira que a empresa deseja ver-se no futuro. Reflete aquilo que pretende alcançar, não detalhando a forma como o pretende fazer. É o caminho que se quer percorrer.

A visão da Transportes Pina & Sérgio, S.A. é:

*A Transportes Pina & Sérgio deseja ser reconhecida pelos seus clientes como a melhor empresa de transportes rodoviários, sempre orientada para as necessidades de quem contrata o seus serviços. (Manual da Qualidade da Transportes Pina & Sérgio, S.A., 2016)*

## **1.6. Tipo de sociedade**

A Transportes Pina & Sérgio, S.A começou por ser uma sociedade por quotas. A empresa era formada por dois sócios e o seu capital encontrava-se dividido por quotas. No final de 2015, a empresa passou a ser uma sociedade anónima composta por cinco sócios e com um capital social de 255 000,00€.

O capital mínimo para a formação de uma sociedade anónima é de 49 879,79€. Este capital é dividido em ações. A responsabilidade de cada um dos sócios é delimitada pelo valor das ações que possui, sendo que todas as ações têm o mesmo valor e nenhuma pode ser inferior a 0,01€.

O capital social não necessita de ser integralmente realizado no momento da constituição, podendo ser diferida a realização de 70% do valor nominal das ações em entradas de

dinheiro por um período máximo de 5 anos, a partir do momento da criação da sociedade. A firma deverá conter na sua denominação o nome de um dos seus sócios ou ainda a reunião de todos os nomes dos seus sócios, ao que se acrescenta a expressão “sociedade anónima” S.A.

### **1.7. Tipo de transporte da Transportes Pina & Sérgio, S.A.**

A Transportes Pina & Sérgio, S.A. efetua transportes por conta de outrem/público. Este tipo de transporte só pode ser exercido por sociedades comerciais ou cooperativas licenciadas pela Direção Geral de Transportes Terrestres (DGTT). A Transportes Pina & Sérgio, S.A. transporta mercadorias de terceiros, ou seja, dos seus clientes, de acordo com uma remuneração de frete. Este transporte é efetuado quando alguém o solicita e não está sujeito a horários e itinerários impostos por lei. Quando existe uma carga completa, o motorista realiza o serviço de um único cliente; quando a carga é fracionada, o motorista realiza serviço para vários clientes.

### **1.8. Um retrato da Transportes Pina & Sérgio, S.A.**

O retrato da Transportes Pina & Sérgio (Anexo 2), S.A. é uma forma de análise da sua evolução, sendo esta positiva ou negativa.

Neste retrato os indicadores são o número de importações e exportações, as receitas que são geradas através dessas atividades, o número médio de funcionários, o número quilómetros, o número de reclamações e o volume de negócios.

Como podemos analisar no gráfico 1, o volume de negócios da Transportes Pina & Sérgio, S.A. diminuiu entre o 1º semestre de 2015 e o 1º semestre de 2017. Isto aconteceu porque ao longo dos tempos tem havido uma diminuição do número de importações e exportações – voltaremos a este assunto mais tarde. Consequentemente as receitas tendem a diminuir. Além disso, se existir incumprimento de janelas<sup>1</sup>, a Transportes Pina & Sérgio, S.A também será penalizada no seu volume de negócios.

---

<sup>1</sup> Designam a marcação da hora e data da carga ou descarga.

Como podemos verificar no gráfico 1, de 2015 para 2017, o volume de negócios da Transportes Pina & Sérgio sofreu uma diminuição de cerca de 1 050 121,16 €.

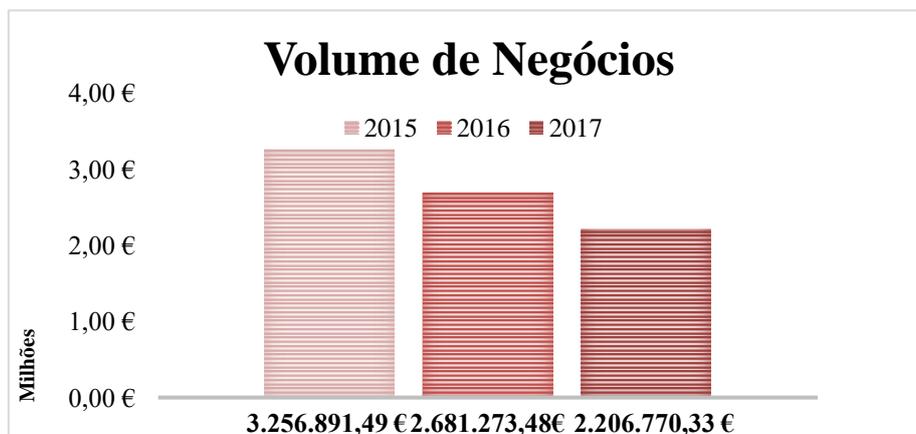


Gráfico 1 - Volume de negócios

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

A Transportes Pina & Sérgio, S.A. tem a capacidade de ter mais motoristas a trabalhar para si devido ao grande número de viaturas pesadas que tem na sua posse – 58 como já referimos anteriormente. Mais concretamente, neste momento a Transporte Pina & Sérgio, S.A tem cerca de 28 motoristas na estrada, mas tem a capacidade para aproximadamente mais 30. Esta redução do número de motoristas é acompanhada pelo envelhecimento do setor. Hoje em dia, não são todos os jovens que podem despende aproximadamente 2 000,00€ para tirarem a carta de pesados, fazerem a formação e obterem um certificado de aptidão de motorista (CAM). A grande maioria dos motoristas da Transportes Pina & Sérgio, S.A. têm mais de 40 anos. Esta atividade profissional exige uma elevada capacidade física devido à necessidade de muitas horas de condução. Torna-se mais difícil para os motoristas com mais idade aguentarem o ritmo de trabalho que é imposto neste tipo de atividade. A falta de motoristas não afeta apenas a Transportes Pina & Sérgio, S.A., mas sim grande parte das empresas de transporte de mercadorias por estrada. Como podemos observar no gráfico 2, na Transportes Pina & Sérgio, S.A., houve uma redução de cerca de sete funcionários desde o primeiro semestre de 2015 até ao mesmo período em 2017.

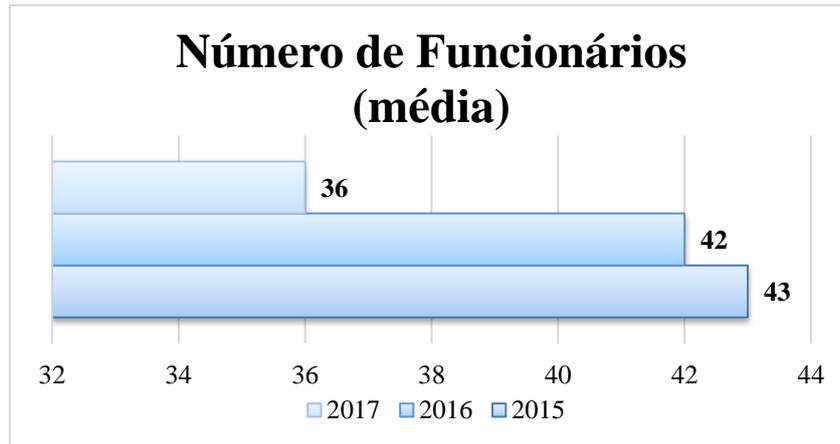


Gráfico 2 - Número médio de Funcionários da Transportes Pina & Sérgio, S.A.

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

Como é evidente, o total de quilómetros percorridos depende do número de motoristas a exercer funções na Transportes Pina & Sérgio, S.A. Cada motorista, normalmente, só muda de camião se por acaso acontecer alguma avaria ou acidente. Com a redução do número de motoristas, reduz-se o número de camiões em andamento e, consequentemente, o somatório dos quilómetros percorridos irá ser menor. Analisando o gráfico 3, podemos concluir que o número de quilómetros percorridos diminuiu significativamente entre o 1º semestre de 2015 e o 1º semestre de 2017: uma redução de cerca de 1 382 813 km. Esta redução deveu-se a uma diminuição de funcionários. Consequentemente, houve paragem de camiões; os quilómetros percorridos diminuem.



Gráfico 3 - Quilómetros percorridos (pelos camiões)

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

Pode acontecer que a Transportes Pina & Sérgio, S.A. receba alguma reclamação por parte dos seus clientes. Geralmente, estas reclamações não dizem respeito à forma como o serviço é efetuado, mas sim se, por algum motivo, há uma falta de uma mercadoria. Por exemplo, *lieferschein*<sup>2</sup> que tenha acompanhado a encomenda e, esteja em falta aquando o envio aos clientes; ou em casos raros, quando o motorista sofre um acidente e a mercadoria fica danificada; ou ainda quando o motorista sofre algum furto durante os seus descansos. Como podemos verificar pelo gráfico 4, que diz respeito ao número de reclamações, observamos que em 2015 houve apenas uma reclamação que diz respeito a um furto de pneus; em 2016 as duas reclamações dizem respeito a mercadorias danificadas; e em 2017, das quatro reclamações existentes uma delas diz respeito a um furto de pneus e as restantes dizem respeito a mercadorias danificadas. Quando o cliente faz uma reclamação, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. faz o registo e, caso o transporte não tenha sido feito por si procede à responsabilização da empresa que procedeu ao transporte.

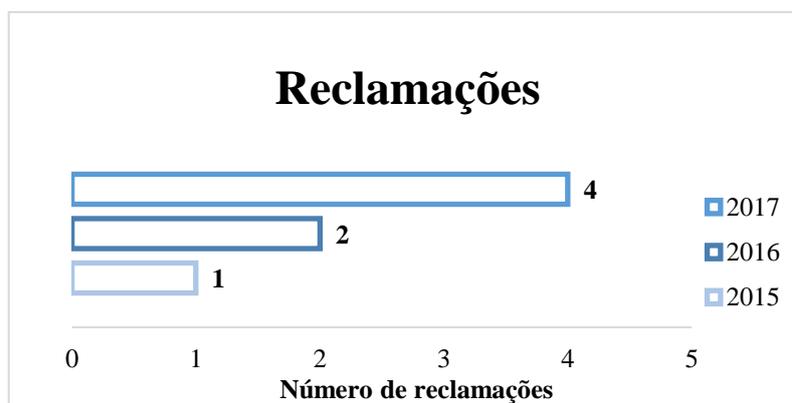


Gráfico 4 – Reclamações

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

O número de exportações e de importações da Transportes Pina & Sérgio, S.A. depende do grau de satisfação dos seus clientes. Quanto maior for o grau de satisfação dos seus clientes (portugueses e estrangeiros) mais cargas oferecerão. A redução e a dificuldade, como referimos antes, de contratar mais motoristas torna por vezes difícil dar resposta às solicitações dos clientes. Convém sublinhar que se um camião não for cheio pode

---

<sup>2 2</sup> É uma espécie de uma fatura, que contém o peso e o volume da carga, o número do (CMR) e ainda o valor acordado pelo transporte.

transportar mercadorias de mais do que um cliente – claro que tal só é possível se a carga de um cliente não “completar” o camião. Em média um camião leva mercadorias de dois clientes, um na importação e outro na exportação.

Como podemos verificar no gráfico 5, o número de exportações realizadas pela Transportes Pina & Sérgio, S.A., diminuiu cerca de 225 exportações entre o ano de 2015 e 2017.



Gráfico 5 - Número de exportações

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

Esta diminuição traduziu-se numa diminuição das receitas da exportação (gráfico 6). Este decréscimo deve-se ao término de alguns contratos com clientes em que os camiões levavam carga completa. Mas deve-se também ao facto de a Transportes Pina & Sérgio, S.A. ter, muitas vezes, de reduzir os preços devido à enorme competitividade do setor dos transportes.

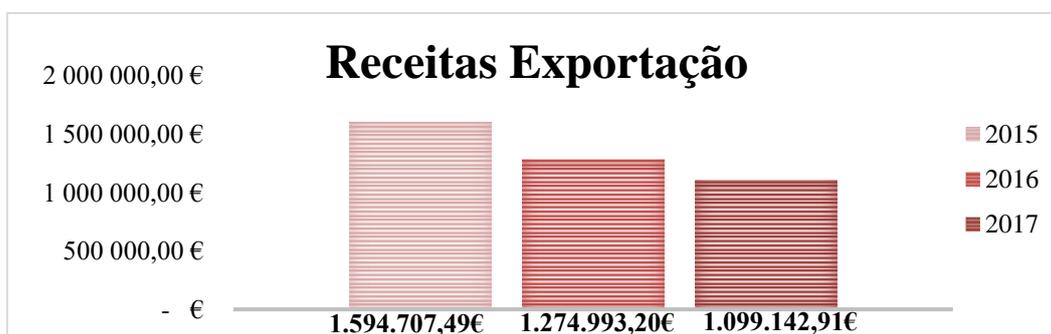


Gráfico 6 - Receitas da exportação

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

Analisando agora o gráfico 7, que diz respeito ao número de importações, verificamos uma pequena diminuição do primeiro semestre de 2015 para o mesmo período em 2017: menos 272 importações.

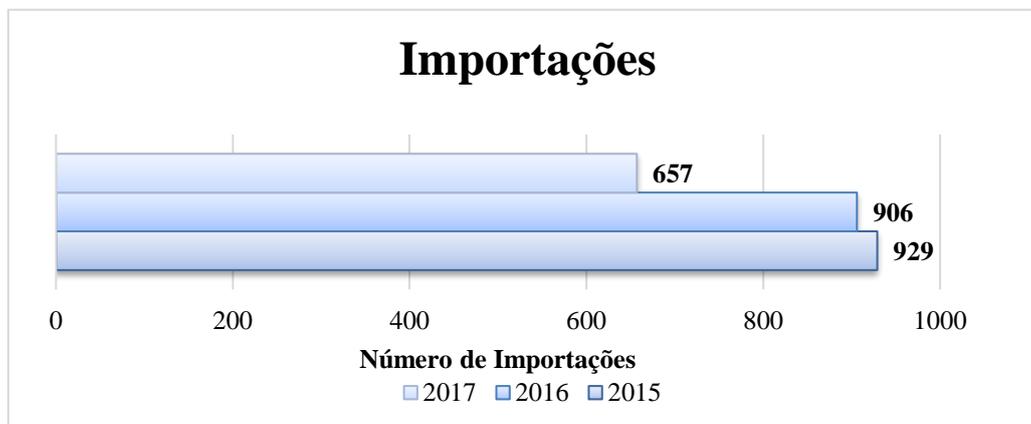


Gráfico 7 - Número de Importações

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

À semelhança do que acontece nas exportações, é impossível à Transportes Pina & Sérgio, S.A. praticar o preço que considera “justo”. Como muitas vezes o camião não vem completo, acaba por só receber o equivalente aos metros de estrada<sup>3</sup> que ocupa. Se no setor português de transporte já existe bastante competição, no estrangeiro é maior devido a mão de obra mais barata. Em suma, como podemos verificar no gráfico 8, as receitas das importações diminuíram um pouco mais do que na exportação.



Gráfico 8 - Receitas da importação

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

<sup>3</sup> Os metros de estrada é uma medida que designa a ocupação de um metro linear no estrada do camião.

## Capítulo II – Descrição das atividades desenvolvidas durante o estágio



No primeiro dia de estágio, aquando a elaboração do plano de estágio, foi proposto pela minha supervisora, Dra. Olga Quental, que procedesse à pesquisa de elementos que me introduzissem um pouco mais na área do Transporte de Mercadorias. Como tal, tivemos inicialmente uma pequena conversa sobre os requisitos necessários ao licenciamento da atividade de transportador e sobre a regulamentação social (tempos de descanso e repouso. Na sequência, estudámos o *Manual do Motorista* elaborado pela empresa, para um melhor conhecimento da atividade. Assim sendo, no início deste capítulo procuramos descrever o que aprendemos acerca desses dois pontos fundamentais.

Após a integração na Transportes Pina & Sérgio, S.A., desenvolvemos as atividades planeadas que serão descritas ao longo do capítulo.

## **2.1. Requisitos para o licenciamento da atividade**

Para que a atividade de transportador seja licenciada, a entidade deve ser portadora de **idoneidade**, **capacidade profissional** e de **capacidade financeira**.

A **idoneidade** consiste na inexistência de impedimentos legais, principalmente na condenação por atos ilícitos por parte de todos os administradores, gerentes ou diretores da empresa.

A **capacidade profissional** pode ser nacional ou internacional. Significa que os recursos humanos adquiriram os conhecimentos necessários para o exercício da atividade, ou seja, são portadores de um certificado de capacidade profissional emitido pela DGTT definindo o âmbito geográfico – nacional ou internacional – em que o transporte se realiza. Como foi anteriormente referido, a Transporte Pina & Sérgio realiza ambos os transportes.

A **capacidade financeira** diz respeito a todos os recursos financeiros necessários para garantir o início da atividade e exige uma boa capacidade de gestão da sociedade comercial ou cooperativa.

Na figura 9, podemos observar uma síntese dos requisitos que devem ser preenchidos pela empresa.

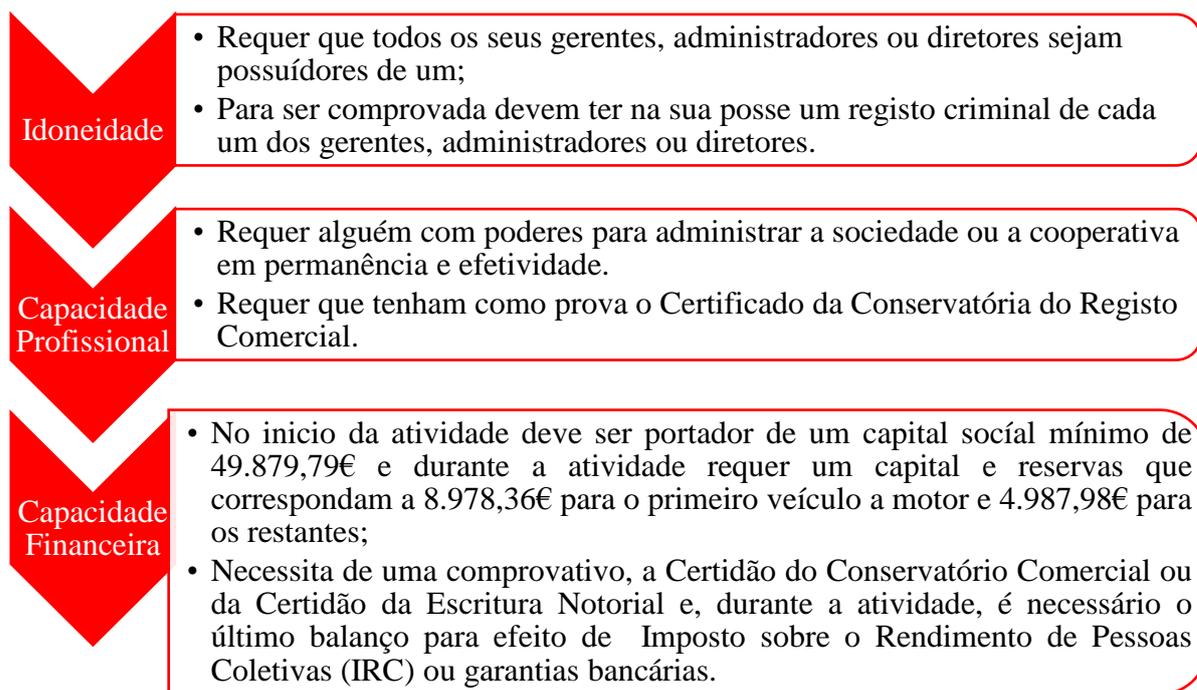


Figura 9 - Requisitos necessários para o licenciamento da empresa

Fonte: Antram (2008)

## 2.2. Regulamentação social: tempos de descanso e repouso

O *Manual do Motorista* da Transportes Pina & Sérgio, S.A., apoia-se no Regulamento (CE) nº 561/2006 para a definição dos tempos de repouso e de descanso, sendo estes um direito do motorista. No entanto, existem algumas regras às quais um motorista deve obedecer obrigatoriamente. No que diz respeito ao tempo máximo de condução contínuo, o motorista deve conduzir, no máximo, 4h30min. Quando o tempo máximo for atingido, o motorista deve iniciar uma pausa de 45 minutos, salvo se coincidir com o início do seu descanso semanal ou diário. O tempo de pausa referido pode ser dividido em duas pausas se o motorista assim o desejar: uma pausa de pelo menos 15 minutos e a outra de 30 minutos. Convém sublinhar que as pausas são referentes ao tempo de condução de 4h30min. O tempo de condução diário permitido é de 9 horas. Todavia, o motorista pode em dois dias da semana conduzir durante 10 horas, desde que, o total semanal de horas de condução não seja superior a 56 horas. O motorista pode exceder os tempos máximos de condução desde que a segurança rodoviária não seja comprometida e o objetivo seja

encontrar um ponto de paragem seguro e adequado. O motivo do excesso deve ser indicado na folha de registo.

Em relação ao repouso diário, o motorista, a cada 24 horas, tem direito a 11 horas consecutivas de descanso. Este tempo de descanso pode ser repartido em dois períodos: um descanso mínimo de 3 horas e outro de 9 horas. O motorista pode proceder ao descanso dentro do próprio veículo se este estiver equipado com um beliche e não se encontrar em andamento. Se houver dois condutores a bordo, em cada 30 horas, estes são obrigados a usufruir de um período de 8 horas de repouso diário.

Ao fim de cada semana - correspondente a seis dias de condução - o descanso diário é prolongado para as 45 horas consecutivas. Em consequência, o descanso semanal perfaz um total de 21 horas no sexto dia e 24 horas no sétimo dia.

O repouso semanal pode ser reduzido para um mínimo de 24 horas. Porém esta redução deve ser compensada até ao final da terceira semana seguinte. Assim, resumidamente:

- Redução para 36 horas: quando o descanso é gozado no local de residência habitual do veículo ou do condutor;
- Redução para 24 horas: quando é gozado fora dos locais de residência habitual do veículo ou do condutor.

## **2.3. Controlo da validade de documentos das viaturas e dos motoristas**

### **2.3.1. Validade das viaturas**

Para que se faça uma análise mais exhaustiva dos documentos associados a cada viatura, a empresa tem registos dos dados sobre as matrículas de todas as viaturas ligeiras, tratores e reboques. Para viaturas ligeiras e tratores, os documentos que se encontram associados são os seguintes: (1) documento único automóvel (DUA) ou, para os veículos mais antigos, título de registo de propriedade da viatura ou livrete; (2) inspeção; (3) licença comunitária; (3) seguro de Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por

Estrada (CMR); (4) seguro; (5) extintor; (6) tacógrafo (figura 10), que tem anexado a ficha de instalação do limitador<sup>4</sup> e, em alguns casos licença especial.

Para os reboques, encontram-se associados à sua matrícula alguns documentos, como inspeção, seguro. DUA/título/livrete. No entanto, convém assinalar que apenas o trator necessita de licença, porquanto o reboque encontra-se atrelado ao trator.

Foi-nos solicitado que confrontássemos um documento Excel com o arquivo em papel que a empresa possui sobre os documentos das viaturas. O objetivo dessa confrontação era detetar e verificar os documentos que se encontravam expirados ou que se encontravam perto da data de expiração.

O ficheiro em Excel é atualizado todos os meses. Este controlo regular permite um maior controlo e eficiência. Como referimos acima, posteriormente, esta atualização é complementada com a informação constante no arquivo em papel.



Figura 10 - Tacógrafo (direita) e limitador (esquerda)

Fonte: <http://insia.pt/ZMI/transform/empresa/tacform.jpg> e [https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRedzA6Pti6HCM0lpvfGmymG8kmbYNIVN4Fl-HQkHHR-\\_kPzTjh7w](https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRedzA6Pti6HCM0lpvfGmymG8kmbYNIVN4Fl-HQkHHR-_kPzTjh7w)

### 2.3.2. Validade dos documentos dos motoristas

Cabe aos motoristas verificar, de forma regular, a validade dos seus documentos e entregar uma cópia dos mesmos no escritório da empresa. Esta obrigação é indispensável para a atualização do documento Excel e do arquivo em papel sobre os motoristas, acima mencionados. Estes documentos são de extrema importância para o exercício da atividade de transportador.

<sup>4</sup> É um sistema que permite que seja estabelecida uma velocidade máxima a que pretendemos conduzir e, ao mesmo tempo, não nos permite que essa velocidade máxima seja ultrapassada.

Os documentos que devem acompanhar o motorista nas suas viagens são o (1) Cartão de Cidadão ou Bilhete de Identidade; (2) carta de condução; (3) o Cartão de Qualificação de Motorista (CQM); (4) cartão de condutor; (5) cartão de saúde europeu; (6) passaporte devidamente atualizado- caso o transporte seja feito para países extra-UE.

Após a verificação de todos os documentos que acompanham o motorista, são separados aqueles que no arquivo se encontram com alguma documentação expirada ou perto da data em que expiram. Nestes casos, é enviada uma mensagem ao motorista em questão solicitando-se que entregue no escritório uma cópia dos documentos atualizados.

#### **2.4. Download e verificação da limpeza dos cartões de condutor e tacógrafo**

A Transporte Pina & Sérgio, S.A. tem a obrigação de ter na sua posse um aparelho para a leitura do cartão de condutor e do tacógrafo<sup>5</sup> (figura 11).

As leituras devem ser mensais e a descarga é posteriormente convertida num ficheiro digital. Posteriormente, é feito um arquivo digital. Caso a leitura não seja realizada num prazo de 28 dias, as novas informações começam a ser gravadas “por cima” das anteriores, o que leva à perda de informação. Por norma, se um motorista que já não efetue a descarga do tacógrafo e do cartão de condutor há demasiado tempo, é-lhe enviada uma mensagem. O motorista deve, oportunamente, dirigir-se aos escritórios e proceder então à descarga dos dados.

O cartão de condutor deve ser inserido numa ranhura do leitor de cartões. O dito aparelho solicita a confirmação da descarga à medida que é confirmada a descarga. Posteriormente, de forma a arquivar toda a informação, o leitor de cartões é ligado ao computador.



Figura 11 - Aparelho de descargas de cartões de condutor e tacógrafos

Fonte: Captação Própria

---

<sup>5</sup> É um diapositivo instalado em veículos que se dedica ao transporte rodoviário, e é usado para registar e monitorizar dados relativos à condução desses veículos, bem como dos tempos de trabalho e de repouso dos condutores.

Através do *download* dos dados dos cartões dos motoristas podemos analisar as infrações cometidas pelos mesmos durante as suas horas de condução. Estas falhas são analisadas no momento em que se procede à limpeza do leitor de cartões, ou seja, na passagem dos ficheiros para o computador.

Com a ajuda do programa *GloboFleet CC Plus* conseguimos ler os ficheiros que descarregamos do leitor de cartões. Quando procedemos a leitura desse ficheiro podemos observar um pequeno gráfico que indica todas as infrações cometidas pelo motorista com a respetiva descrição e as datas em que foram cometidas (Anexo 3).

A descarga do tacógrafo é efetuada de uma forma idêntica à dos cartões de condutor, no entanto, não inserimos nenhum cartão na ranhura. O aparelho possuiu uma espécie de *Universal Serial Bus* (USB), que é colocado no tacógrafo e procedemos, assim, à descarga dos dados que se encontram no mesmo. Antes de ligarmos o aparelho ao tacógrafo devemos inserir o cartão da empresa que o acompanha.

## **2.5. Abordagem teórica dos Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada e análise e identificação de eventuais anomalias**

O CMR aplica-se ao serviço prestado fora do território nacional. É um documento que prova o serviço de transporte da mercadoria. Através do seu preenchimento e até mesmo antes do início da viagem, todos os motoristas devem proceder à ratificação do CMR e das respetivas faturas da mercadoria entregue pelo expedidor. Dessa forma, conseguem conferir se falta alguma mercadoria e se está tudo de acordo com a ordem de carga que lhe foi dada pelo departamento de tráfego. Em Portugal, o CMR foi aprovado pelo Decreto-lei nº 46235 de 18 de março de 1965, sendo posteriormente ratificado através do protocolo de emenda aprovado pelo Decreto-lei nº28/88 de 6 de setembro de 1988. Os CMR (Anexo 4) são feitos em quadruplicado, sendo destinados da seguinte forma:

- Original (AZUL): é destinado ao expedidor/exportador da mercadoria;
- Duplicado (VERMELHO): é designado para o destinatário;
- Triplicado (VERDE) e o quadruplicado (BRANCO) são destinados ao transportador.

O CMR tem 24 campos de preenchimento obrigatório. Os campos 16, 17, 18, 20 e 23 são da responsabilidade do Transportador, ou seja, do motorista. Os campos de 1 a 15, 19, 21 e 22 são da responsabilidade do expedidor. Por fim, o campo 24 é da responsabilidade do destinatário.

O motorista deve efetuar uma verificação da mercadoria quando carrega o reboque. No caso de existirem dúvidas quanto à carga, devem ser assinaladas pelo motorista no campo 18 do CMR. De acordo com o *Check-list* do CMR (figura 12), o motorista deve indicar o número e a alínea em que se enquadra a situação de dívida.

Com o preenchimento do campo 18, o motorista estará a salvaguardar a sua responsabilidade perante a mercadoria aquando da sua entrega ao destinatário. O departamento de tráfego deve ser, obrigatoriamente, informado sempre que o motorista proceda ao preenchimento deste campo.

No campo nº 18 podem também estar inseridos os números dos *lieferschein* que acompanham os CMR. Após analisar alguns dos CMR preenchidos pelos motoristas ao longo de algumas viagens, verificamos as seguintes anomalias:

- Embalagens danificadas;
- Carga mal-acondicionada;
- Carga com contentores danificados;
- CMR sem identificação;
- Contentores danificados;
- Contentores sem tampa.

Quando é identificada uma anomalia, por parte dos motoristas ou da empresa que recebe a mercadoria, deve ser usado um carimbo próprio para este tipo de situações e deve ser indicada a anomalia.

#### **CMR CHECK-LIST**

##### **A VERIFICAR OBRIGATORIAMENTE PELO MOTORISTA**

**I - Ler atentamente cada rubrica da guia CMR.**

**II - Inscrever na rubrica Nº 18 o Nº correspondente a qualquer das situações a seguir descritas,**

##### **RESERVA Nº**

###### **VEICULO**

Veiculo aberto e sem toldo, a pedido do expedidor.

###### **EMBALAGEM**

2. Sem embalagem.
3. Defeituosa.
4. Insuficiente.

###### **QUANTIDADE, MARCAS, NUMERO DE VOLUMES**

5. Impossível de verificar por:
  - a. Carregamento executado pelo expedidor.
  - b. Condições atmosféricas.
  - c. Grande número de volumes.
  - d. Selagem do contentor.

###### **MERCADORIAS CARREGADAS**

6. Em aparente mau estado.
7. Danificadas.
8. Molhadas.
9. Geladas.
10. Não protegidas contra as condições atmosféricas e assim transportadas por instruções do expedidor.

###### **MANUTENÇÃO, CARGA, ESTIVA, DESCARGA**

Manutenção, carga e estiva efectuada:

11. Pelo expedidor.
12. Pelo condutor sob condições atmosféricas desfavoráveis para a mercadoria, a pedido do expedidor. Descarga efectuada:
13. Pelo destinatário.
14. Pelo condutor sob condições atmosféricas desfavoráveis para a mercadoria, a pedido do destinatário.

**III - Não dê início ao transporte sem que o expedidor assinie a guia CMR.**

Caso contrário, peça instruções à sua empresa ou recuse efectuar o transporte.

Figura 12 - Check-list do CMR

Fonte:

<https://www.iru.org/sites/default/files/2017-01/cmr-driver-checklist-pt.pdf>

## **2.6. Receção e tratamento da documentação de transporte, organização e separação da mesma**

Na empresa Transportes Pina & Sérgio S.A., a documentação entregue no escritório pelos motoristas diz respeito aos CMR, mapa de viagem, Guias de Transporte, recibos de portagens ou combustível.

O mapa de viagem (Anexo 5) é um documento elaborado e facultado pela Transportes Pina & Sérgio, S.A.. Este documento serve para que o motorista possa discriminar os locais onde procede à carga, à descarga e ao descanso diário. Para cada uma destas situações, é necessário que o motorista anote os quilómetros percorridos até ao momento que procede às atividades acima relatadas. Uma viagem corresponde à importação e à exportação.

No escritório, quando recebemos os documentos procedemos à separação e análise dos mesmos da seguinte forma: (1) análise do mapa de viagem e verificação se o motorista trouxe todos os CMR descritos no mesmo; (2) separação dos documentos consoante a sua classificação – exportação ou importação; (3) anexação os documentos à respetiva fatura, tirando cópia dos documentos originais para poderem ser anexados a fatura e enviados ao cliente; (4) colocação da fatura do cliente na caixa do correio e arquivo do duplicado/triplicado da fatura no processo correspondente à viagem do motorista. Quando procedemos à verificação dos arquivos de cada camião devemos verificar se estão organizados de forma correta, ou seja, devem ser arquivados da seguinte forma: (1) Mapa de Viagem; (2) fatura correspondente à exportação/importação com os respetivos CMR, documentos associados e a respetiva ordem de carga; (3) caso existam faturas de subcontratados que tenham procedido à carga ou descarga incluir no processo.

## **2.7. Análise de custos/proveitos da viagem**

Para que se possa efetuar uma análise de custos/proveitos da viagem, é necessário que, inicialmente, o motorista entregue os documentos no escritório da Transportes Pina & Sérgio, S.A. após o término da viagem.

Quando são rececionados os documentos, procede-se à separação dos mesmos segundo a sua origem, isto é, se pertencem à carga da importação ou à carga da exportação. Só posteriormente, se procede à análise do mapa de viagem. No verso do mapa existe uma

pequena tabela para que o motorista registre o valor das portagens; existe ainda uma tabela referente ao combustível, na qual o motorista deve especificar os litros abastecidos e os quilómetros que o trator tinha no momento do abastecimento. O motorista deve fazer-se acompanhar dos devidos talões. A primeira análise é finalizada quando se passa à soma dos litros de combustível abastecidos ao longo da viagem, dos quilómetros percorridos: - primeiramente da exportação e depois da importação - e, quando temos um total de cada um, somamos esses dois valores para chegarmos a um total de quilómetros percorridos. Além disso, soma-se ainda o total gasto em portagens.

Após esta análise inicial, passamos à análise das receitas de cada uma das viagens. Por fim, somamos os valores da importação com os da exportação e obtemos, assim, o total das receitas do carro/viagem. Pode ainda acontecer que haja custos de armazenagem, os quais devem constar também nessa análise (figura 13).

ANÁLISE		Receitas vs Custos		Receitas	Custos	Kms último abastecimento	
KMS	Exportação	3708	Exportação	2100 €	€	Kms último abastecimento	796731
	Importação	2614	Importação	2000 €	€	Litros abastecidos	1822
	Total	6322	Total	4100 €	€	Portagens	343

N/N

Figura 13 - Análise de fatores importantes da viagem

Fonte: Captação Própria

Após finalizarmos todas as verificações relativas ao mapa de viagem, registamos no mapa de análise da viagem (anexo 6), as receitas obtidas na viagem, os custos (por exemplo, custos de armazenagem, caso existam), os quilómetros, combustível e portagens referentes a cada um dos processos que se encontravam em análise. Ainda nesse documento, introduzimos dados importantes, como, por exemplo, o número de processo, datas de início e de fim da viagem, os litros de combustível, os quilómetros, o nome dos clientes a Transportes Pina & Sérgio, S.A. prestou o serviço.

Seguidamente, classificamos as viagens em função do valor médio das receitas sem custo. Este valor médio é obtido através de uma fórmula criada pela empresa. A classificação é feita com um círculo com a cor que corresponde ao intervalo em que o valor médio se insere. (figura 14)

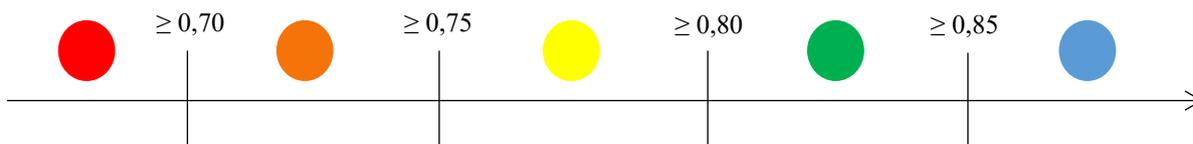


Figura 14 - Classificação das viagens segundo as médias das receitas sem custo

Fonte: Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017)

Quando a média das receitas sem custos é inferior a 0,70, a viagem é considerada muito má; quando a média é superior a 0,85 a viagem é considerada muito boa.

## 2.8. Introdução de documentos de transporte em plataforma eletrónica específica: WebMTB

A Transporte Pina & Sérgio, S.A. efetua semanalmente o transporte de componentes para a Volkswagen, pois conseguiu ganhar três linhas de transporte para esta tão conceituada marca de automóveis. A linha de transporte mais regular é a linha que procede à carga em Palmela e descarga em Osnabrück na Alemanha. O modo de envio/processamento das faturas para a Volkswagen não segue a forma tradicional. As faturas não são remetidas pelo correio, mas sim submetidas na plataforma criada pela marca para esse efeito. Esta plataforma designa-se de WebMTB (figura 15).

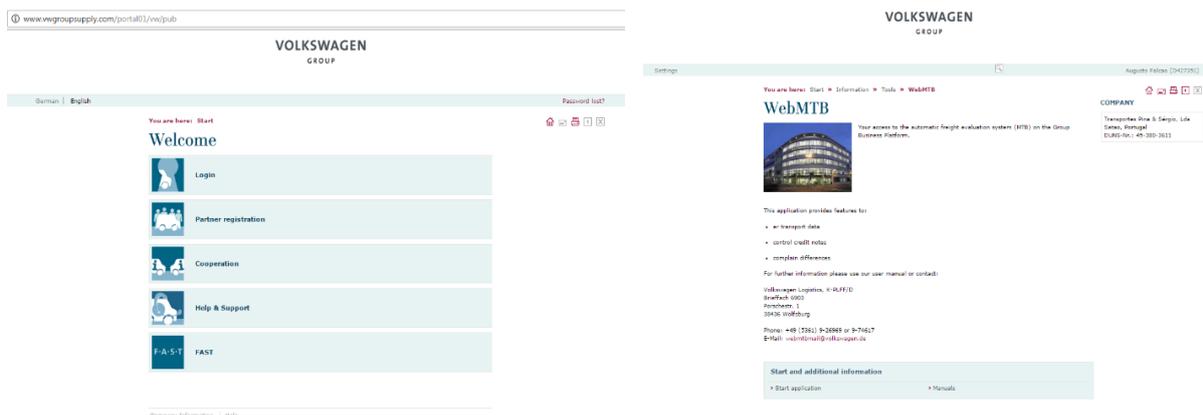


Figura 15 - Menu inicial da plataforma WebMTB

Fonte: WebMTB (2017)

O recurso à plataforma WebMTB visa, por um lado, a redução do uso e da acumulação de papel e, por outro lado, a rapidez de processamento no seu programa de faturação, visto que nem todas as empresas têm o mesmo programa de contabilidade.

Antes de procedermos à submissão das faturas propriamente ditas, devemos ter o cuidado de as separar pelos diferentes tipos, ou seja, fazemos um “montinho” com todas as faturas *Single*, outro com as faturas *Transporeon* e, por último, outro para as faturas do *Contrato Packform*. Após esta separação, a submissão das faturas (figura 16) torna-se mais fácil e rápida.

The screenshot shows the 'WebMTB (en)' interface for Volkswagen AG. The header includes 'VW Group Supply.com' and the slogan 'Where we integrate with our suppliers.' The user is identified as 'Augusto Falcao Transportes Pina & Sérgio, Lda'. The main menu includes 'Accounting', 'Status', 'Credit Notes', and 'Billing of demurrage'. The 'Collection of transport data' section is active, showing 'Bordereau 1/1' and 'Carrier order 1/1'. The form contains various input fields and dropdown menus for invoice and contract details, including 'Invoice recipient', 'Bordereau date', 'Transport type key', 'Reference number', 'Contract number', 'Bordereau number', 'TISYS Order number', 'Bordereau charges', 'Means of Transportation key number', 'Licence number', 'Bordereau number ESP', 'TISYS shipping note order number', 'Carrier order number', 'Extras Key 1', 'Shipment load reference number', 'Entry date', 'Extras Value 1', 'Gross weight', 'Carrier order volume', 'Extras Key 2', 'Freight terms', 'Extra Tour number', 'Extras Value 2', 'Sender country code', 'Unloading point', 'T1 Customs documents', 'Sender postcode', 'Supplier (Number, Name)', 'T2 Customs documents', 'Recipient country code', 'Consolidating center outbound', 'Duty import', 'Recipient postcode', 'Consolidating center inbound', 'Duty export', and buttons for 'Previous', 'Add', 'Delete carrier order', 'Refresh', and 'Send'.

Figura 16 - Menu onde são inseridas as faturas

Fonte: WebMTB (2017)

As faturas *Single* e *Contrato Packform* dizem respeito apenas a uma viagem de ida ou a uma viagem de vinda e não são, em consequência, consideradas uma viagem completa ou um *rundlauf*<sup>6</sup>. No entanto, ao contrário das faturas *Single*, as referentes ao *Contrato Packform* têm vários locais de descarga e, consoante o seu local de descarga, o chamado KOK<sup>7</sup> (Figura 17), devem ser acrescentados 50,00€ ao valor acordado inicialmente. As faturas *Transporeon* dizem respeito a uma viagem completa. Isto é um *rundlauf*, porque há uma entrada e há uma saída de material.

<sup>6</sup> Traduzido para português significa circuito, ou seja, é uma viagem de ida e volta com uma carga completa.

<sup>7</sup> A linguagem dos KOK é utilizada pela VW para denominar os vários locais de descarga

WebMTB (en) Augusto Falcao Transportes Pina & Sérgio, Lda

Accounting Status Credit Notes Billing of demurrage

Collection of transport data: Bordereau 1/1 Carrier order 1/1

Invoice recipient: Volkswagen Contract number: 15595 TISYS Order number: [empty] Check Contract Change Contract

Bordereau date: 4/18/2017 Bordereau number: 15595 Bordereau charges: 1995 Read Contract Cancel

Transport type key: 0E1 Single-Exogan Means of Transportation key number: 24 Magastroler Licence number: 92-JL-99246 Bordereau Previous Add

Reference number: 41125 Bordereau number ESP: [empty]

---

TISYS shipping note order number: [empty] Carrier order number: 87126/2017-SE1 Extras Key 1: [empty]

Shipment load reference number: [empty] Entry date: 5/18/2017 Extras Value 1: [empty] Save template

Gross weight: 18 kg Carrier order volume: 20 m<sup>3</sup> Extras Key 2: [empty]

Freight terms: Freight forward Extra Tour number: [empty] Extras Value 2: [empty]

Sender country code: PT Unloading point: KOD86 Borken T1 Customs documents: No

Sender postcode: 2950 Supplier (Number, Name): 00157901 00 PEGL T2 Customs documents: No Carrier order

Recipient country code: DE Consolidating center outbound: [empty] Duty import: No Previous Add

Recipient postcode: 34582 Consolidating center inbound: [empty] Duty export: No Delete carrier order

Enter Delivery note(s) Refresh Send

Figura 17 - Introdução do KOK

Fonte: WebMTB (2017)

As faturas *Single* e *Contrato Packform* são lançadas de forma semelhante. Após inserir o número do contrato, os campos preenchem-se automaticamente. Consequentemente, como o *Contrato Packform* prevê mais do que um local de descarga, é necessário adicionar os diferentes locais de transporte. As *Transporeon* vêm com um número de *TYSIS* (Figura 18) - é o número de contrato e é necessário que os campos sejam preenchidos um a um.

WebMTB (en) Augusto Falcao Transportes Pina & Sérgio, Lda

Accounting Status Credit Notes Billing of demurrage

Collection of transport data: Bordereau 1/1 Carrier order 1/1

Invoice recipient: Volkswagen Contract number: [empty] TISYS Order number: 0000000000 Check Contract Change Contract

Bordereau date: 05/20/17 Bordereau number: 15595 Bordereau charges: 1995 Read Contract Cancel

Transport type key: TISYS-Exogan (TE) Means of Transportation key number: 24 Magastroler Licence number: 05-MG-87446 Bordereau Previous Add

Reference number: 41126 Bordereau number ESP: [empty]

---

TISYS shipping note order number: 0000000000 Carrier order number: 74123/2017-TE Extras Key 1: [empty]

Shipment load reference number: [empty] Entry date: 5/18/2017 Extras Value 1: [empty] Save template

Gross weight: 1805 kg Carrier order volume: 100 m<sup>3</sup> Extras Key 2: [empty]

Freight terms: Freight forward Extra Tour number: [empty] Extras Value 2: [empty]

Sender country code: DE Unloading point: Y05E1 quinta do ar T1 Customs documents: No

Sender postcode: 34225 Supplier (Number, Name): 00071013 11 VOLV T2 Customs documents: No Carrier order

Recipient country code: PT Consolidating center outbound: [empty] Duty import: No Previous Next

Recipient postcode: 2950 Consolidating center inbound: [empty] Duty export: No Delete carrier order

Enter Delivery note(s) Refresh Send

Figura 18 - Introdução do TYSIS

Fonte: WebMTB (2017)

## 2.9. Obtenção de cargas da Volkswagen *Transporeon*

A Transportes Pina & Sérgio, S.A., como todas as empresas de transporte, tem um departamento de tráfego que se dedica à angariação de cargas em vários países da Europa, mais precisamente nos países assinalados no mapa da figura 19. Efectua ainda transporte para outros países, mas de forma menos regular.



Figura 19 – Os principais países de destino da Transportes Pina & Sérgio, S.A.

Fonte:

[https://2.bp.blogspot.com/WY5LsmCHIY/TgFFCpBjICl/AAAAAAAAALc8/M90wcxk9NQs/s1600/mapa\\_europa\\_atual-portugues.jpg](https://2.bp.blogspot.com/WY5LsmCHIY/TgFFCpBjICl/AAAAAAAAALc8/M90wcxk9NQs/s1600/mapa_europa_atual-portugues.jpg)

Para a obtenção de cargas da *VW Transporeon*, é necessário efetuar um *login* na plataforma específica. Após termos feitos o *login* na plataforma (figura 20), temos acesso a um menu que nos permite visualizar as cargas que se encontram em sistema. Foi-nos solicitado que verificássemos se existiam cargas provenientes da Alemanha para Portugal ou de Portugal para a Alemanha.

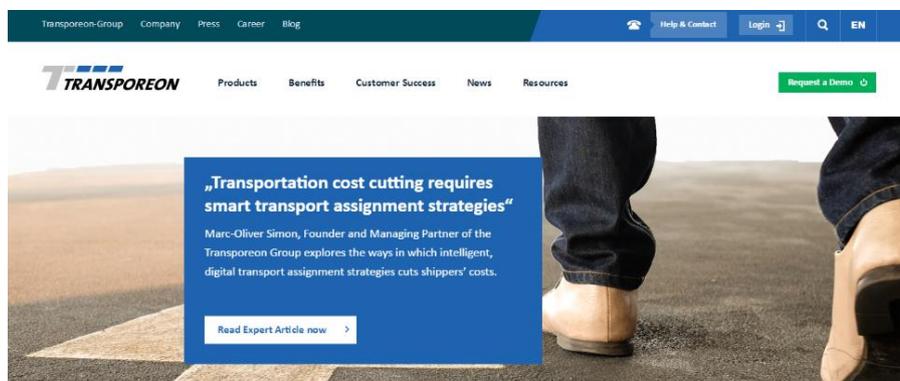


Figura 20 – Plataforma Transporeon

Fonte: Transporeon (2017)

Quando selecionamos a carga que pretendemos, é necessário verificar se se trata de um *rundlauf* ou de um transporte *single*, para que, seguidamente, façamos uma oferta. Os valores dos dois tipos de transporte acima mencionados são influenciados pelo facto de serem ou *single* ou *rundlauf*.

Depois de oferecermos um valor, é necessário que, de tempos a tempos, verifiquemos se a carga nos foi oferecida ou não. Para isso, temos que ir verificando os menus das cargas aceites ou das cargas recusadas. Se a carga tiver sido aceite, as ordens de carga são impressas e enviadas ao motorista que irá efetuar o transporte; caso tenha sido recusada, temos de tentar encontrar outra carga para o camião ou camiões que necessitem de carga

## **2.10. Acompanhamento de operações de carga e descarga no armazém da empresa**

A Transportes Pina & Sérgio, S.A., por norma, efetua as cargas e descargas nos armazéns do cliente. Porém, podem existir casos em que por algum motivo isso não aconteça, por exemplo, se não tiver motoristas disponíveis para efetuar a carga ou descarga e, por isso, subcontrata os serviços de outras empresas. De forma idêntica, às vezes os motoristas dessas empresas podem ter que efetuar a carga ou descarga nos armazéns da Transportes Pina & Sérgio, S.A..

Pode ainda acontecer que o motorista que efetuou a carga não tenha amplitude<sup>8</sup> para descarregar na data e na hora prevista. Nestes casos podem ocorrer dois cenários: (1) a Transportes Pina & Sérgio, S.A. pede a outro motorista que proceda à descarga; (2) a Transportes Pina & Sérgio, S.A. subcontrata os serviços de outra empresa para efetuar a descarga.

Quando são deixadas mercadorias nas instalações da Transportes Pina & Sérgio, S.A., estas são armazenadas na oficina. Quando há motoristas que têm algum espaço livre no reboque e têm que efetuar uma descarga no mesmo sítio procedem também à descarga da mercadoria deixada no armazém, caso contrário, subcontrata-se. Desta forma, consegue-se evitar atrasos e penalizações das entregas.

---

<sup>8</sup> É o termo usado no setor dos transportes que designa os tempos de trabalho, ou seja, os tempos de condução.

Como podemos observar pela figura 21 as operações de carga e descarga são auxiliadas por um empilhador. Para este tipo de operações, o motorista deve abrir a lona do camião e, sempre que possível, levantar o teto do reboque. Este processo ajuda a que o processo seja mais rápido e evita danos da carga e no reboque.



Figura 21 – Operações de carga e descarga nas instalações da Transportes Pina & Sérgio, S.A.

Fonte: Captação Própria

Para verificar que tudo correu bem e que não ocorreram quaisquer falhas na carga, é necessário que acompanhemos o processo, verificando sempre a ordem de carga e os respetivos documentos deixados nos escritórios da Transportes Pina & Sérgio, S.A.. Quando o processo de carga/descarga termina tiramos uma cópia dos documentos, que serve como prova de que a carga seguiu, sendo assinada pelo motorista e pelo responsável do departamento de tráfego.

## **2.11. Etiquetas para a manutenção dos camiões**

Para que exista um maior controlo da manutenção dos camiões, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. definiu uma técnica que consiste na criação de etiquetas a colocar no camião e na oficina. O objetivo é alertar tanto o motorista como o mecânico sobre a data ou número de quilómetros a que deve proceder à mudança de óleo.

O óleo deve ser mudado de seis em seis meses ou quando o camião tiver mais 80 000 quilómetros em relação à última vez que efetuou a mudança de óleo

## **2.12. Atendimento telefónico**

O atendimento telefónico na Transportes Pina & Sérgio, S.A. é fundamental, principalmente no departamento de tráfego. Este departamento encontra-se em permanente contacto com os seus clientes, através de *e-mail* e do telefone.

Quando nos foi solicitado que ficássemos responsáveis pelo atendimento telefónico, fomos dada a indicação de que quando atendêssemos deveríamos dizer “Bom dia Transportes Pina & Sérgio, em que posso útil?” – variando o cumprimento inicial em função da hora do dia. No contacto com clientes estrangeiros, repetíamos a apresentação/cumprimento inicial descrita acima, mas em inglês.

Quando se tratava de telefonemas dirigidos ao Sr. Augusto Dias, à Dra. Olga ou ao Sr. Sérgio e, por algum motivo, estes não se encontravam presentes, questionávamos com quem estávamos a falar e solicitava que deixassem o seu contacto para devolvermos a chamada assim que possível ou sugeria que voltassem a ligar um pouco mais tarde.

Sempre que atendíamos o telefone, tentávamos sorrir de modo a transmitir um pouco mais de simpatia; antes de desligarmos a chamada, perguntávamos se poderíamos ajudar em mais alguma coisa; caso não fosse necessário, despedimo-nos com “bom dia, com licença”; por uma questão de profissionalismo, esperávamos que o cliente desligasse em primeiro.

## **2.13. Submissão/Tratamento de dados para o Relatório Único**

O Relatório Único (RU) é um relatório anual referente à atividade social da empresa. É composto pelo relatório, onde se especifica a informação da empresa e tem mais seis anexos. O anexo A é referente ao quadro do pessoal; o anexo B diz respeito ao fluxo de entradas e saídas de trabalhadores; o anexo C ao relatório anual de formação continua; o anexo D ao relatório anual das atividades de serviços de segurança e saúde; o anexo E a greves; o anexo F à informação sobre os prestadores de serviços.

O prazo de entrega do RU é entre 16 de março e 15 de abril, devendo ser submetidos os dados referentes ao ano anterior - neste caso, ao ano 2016. Para que a submissão fosse mais rápida e fácil, obtivemos os números de identificação fiscal (NIF) de todos os

trabalhadores da empresa e as respetivas datas de nascimento; todos os outros campos são preenchidos com o mesmo conteúdo do RU de 2015. Após recolhermos todos os dados necessários, procedemos à submissão dos mesmos na plataforma do RU, com a exceção do anexo D, que é preenchido pela entidade responsável pela medicina no trabalho.

## 2.14. Relatório de Qualidade

Como referimos antes, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. possui um departamento de qualidade. Foi-nos solicitado que procedêssemos ao tratamento e pesquisa de notícias que tenham influenciado o mundo e o país entre outubro de 2016 a fevereiro de 2017.

Para cada um dos meses, é necessário redigir um pequeno texto e ilustrá-lo com a figura de um acontecimento importante. Este texto é avaliado no relatório da qualidade quando a empresa é sujeita à auditoria interna ou externa. A auditoria interna é realizada pela Antram e serve de preparação para a auditoria externa, permitindo melhorar alguns aspetos. A auditoria externa é feita pela Associação Portuguesa de Certificação (Apcer), sendo por isso a Transportes Pina & Sérgio, S.A. certificada pela mesma (figura 22).



Figura 22 – Certificação da Apcer

Fonte:

[https://www.ipl.pt/sites/default/files/ficheiros/9001\\_iqnet\\_cor.png](https://www.ipl.pt/sites/default/files/ficheiros/9001_iqnet_cor.png)

## 2.15. Ratificação das Normas e Legislação

Como a Transporte Pina & Sérgio é uma empresa de transporte de mercadorias via terrestre, é importante que, conhecer bem a legislação referente ao código da estrada e do transporte de mercadoria. Por esse motivo, verificámos todas as leis publicadas no *Diário da República* e as que estavam arquivadas no *dossier* de legislação da empresa. Tivemos

de confirmar se as leis arquivadas no *dossier* já tinham sido revogadas, consolidadas ou se existiam leis complementares. Posteriormente, num ficheiro Excel, em que está registada toda a legislação relacionada com a empresa e a sua atividade, criámos uma nova coluna, assinalando as atualizações legislativas. Por fim, procedemos à atualização das leis alteradas.

## **2.16. Elaboração de um questionário para a satisfação de clientes**

A Transportes Pina & Sérgio, S.A. é sujeita a uma auditoria anual. Esta auditoria é realizada.

No relatório deve constar o nível de satisfação dos clientes. É imprescindível apurar o grau de satisfação dos clientes relativamente ao serviço da empresa.

Para que os clientes não percam muito tempo com um questionário muito extenso, optámos por uma classificação de 0-10. Em função da classificação atribuída, os clientes inquiridos devem responder a uma das três seguintes questões: (1) para valores compreendidos entre 0 e 6: “*Por que motivo deu essa nota*”, (2) Entre 7 e 8: “*Como podemos melhorar?*” (3) entre 9 e 10: “*Recomendaria a nossa empresa?*”.

Após o questionário estar elaborado, é necessário traduzi-lo para inglês e alemão, visto que a Transportes Pina & Sérgio, S.A. tem um leque de clientes provenientes de várias partes da Europa. Findas as traduções enviamos o questionário aos clientes por email.

## **2.17. Elaboração de um documento de Excel para a DHL Unterschleissheim**

A Transporte Pina & Sérgio, S.A. tem numeração das faturas própria que, muitas vezes, difere do número da fatura que é enviada pelos seus clientes, como é o caso da DHL Unterschleissheim. Por este motivo, foi-nos solicitado que elaborássemos um ficheiro Excel com: (1) as datas das viagens; (2) o número do processo da Transportes Pina & Sérgio, S.A.; (3) o número da fatura da Transportes Pina & Sérgio, S.A.; (4) o número da viagem e a referência que vêm na fatura enviada pela DHL; (5) o número CMR. O valor acordado também é colocado, tanto no lado que diz respeito à Transportes Pina & Sérgio,

S.A. como no lado que diz respeito a DHL. As faturas liquidadas são assinaladas no ficheiro, para que seja feito um controlo mais eficaz do que já foi liquidado e do que ainda está por liquidar.

## 2.18. Faturação

A Transporte Pina & Sérgio, S.A. processa sempre as faturas para os clientes com quem efetuou operações na semana anterior. Vejamos o seguinte exemplo: se estivermos na semana número 19 do ano civil 2017, elaboramos as faturas referentes aos transportes realizados na semana número 18.



Figura 23 –Primavera V9

Fonte: <http://www.pri.pt/images/primavera/primavera-v9.png>

A elaboração das faturas é realizada com o auxílio do programa de contabilidade da empresa, o *Primavera* (figura 23). A elaboração das faturas segue a seguinte ordem: (1) em primeiro lugar, colocamos o código 001 para descrever o local e a data da carga; (2) em seguida, aplicamos o código 002 para o local e data da descarga; (3) o código 003 é usado para o valor acrescentado, ou seja, o valor acordado; (4) o código 005 é o “*Reverse charge*”, usado apenas em faturas para clientes estrangeiros; (5) 010 “Ajudas de custo” é o último código introduzido, usado em todas as faturas, quer sejam clientes portugueses ou não; (6) após termos colocado todos os códigos, temos de analisar as ordens de carga enviadas pelo cliente para verificarmos se existe ou não uma referência para colocar na fatura.

Porém, quando se trata de faturas para a VW, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. optou por criar um código com o seu número de fornecedor facultado pelos mesmos, o código para esse número é o 004 “*Supply number*”. Para identificar os vários tipos de contratos/transportes, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. optou por colocar uma referência também, o chamado *vertragsnummer*<sup>9</sup>, ou seja, o número do contrato a que o transporte

<sup>9</sup> Palavra alemã que traduzida para português significa número de contrato

esta associado - como já foi explicado anteriormente no ponto em que descrevemos a introdução das faturas na WebMTB.

Quando se estão a elaborar faturas, é importante ter em conta a questão do Imposto de Valor Acrescentado (IVA) e a transação que está em causa – exportação ou importação. Nas exportações dentro da UE, os clientes portadores de NIF estão isentos de IVA. No caso da importação, é diferente. Por exemplo, um cliente português que pretenda importar algo do estrangeiro, mesmo que seja dentro da UE, não se encontra isento de IVA. Quando o cliente pretende importar algo do estrangeiro, UE, para Portugal tem de se encontrar em “livre prática”<sup>10</sup> e, por isso, encontram-se isentos de IVA.

Através do quadro 2 abaixo representado, poderemos entender melhor a isenção ou não de IVA.

	<b>Exportação</b>	<b>Importação</b>
<b>Cliente Português</b>	 Isento de IVA Aquisição	IVA  Entrega
<b>Cliente Estrangeiro</b>	Isento de IVA	Isento de IVA

Quadro 2 - Isenção de IVA nas exportações e importações na União Europeia

Fonte: Elaboração Própria

Após a verificação destas situações, podemos imprimir a fatura e, se já tivermos os documentos que serão anexados à fatura, podemos enviá-la ao cliente.

<sup>10</sup> Artigo nº 29 do Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE)

## 2.19. Recuperação do Imposto de Valor Acrescentado Comunitário

O IVA comunitário pode ser recuperado no estrangeiro, nomeadamente nos países da UE. Para recuperar o IVA comunitário, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. tem de estar registada nas finanças e, ao mesmo tempo, tem de ter a sua atividade principal registada. Dito de outro modo, o transporte de mercadorias deve estar associado a um NIF e as faturas, dos gastos decorrentes da empresa, devem ser devidamente emitidas.

As despesas a que se pode recorrer para a recuperação do IVA dizem respeito a gasóleo, portagens, óleos/lubrificantes e reparações.

A Transporte Pina & Sérgio, S.A. trabalha diretamente com uma empresa espanhola, a *GEM86*, a qual procede ao pedido da recuperação do IVA. Nos países com um valor elevado de IVA para recuperar, o pedido é feito trimestralmente ou semestralmente. Nos países onde o valor não é tão relevante, é apenas feito um pedido anual. Juntamente com os pedidos de recuperação de IVA, a Transportes Pina & Sérgio, S.A. procede ao envio de outros documentos de apoio, como as faturas originais, a procuração e os certificados de sujeito passivo (para um reembolso normal).

Para enviar os documentos, em primeiro lugar solicitaram-nos que recolhêssemos todas as faturas referentes a gasóleo e portagens, sendo que estas são as despesas mais comuns. Seguidamente, verificamos se todas as faturas continham NIF e se o valor do IVA justificava a sua recuperação. Para finalizar o processo, tirámos cópias das faturas originais para ficarem no arquivo da Transportes Pina & Sérgio até que a *GEM86* volte a reenviar os originais.

Para que a recuperação do IVA se torne mais cómoda e fácil para a Transportes Pina & Sérgio, S.A., bem como para a *GEM86*, foi autorizado um *login* específico à *GEM86* por parte da Transportes Pina & Sérgio, S.A. no *website* da Autoridade Tributária (AT) para pedir os documentos referidos. Posteriormente, procede-se ao envio das faturas para a entidade que procederá ao pedido do IVA comunitário. Esta, através do *website* da AT, retira o certificado de sujeito não passivo e a procuração.

## **2.20. Verificação de diários**

A Transportes Pina & Sérgio, S.A. tem a sua contabilidade dividida por diários. Os diários são arquivos, em formato digital e em papel, com todos os documentos referentes a vendas (diário 51), a compras (diário 31), aos movimentos feitos no BPI (diário 14), movimentos referentes ao Novo Banco (diário 13), movimentos da Caixa Geral de Depósitos (diário 11) e ainda movimentos referentes à Caixa de Crédito Agrícola (diário 12).

É necessário, de forma regular, retirar um extrato, através do programa da contabilidade, de cada um dos diários para uma posterior verificação. Esta verificação visa a conferência de todos os documentos que se encontram em arquivo, ou seja, é necessário verificar se todos os documentos se encontram bem lançados e se os valores coincidem.

Foi-nos solicitado que fizéssemos a conferência, desde janeiro até abril de 2017, de todos os diários referidos anteriormente. Finda a verificação, começámos a colocar separadores mensais juntamente com o extrato de cada mês do respetivo diário para que, posteriormente, procedêssemos ao arquivo dos mesmos.

## **2.21. Verificação das contas do primeiro trimestre do ano de 2017**

Para uma melhor verificação das contas e para que não existam discrepâncias, é necessário confrontar o que é colocado nas faturas referentes aos transportes com o que é lançado na contabilidade. É necessário que tudo bata certo aquando da visita do Revisor Oficial de Contas (ROC). Por esse motivo, foi-nos solicitado que verificássemos todas as faturas criadas e lançadas desde o início do mês de janeiro até ao fim do mês de março de 2017. Retiramos dos processos de cada viagem o respetivo número da fatura e o valor acordado entre a Transportes Pina & Sérgio, S.A. e o seu cliente. Após registarmos os números das faturas e os valores correspondentes, inserimos esses dados num documento Excel criado para esse efeito. Após termos colocado tudo no documento Excel, passamos à confirmação dos valores mensais com o auxílio do programa de contabilidade, imprimindo o estrato mensal das vendas e verificando fatura a fatura.

Finda a análise mensal, concluímos que, durante o primeiro trimestre do ano de 2017, não existiam discrepâncias. Contudo, é sempre necessário ter em conta que podem existir

erros nas faturas e, caso existam, têm de ser corrigidos. Convém sublinhar que esses erros, por vezes, não são retificados no mês a que a fatura diz respeito, mas sim posteriormente. Em suma, para que não existam diferenças, o valor inserido na resenha tem que ser igual ao da contabilidade.

## **Conclusão**

A realização do estágio permitiu que criássemos uma vasta bagagem de conhecimentos. Conhecemos novos conceitos e aplicámos muitos dos conhecimentos adquiridos nas várias unidades curriculares que fazem parte do plano curricular do Curso Superior Técnico Profissional de Gestão e Comércio Internacional. O estágio permitiu que conhecêssemos uma nova realidade, a realidade do mercado de trabalho.

Durante o estágio na Transportes Pina & Sérgio, S.A., foi possível compreender como se deve proceder numa negociação de uma carga, conhecer os diferentes custos associados a este setor, como por exemplo, os custos de manutenção das viaturas, os custos dos gasóleos e das portagens. Por outro lado, conhecemos os conteúdos financeiros necessários ao funcionamento da Transportes Pina & Sérgio, S.A.. Algumas das tarefas por nós realizadas envolveram plataformas específicas, como a WebMTB, a Transporeon e ainda o Primavera – *software* de contabilidade.

Desde o primeiro dia, procurei ser sempre pontual e assídua. Mostrei-me sempre disponível para a realização do trabalho que me era incumbido e tentei realizá-lo com eficiência e eficácia. Quando surgia alguma dúvida ou dificuldade, a equipa da Transportes Pina & Sérgio, S.A. tentava ajudar-me a superar esses obstáculos.

A nível pessoal, o estágio foi bastante gratificante. Permitiu-me desenvolver novos métodos de trabalho. Hoje, sou mais responsável e metódica na realização de tarefas.

## **Bibliografia**

Antram (2008). *Guia do Transportador*. Lisboa. Antram

INE (2016). *Atividade dos Transportes*. Lisboa. INE

Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2016). *Manual do Motorista*. Fornos de Algodres. Transportes Pina & Sérgio, S.A

Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2016). *Manual da Qualidade*. Fornos de Algodres. Transportes Pina & Sérgio, S.A.

Transportes Pina & Sérgio, S.A. (2017) *Primavera*. Base de dados [software]. Transportes Pina & Sérgio, S.A.

## **Webgrafia**

[https://2.bp.blogspot.com/WY5LsmCH1Y/TgFFCpBjICl/AAAAAAAAALc8/M90wck9NQs/s1600/mapa\\_europa\\_atual-portugues.jpg](https://2.bp.blogspot.com/WY5LsmCH1Y/TgFFCpBjICl/AAAAAAAAALc8/M90wck9NQs/s1600/mapa_europa_atual-portugues.jpg) consultado a 11 de julho de 2017 às 13:00h

[https://encryptedtbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRedzA6Pt6HCM0lpvfGmymG8kmbYNIVN4Fl-HQkHHR-\\_kPzTjh7w](https://encryptedtbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRedzA6Pt6HCM0lpvfGmymG8kmbYNIVN4Fl-HQkHHR-_kPzTjh7w) consultado a 03 de junho de 2017 às 14:10h

[http://geneall.net/images/maps/map\\_141.gif](http://geneall.net/images/maps/map_141.gif) consultado a 31 de maio de 2017 às 20:00h

<http://insia.pt/ZMI/transform/empresa/tacform.jpg> consultado a 03 de junho de 2017 às 14:00h

<http://www.antram.pt/attachments/upload/Guia%20Transportador/3.%20Acesso%20e%20Exerc%C3%ADcio%20da%20Atividade.pdf> consultado a 20 de março de 2017 às 19:00h

<http://caduceujr.com.br/novo/departamentos> consultado a 28 de março de 2017 às 17:30h

<http://www.eiblda.pt/media/imgs/horiz/noticias-01.jpg> consultado a 12 de julho de 2017 às 15:00h

<https://www.facebook.com/transportespinaesergio/photos/a.1493344130976198.1073741828.1493300297647248/1493346870975924/?type=3&theater> consultado a 12 de julho de 2017 às 10:00h

<https://www.facebook.com/transportespinaesergio/photos/a.1493316210978990.1073741827.1493300297647248/1493316044312340/?type=3&theater> consultado a 12 de julho de 2017 às 10:05h

<http://www.gosimat.pt/galeria/images/PMEexcelencia2014.jpg> consultado a 12 de julho de 2017 às 15:10h

<http://www.guiadacarreira.com.br/carreira/o-que-faz-um-administrador/> consultado a 28 de março de 2017 às 17:03h

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_destaques&DESTAQUESdest\\_boui=249885712&DESTAQUESmodo=2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=249885712&DESTAQUESmodo=2) consultado a 23 de maio de 2017 às 21:00h

[http://www.infoempresas.com.pt/H494\\_TRANSPORTES-RODOVIARIOS-MERCADORIAS-ATIVIDADES-MUDANCAS/Empresas-4.html#empresa](http://www.infoempresas.com.pt/H494_TRANSPORTES-RODOVIARIOS-MERCADORIAS-ATIVIDADES-MUDANCAS/Empresas-4.html#empresa) consultado a 20 de maio às 20:30h

[https://www.ipl.pt/sites/default/files/ficheiros/9001\\_\\_iqnet\\_cor.png](https://www.ipl.pt/sites/default/files/ficheiros/9001__iqnet_cor.png) consultado a 17 de junho de 2017 às 11:00h

<https://www.iru.org/sites/default/files/2017-01/cmr-driver-checklist-pt.pdf> consultado a 22 de março de 2017 às 10:00h

<http://www.novaconcursos.com.br/portal/cargos/operador-de-transporte-e-trafego/> consultado a 28 de março de 2017 às 17:35h

[http://www.pordata.pt/Municipios/Quadro+Resumo/Fornos+de+Algodres+\(Munic%C3%ADpio\)-8641](http://www.pordata.pt/Municipios/Quadro+Resumo/Fornos+de+Algodres+(Munic%C3%ADpio)-8641) consultado a 20 de maio de 2017 às 21:00h

<http://www.pri.pt/images/primavera/primavera-v9.png> consultado a 20 de junho de 2017 às 19:22h

<http://pt.m.wikipedia.org/wiki/Organograma> consultado a 28 de março de 2017 às 17:15h

<http://www.transporeon.com/en/> consultado a 06 de junho de 2017 às 19:00h

[http://www.vwgroupsupply.com/one-kbp-pub/pt/kbp\\_public/homepage/homepage.html](http://www.vwgroupsupply.com/one-kbp-pub/pt/kbp_public/homepage/homepage.html) consultado a 06 de junho de 2017 às 19:00h

# Anexos



## **Lista de Anexos**

**Anexo 1** – Plano de Estágio

**Anexo 2** – Dados de Estudo

**Anexo 3** – Infrações dos Motoristas

**Anexo 4** – Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada

**Anexo 5** – Mapa de Viagem

**Anexo 6** – Mapa de Análise de Viagem

## **Anexo 1 - Plano de Estágio**

Este documento é um complemento do formulário GESP.003 - Convenção de Estágio.

Escola:  ESECD  ESS  ESTG  ESTH

Tipologia do Estágio:  
 Curricular  Extracurricular  Outro: \_\_\_\_\_

Ao abrigo de protocolo ou especificidade formativa?  Sim. Qual? \_\_\_\_\_

**1. DADOS RELATIVOS AOS INTERVENIENTES NO ESTÁGIO**

Estudante: Ana Isabel do Amaral Lopes Corlho N.º 1012167  
 Docente orientador: José Carlos Alexandre  
 Supervisor: Cláudia Catarina Gomes Almeida

**2. PLANO DE ESTÁGIO**

- Conhecimento de seguros necessários para o licenciamento da atividade do transportador;
- Identificação dos elementos necessários para a atividade do motorista (verificar no ficheiro de motoristas os CAM's, CDM's e cartas de condução válidos);
- Abordagem teórica dos CDM's e análise de identificação de eventuais anomalias;
- Recção e tratamento da documentação de transporte recebida e organização e reparação da mesma;
- Taxação: elaboração e tratamento de IVA;
- Acompanhamento da recuperação do IVA comunitário;
- Análise de custos/preços da viagem;
- Regulamentação social (tempos de condução e repouso);
- Atendimento técnico/accompanhamento do cliente;
- Introdução de documentos de transporte em plataforma eletrónica específica (Volkswagen);
- Acompanhamento de operações de carga e descarga no armazém da empresa.

**3. ASSINATURAS**

O Estudante

O Docente Orientador

O Supervisor

10/10/2017

\_\_\_\_\_

10/10/2017

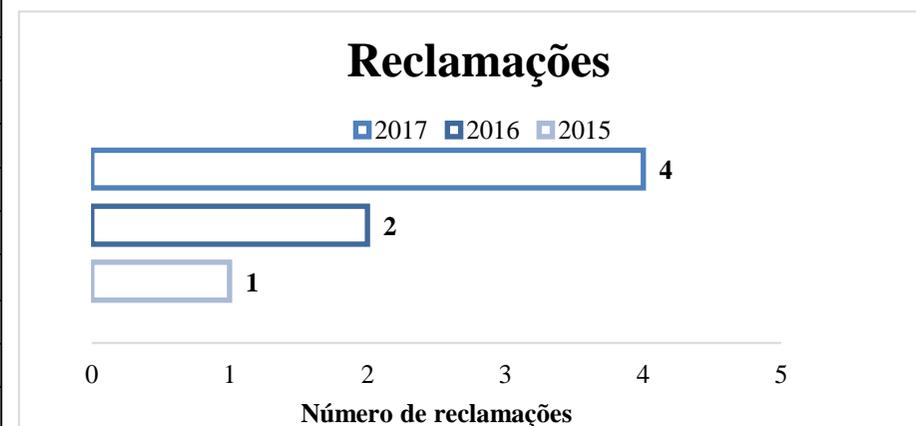
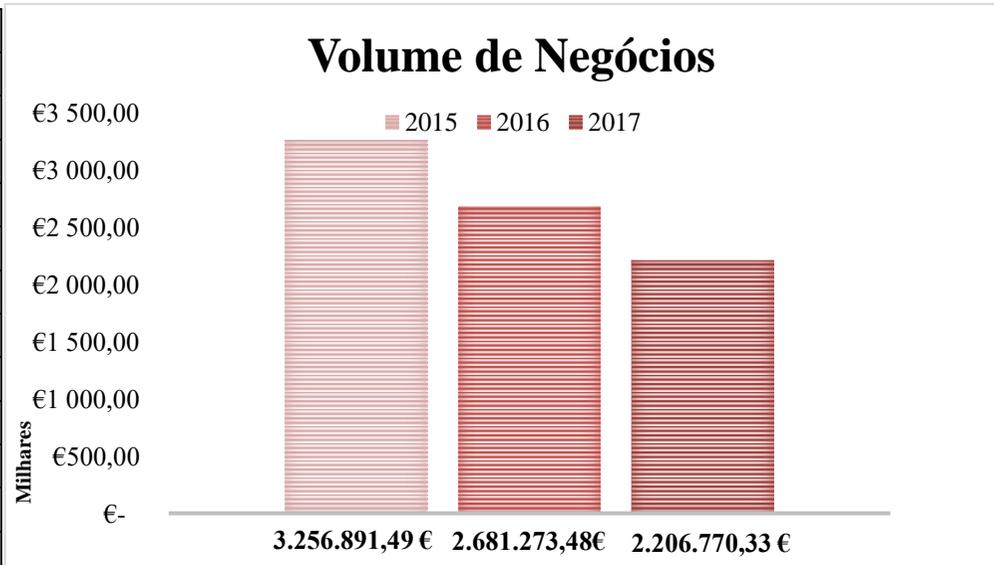
Ana Corlho  
(assinatura)

\_\_\_\_\_

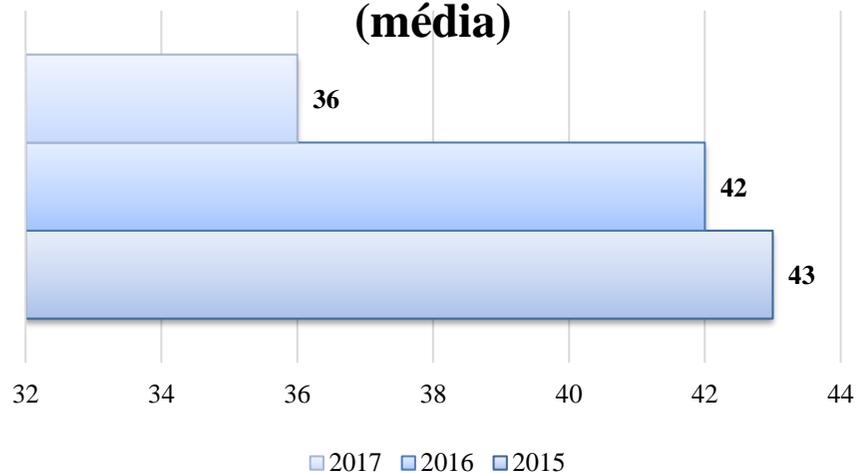
  
(assinatura e carimbo da Entidade)

## **Anexo 2 – Dados de Estudo**

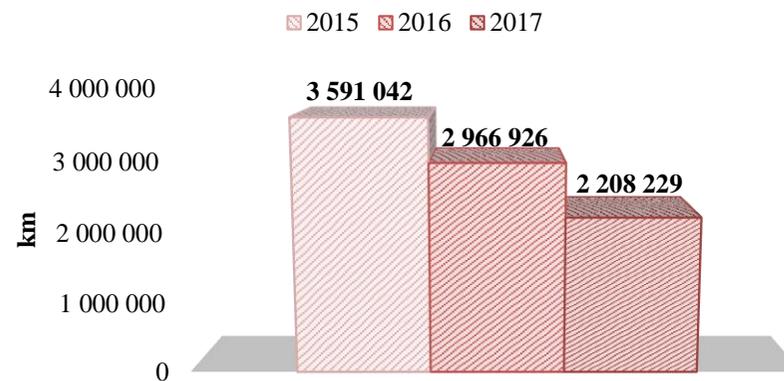
Volume de Negócios		
2015	2016	2017
3 256 891,49 €	2 681 273,48 €	2 206 770,33 €
Reclamações		
2015	2016	2017
1	2	4
Funcionários (média)		
2015	2016	2017
43	42	36
Quilómetros		
2015	2016	2017
3 591 042	2 966 926	2 208 229
Importações		
2015	2016	2017
929	906	657
Receitas Importações		
2015	2016	2017
1 664 604,56 €	1 618 550,50 €	1 105 028,19 €
Exportações		
2015	2016	2017
856	678	591
Receitas Exportações		
2015	2016	2017
1 594 707,49 €	1 274 993,20 €	1 099 142,91 €



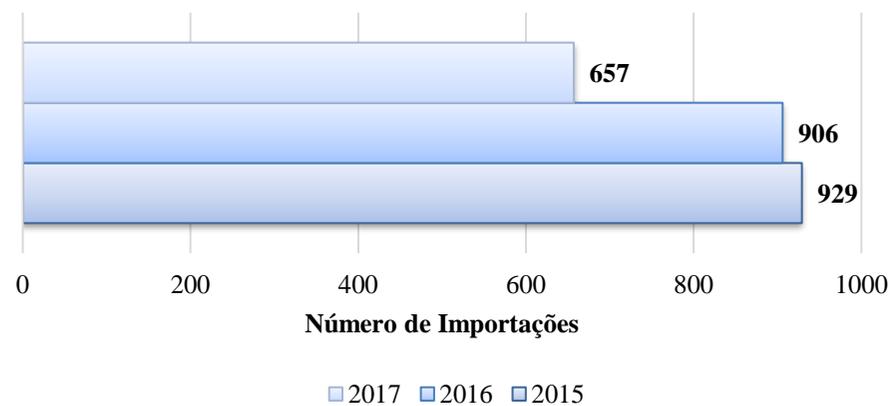
### Número de Funcionários (média)



### Quilómetros Percorridos



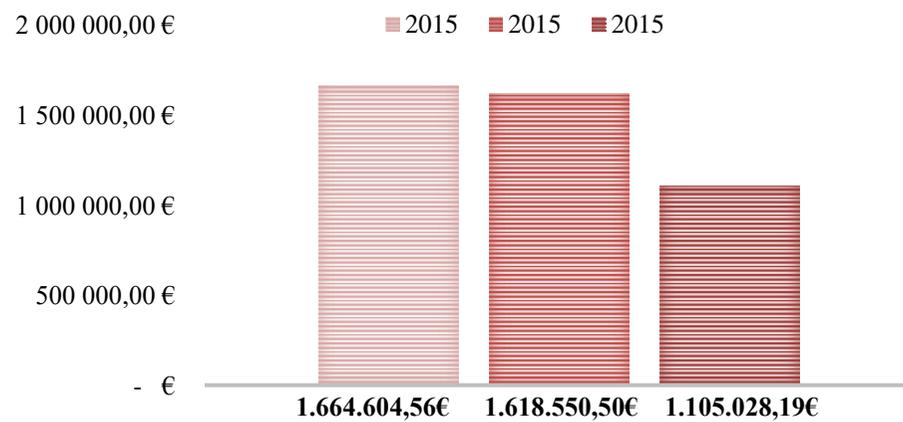
### Importações



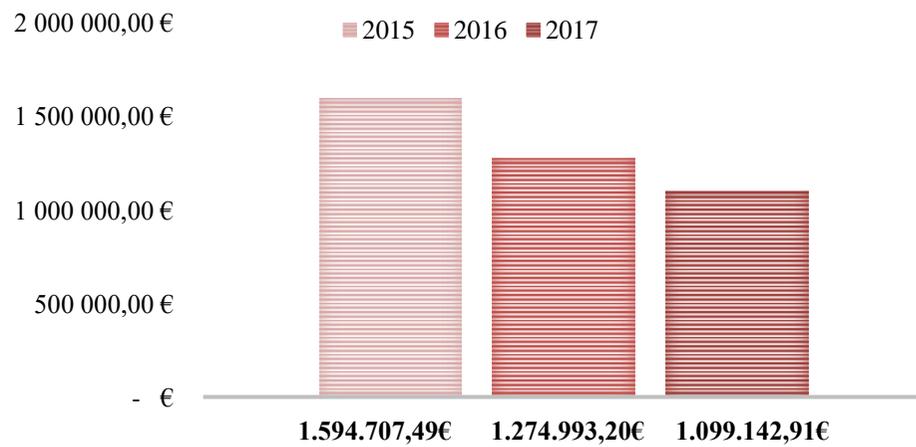
### Exportações



## Receitas Importação



## Receitas Exportação

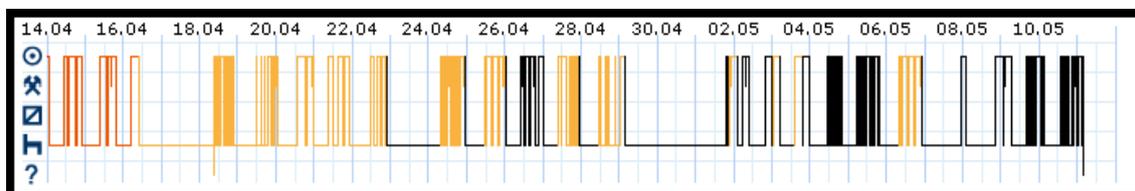


## **Anexo 3 – Infrações dos Motoristas**

**GloboFleet CC Plus v2.9.00, 0000000744235021, LUÍS FILIPE COUTINHO BORGES, 14. Abr. 2017 - 11. Mai. 2017**

**17 Infrações (1 muito grave, 2 graves)**

**Nome: Luís Filipe Coutinho Borges**



Início da infração	Fim da infração	Código	Infração	Permitido	Medido	Regulamento
13. abr. 2017 04:57	14. abr. 2017 01:47	▲ E200812	Período de repouso diário iniciado tarde demais	máx. 15:00	<b>20:50</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 8.o n.o. 2
15. abr. 2017 09:15	15. abr. 2017 20:00	▲ E200801	Excesso do tempo diário de condução.	máx. 09:00	<b>09:14</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 6.o n.o. 1
15. abr. 2017 14:27	15. abr. 2017 20:00	▲ E200807	Pausa no tempo de condução efetuada demasiado tarde	máx. 04:30	<b>04:48</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 7.
03. abr. 2017 01:00	16. abr. 2017 10:21	▲ E200806	Foi excedido o tempo de condução bissemanal	máx. 90:00	<b>110:27</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 6.o n.o. 3
10. abr. 2017 11:03	16. abr. 2017 10:21	▲ E200803	Excesso do tempo semanal de condução	máx. 56:00	<b>60:22</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II / artigo 6.o n.o. 2
10. abr. 2017 11:03	16. abr. 2017 10:21	▲ E200804	Foi excedido o tempo máximo de trabalho por semana	máx. 60:00	<b>61:15</b>	Diretiva 2002/15/CE artigo 4.o a)
16. abr. 2017 05:09	16. abr. 2017 10:21	▲ E200807	Pausa no tempo de condução efetuada demasiado tarde	máx. 04:30	<b>04:53</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 7.o
21. abr. 2017 09:10	21. abr. 2017 22:26	▲ E200801	Excesso do tempo diário de condução.	máx. 10:00	<b>10:09</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 6.o n.o. 1
10. abr. 2017 11:03	22. abr. 2017 22:20	▲ E200806	Foi excedido o tempo de condução bissemanal	máx. 90:00	<b>99:06</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 6.o n.o. 3
24. abr. 2017 08:14	24. abr. 2017 23:23	▲ E200812	Período de repouso diário iniciado tarde demais	máx. 15:00	<b>15:09</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 8.o n.o. 2
25. abr. 2017 11:03	26. abr. 2017 00:19	▲ E200801	Excesso do tempo diário de condução.	máx. 10:00	<b>10:18</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 6.o n.o. 1
27. abr. 2017 09:53	27. abr. 2017 23:12	▲ E200812	Período de repouso diário iniciado tarde demais	máx. 13:00	<b>13:19</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 8.o n.o. 2

24. abr. 2017 08:14	29. abr. 2017 03:26	▲ E200814	Foram efetuados demasiados períodos de repouso diários reduzidos entre dois períodos de repouso semanais	máx. 3	<b>máx. 3</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 8.o n.o.4
28. abr. 2017 11:31	29. abr. 2017 03:26	▲ E200812	Período de repouso diário iniciado tarde demais	máx. 15:00	<b>15:55</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 8.o n.o. 2
01. mai. 2017 21:25	02. mai. 2017 02:01	▲ E200807	Pausa no tempo de condução efetuada demasiado tarde	máx. 04:30	<b>04:32</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 7.o
03. mai. 2017 00:40	03. mai. 2017 05:11	▲ E200807	Pausa no tempo de condução efetuada demasiado tarde	máx. 04:30	<b>04:31</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 7.o
03. mai. 2017 14:35	03. mai. 2017 19:06	▲ E200807	Pausa no tempo de condução efetuada demasiado tarde	máx. 04:30	<b>04:31</b>	REGULAMENTO (CE) nº 561/2006 capítulo II artigo 7.o

Legenda:

▲ Infração muito grave; ▲ Infração grave; ▲ Infração leve; ▲ Indicação

**Anexo 4 – Contrato de Transporte Internacional  
de Mercadorias por Estrada**

1 Exemplo de expedidor  
Exemplaire de l'expéditeur

MEMBRO ACTIVO DA



1 Expedidor (nome, morada, país) Expéditeur (nom, adresse, pays)		DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO INTERNACIONAL LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE <b>CMR</b> N° 41778							
2 Destinatário (nome, morada, país) Destinaire (nom, adresse, pays)		16 Transportador (nome, morada, país) Transporteur (nom, adresse, pays) Matrícula _____ <b>PINA SÉRGIO, LDA.</b> Soc. Quotas, C.R.C. Sítio N.º 64 - Alvará N.º 650514 Cap. Social 249.398,94 Euros - Cont. N.º 502.730.919 Télex: 00351 271 700 170 - Fax: 00351 271 700 171 E-mail: pinaesergio@eapo.pt Website: pinaesergio.com							
3 Lugar de entrega da mercadoria Lieu prévu pour la livraison de la marchandise		17 Transportadores sucessivos (nome, morada, país) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)							
4 Lugar e data do carregamento da mercadoria Lieu et date de la prise en charge de la marchandise		18 Reservas e observações do transportador Reserves et observations du transporteur  Carregamento efectuado sob a responsabilidade do expedidor no que se refere à qualidade e estado do condicionamento da mercadoria, viajando por conta e risco do cliente. <i>Chargement effectué sous la responsabilité de l'expéditeur en ce qui concerne la qualité et l'état du conditionnement de la marchandise, transportée sous la responsabilité du client.</i>							
5 Documentos anexos Documents annexés									
6 Marca e números Marques et numéros	7 Número de volumes Nombre de colis	8 Modo de embalagem Mode d'emballage	9 Natureza da mercad.* Nature de la marchan.*	10 N.º estatístico No statistique	11 Peso bruto Kg. Poids brut Kg	12 Volume m³ Cubage m³			
13 Instruções do expedidor Instructions de l'expéditeur		19 Estipulações particulares Conventions particulières							
14 Forma de pagamento Forme de paiement <input type="checkbox"/> Porte pago / Franco <input type="checkbox"/> Porte a pagar / Non Franco		21 Feito em Etablie à		20 A pagar por: A payer par: Preço do transporte Prix de transport Descontos Dédutions Líquido/Solde Suplimentos Suppléments Despesas acessórias Frais accessoires + Total		20 Moeda / Monnaie		Destinatário Le destinataire	
22 (Assinatura e carimbo do expedidor) (Signature et timbre de l'expéditeur)		23 <b>PINA SÉRGIO, LDA.</b> TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS (Assinatura e carimbo do Transportador) (Signature et timbre du Transporteur)		24 Recepção da mercadoria Marchandises reçues Lugar em _____ Lieu le _____ 20		24 (Assinatura e carimbo do destinatário) (Signature et timbre du destinataire)			

Os espaços limitados por linhas grossas devem ser preenchidos pelo transportador.  
Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le transporteur.

inclusiv e  
1 - 15 y compris et 19 + 21 + 22.

A preencher sob a responsabilidade do expedidor.  
A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur.

\* Em caso de mercadorias perigosas, indicar, além do certificado regulamentar, na última alínea do quadro: a classe, o número e, dado o caso, a letra.  
\* Em cas de marchandises dangereuses indiquer, outre les certifications réglementaire, à la dernière ligne du cadre: la classe, le chiffre et le cas échéant, la lettre.

Exemplaire de destinataire

DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO INTERNACIONAL  
LETRE DE VOITURE INTERNATIONALE

**CMR** N° **41778**

Este transporte fica sujeito, não obstante qualquer cláusula em contrário, à Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR).  
Ce Transport est soumis, non obstant toute clause contraire, à la Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR).

1 Expedidor (nome, morada, país)  
Expéditeur (nom, adresse, pays)

2 Destinatário (nome, morada, país)  
Destinataire (nom, adresse, pays)

3 Lugar de entrega da mercadoria  
Lieu prévu pour la livraison de la marchandise

4 Lugar e data do carregamento da mercadoria  
Lieu et date de la prise en charge de la marchandise

5 Documentos anexos  
Documents annexés

16 Transportador (nome, morada, país)  
Transporteur (nom, adresse, pays) Matrícula \_\_\_\_\_

**PINA SÉRGIO, LDA.**  
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS  
Tribuna Lavandeira - Juncal - 6370-333 Formos de Algodres - Portugal  
Soc. Quotas, C.R.C. Sítio N.º 64 - Alvará N.º 650514  
Cap. Social 249.398,51 Euros - Cont. N.º 502.730.919  
Telex: 00351 271 700 170 - Fax: 00351 271 700 171  
E-mail: pinaesergio@sapo.pt  
Website: pinaesergio.com

17 Transportadores sucessivos (nome, morada, país)  
Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)

18 Reservas e observações do transportador  
Reserves et observations du transporteur

Carregamento efectuado sob a responsabilidade do expedidor no que se refere à qualidade e estado do acondicionamento da mercadoria, viajando por conta e risco do cliente.  
Chargement effectué sous la responsabilité de l'expéditeur en ce qui concerne la qualité et l'état du conditionnement de la marchandise, transportée sous la responsabilité du client.

6 Marca e números  
Marques et numéros

7 Número de volumes  
Nombre de colis

8 Modo de embalagem  
Mode d'emballage

9 Natureza da mercad.\*  
Nature de la marchan.\*

10 Nº estatístico  
No statistique

11 Peso bruto Kg  
Poids brut Kg

12 Volume m³  
Cubage m³

13 Instruções do expedidor  
Instructions de l'expéditeur

19 Estipulações particulares  
Conventions particulières

20 A pagar por: A payer par:	Expedidor L'expéditeur	Moeda / Monnaie	Destinatário Le destinataire
Preço do transporte Prix de transport			
Descontos Deductions			
Líquido/Solde Suppléments			
Despesas acessórias Frais accessoires			
<b>Total</b>			

14 Forma de pagamento  
Forme de payement  
 Porte pago / Franco  
 Porte a pagar / Non Franco

21 Feito em  
Établie à

a  
le

20

15 Reembolso / Remboursement

22

(Assinatura e carimbo do expedidor)  
(Signature et timbre de l'expéditeur)

**PINA SÉRGIO, LDA.**  
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

(Assinatura e carimbo do Transportador)  
(Signature et timbre du Transporteur)

24 Recepção da mercadoria  
Marchandises reçues

Lugar  
Lieu

em  
le

20

(Assinatura e carimbo do destinatário)  
(Signature et timbre du destinataire)

Os espaços limitados por linhas grossas devem ser preenchidos pelo transportador.  
Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le transporteur.

A preencher sob a responsabilidade do expedidor.  
A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur.

1 - 15 y compris et 19 + 21 + 22.

inclusivé e

Em caso de mercadorias perigosas, indicar, além do certificado regulamentar, na última linha do quadro, a classe, o número e, caso a letra.  
Em cas de marchandises dangereuses indiquer, outre la certification réglementaire, à la dernière ligne du cadre, la classe, le chiffre et le cas échéant, la lettre.

**3 Exemplar do transportador**  
**Exemplaire du transporteur**



MEMBRO ACTIVO DA



Os espaços limitados por linhas grossas devem ser preenchidos pelo transportador.  
Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le transporteur.

1 - 15 y compris et 19 + 21 + 22.

A preencher sob a responsabilidade do expedidor.  
A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur.

<p><b>1</b> Expedidor (nome, morada, país) Expéditeur (nom, adresse, pays)</p>		<p>DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO INTERNACIONAL LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE</p> <p><b>CMR</b> N° 41778</p> <p>Este transporte fica sujeito, não obstante qualquer cláusula em contrário, à Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR). Ce Transport est soumis, non obstant toute clause contraire, à la Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR)</p>																									
<p><b>2</b> Destinatário (nome, morada, país) Destinataire (nom, adresse, pays)</p>		<p><b>16</b> Transportador (nome, morada, país) Transporteur (nom, adresse, pays)</p> <p>Matrícula _____</p> <p><b>PINA SÉRGIO, L.D.A.</b> TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS Rua da Lavandaria - Lousais - 6370-333 Fornos de Algodres - Portugal Soc. Quotas C.R.C. Sábio N° 64 - Alvará N° 650514 Cap. Social 249.398,94 Euros - Cont. N° 502 750 919 Telex: 00951-271 700 170 - Fax 00351 271 700 171 E-mail: pina-sergio@ipa.pt Website: pina-sergio.com</p>																									
<p><b>3</b> Lugar de entrega da mercadoria Lieu prévu pour la livraison de la marchandise</p>		<p><b>17</b> Transportadores sucessivos (nome, morada, país) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)</p>																									
<p><b>4</b> Lugar e data do carregamento da mercadoria Lieu et date de la prise en charge de la marchandise</p>		<p><b>18</b> Reservas e observações do transportador Reserves et observations du transporteur</p> <p>Carregamento efectuado sob a responsabilidade do expedidor no que se refere à qualidade e estado do condicionamento da mercadoria, viajando por conta e risco do cliente. Chargement effectué sous la responsabilité de l'expéditeur en ce qui concerne la qualité et l'état du conditionnement de la marchandise, transportée sous la responsabilité du client.</p>																									
<p><b>5</b> Documentos anexos Documents annexés</p>																											
<p><b>6</b> Marca e números Marques et numéros</p>	<p><b>7</b> Número de volumes Nombre de colis</p>	<p><b>8</b> Modo de embalagem Mode d'emballage</p>	<p><b>9</b> Natureza da mercad. Nature de la marchan.*</p>																								
		<p><b>10</b> N° estatístico No statistique</p>	<p><b>11</b> Peso bruto Kg Poids brut Kg</p>																								
		<p><b>12</b> Volume m³ Cubage m³</p>																									
<p>Classe Classe</p>	<p>Número Chiffre</p>	<p>Letra Lettre</p>	<p>(ADR)</p>																								
<p><b>13</b> Instruções do expedidor Instructions de l'expéditeur</p>		<p><b>19</b> Estipulações particulares Conventions particulières</p>																									
<p><b>14</b> Forma de pagamento Forme de paiement</p> <p><input type="checkbox"/> Porte pago / Franco <input type="checkbox"/> Porte a pagar / Non Franco</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th><b>20</b> A pagar por: A payer par:</th> <th>Expedidor L'expéditeur</th> <th>Moeda / Monnaie</th> <th>Destinatário Le destinataire</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Preço do transporte Prix de transport</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descontos Déductions</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Líquido/Sorte Suplémentos Suppléments</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Despesas acessórias Frais accessoires</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		<b>20</b> A pagar por: A payer par:	Expedidor L'expéditeur	Moeda / Monnaie	Destinatário Le destinataire	Preço do transporte Prix de transport				Descontos Déductions				Líquido/Sorte Suplémentos Suppléments				Despesas acessórias Frais accessoires				<b>Total</b>			
<b>20</b> A pagar por: A payer par:	Expedidor L'expéditeur	Moeda / Monnaie	Destinatário Le destinataire																								
Preço do transporte Prix de transport																											
Descontos Déductions																											
Líquido/Sorte Suplémentos Suppléments																											
Despesas acessórias Frais accessoires																											
<b>Total</b>																											
<p><b>21</b> Feito em Etablie à</p> <p>a _____ le _____</p> <p>20 _____</p>		<p><b>15</b> Reembolso / Remboursement</p>																									
<p><b>22</b></p>		<p><b>23</b></p> <p><b>PINA SÉRGIO, L.D.A.</b> TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS</p>																									
<p>(Assinatura e carimbo do expedidor) (Signature et timbre de l'expéditeur)</p>		<p>(Assinatura e carimbo do Transportador) (Signature et timbre du Transporteur)</p>																									
		<p><b>24</b> Recepção da mercadoria Marchandises reçues</p> <p>Lugar Lieu</p> <p>em le</p> <p>20 _____</p> <p>(Assinatura e carimbo do destinatário) (Signature et timbre du destinataire)</p>																									

\* Em caso de mercadorias perigosas, indicar, além do certificado regulamentar, na última alínea do quadro, a classe, o número e, data o caso, a letra.  
Em caso de marchandises dangereuses indiquer, outre le certificat réglementaire, à la dernière ligne du cadre, la classe, le chiffre et le cas échéant, la lettre.



MEMBRO ACTIVO DA



Os espaços limitados por linhas grossas devem ser preenchidos pelo transportador.  
Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le transporteur.

inclusivé e  
1 - 15 y compris et 19 + 21 + 22.

A preencher sob a responsabilidade do expedidor  
A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur

1 Expedidor (nome, morada, país) Expéditeur (nom, adresse, pays)		DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO INTERNACIONAL LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE <b>CMR</b> N°41778													
2 Destinatário (nome, morada, país) Destinataire (nom, adresse, pays)		16 Transportador (nome, morada, país) Transporteur (nom, adresse, pays) Matrícula _____ <b>PINA SÉRGIO, LDA.</b> Soc. Quotas, C.R.C. Sítio N.º 64 - Alvará N.º 650514 Cap. Social 249.398,94 Euros - Cont. N.º 502 730 919 Tel.: 00351 271 700 170 - Fax: 00351 271 700 171 E-mail: pinaesergio@spaport Website: pinaesergio.com													
3 Lugar de entrega da mercadoria Lieu prévu pour la livraison de la marchandise		17 Transportadores sucessivos (nome, morada, país) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)													
4 Lugar e data do carregamento da mercadoria Lieu et date de la prise en charge de la marchandise		18 Reservas e observações do transportador Reserves et observations du transporteur  Carregamento efectuado sob a responsabilidade do expedidor no que se refere à qualidade e estado do condicionamento da mercadoria, viajando por conta e risco do cliente. <i>Chargement effectué sous la responsabilité de l'expéditeur en ce qui concerne la qualité et l'état du conditionnement de la marchandise, transportée sous la responsabilité du client.</i>													
5 Documentos anexos Documents annexés		6 Marca e números Marques et numéros		7 Número de volumes Nombre de colis		8 Modo de embalagem Mode d'emballage		9 Natureza da mercad.* Nature de la marchan.*		10 N.º estatístico No statistique		11 Peso bruto Kg. Poids brut Kg.		12 Volume m³ Cubage m³	
13 Instruções do expedidor Instructions de l'expéditeur		Classe		Número Chiffre		Letra Lettre		(ADR)							
14 Forma de pagamento Forme de payement <input type="checkbox"/> Porte pago / Franco <input type="checkbox"/> Porte a pagar / Non Franco		19 Estipulações particulares Conventions particulières		20 A pagar por: A payer par:		Expedidor L'expéditeur		Moeda / Monnaie		Destinatário Le destinataire					
		Preço do transporte Prix de transport													
		Descontos Descontos													
		Deduções Dédutions													
		Líquido/Solde Suplémentos Suppléments													
		Despesas acessórias Frais accessoires													
		Total													
21 Feito em Etablie à		a le		20		15 Reembolso / Remboursement									
22		23		24											
(Assinatura e carimbo do expedidor) (Signature et timbre de l'expéditeur)		<b>PINA SÉRGIO, LDA.</b> TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS (Assinatura e carimbo do Transportador) (Signature et timbre du Transporteur)		Recepção da mercadoria Marchandises reçues Lugar em Lieu le 20 (Assinatura e carimbo do destinatário) (Signature et timbre du destinataire)											

\* Em caso de mercadorias perigosas, indicar, além do certificado regulamentar, na última alínea do quadro, a classe, o número e, dado o caso, a letra.  
\* Em cas de marchandises dangereuses indiquer, outre la certification réglementaire, à la dernière ligne du cadre, la classe, le chiffre et le cas échéant, la lettre.

## **Anexo 5 – Mapa de Viagem**





## **Anexo 6 – Mapa de análise de Viagem**

**Mapa de Análise de Viagem**



**Identificação da Viagem**

N. Ref.º:	2017
Data	
✕ Início	
✕ Fim	
Tractor	
Reboque	
Motorista	
Telemovel	

**Facturação**

Cliente	Exp	Imp	Receita	Custos

Litros Combustível

Partagens

Kms	Exp	Imp
	X	
		X

**Análise da Viagem**

Preço do Km por (em €):	da Viagem:	
✕ Motorista	0,230	0,00
✕ Gasoleo	0,260	0,00
✕ Pneus	0,030	0,00
✕ Seguros	0,030	0,00
✕ Manutenção	0,030	0,00
✕ Administração	0,030	0,00
✕ Amortizações	0,100	0,00
✕ Vários encargos	0,050	0,00

Rácios	
Receitas Brutas	0,00
Custos Facturação	0,00
Receitas Líquidas	0,00
Gasoleo	0,00
Partagens	0,00
Kms	0
Custos Totais	0,00
Receitas Líquidas	0,00

Indicadores	
Média	
✕ Gasoleo	#DIV/0!
✕ Receitas sem Custos	#DIV/0!
✕ Receitas com Custos	#DIV/0!
✕ Kms Líquidos (Histórico)	#DIV/0!
✕ Kms Líquidos (Historico)	#DIV/0!
✕ Combustível (Historico)	#DIV/0!

**Histórico**

N. Ref.º:	Kms		Receitas	
	Líquidas	Líquidas	Líquidas	Líquidas
KMS	0	0	0	0,00
	-1			
	-2			
	-3			
	-4			

Litros	Média	#DIV/0!
0		
-1		
-2		
-3		
-4		