



AÇÃO DE SUPERVISÃO AO  
CUMPRIMENTO DO REQUISITO DA  
CAPACIDADE FINANCEIRA DAS  
EMPRESAS DE TRANSPORTE  
RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS A 31  
DE DEZEMBRO DE 2024

dezembro 2025



# ÍNDICE

1. OBJETIVO E ÂMBITO DA AÇÃO DE SUPERVISÃO .....	3
2. ENQUADRAMENTO .....	3
3. METODOLOGIA.....	9
4. ANÁLISE.....	10
5. CONCLUSÕES .....	17
6. RECOMENDAÇÕES .....	17
7. ANEXOS .....	18

## OBJETIVO E ÂMBITO DA AÇÃO DE SUPERVISÃO

A presente ação de supervisão, incluída no Plano de Atividades da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) para o ano de 2025<sup>1</sup>, tem como objetivo a verificação do disposto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro<sup>2</sup> (Regulamento 1071/2009), no que diz respeito ao cumprimento do requisito da capacidade financeira apropriada para o exercício da atividade de transportador rodoviário de mercadorias.

O âmbito da ação em referência incide sobre o universo das empresas licenciadas, em 31 de dezembro de 2024, para o exercício da atividade de transportador rodoviário de mercadorias, conforme lista disponibilizada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT).

## 1. ENQUADRAMENTO

A “atividade de transportador rodoviário de mercadorias” é a atividade das empresas que efetuam transportes de mercadorias por conta de outrem por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos (artigo 2.º, n.º 1 do Regulamento 1071/2009).

Como resulta do Regulamento 1071/2009, a realização do mercado interno do transporte rodoviário pressupõe condições de concorrência equitativas, que obriga à aplicação uniforme de regras comuns para o acesso à atividade, para aumentar o nível de qualificação profissional dos transportadores, para racionalizar o mercado, para melhorar a qualidade do serviço, no interesse dos transportadores rodoviários, dos clientes e da economia em geral, e para aumentar a segurança rodoviária (Considerando 1). Em particular, é necessário que as empresas de transporte rodoviário disponham de uma capacidade financeira mínima para assegurar o seu bom funcionamento e gestão (Considerando 10).

Acresce que uma concorrência não-falseada e um transporte rodoviário plenamente cumpridor das regras exigem um nível homogêneo de fiscalização pelos Estados-Membros. As autoridades nacionais responsáveis pela fiscalização das empresas e da validade das autorizações têm, neste contexto, um papel crucial a desempenhar, sendo conveniente assegurar que tomem as medidas adequadas que se afigurem necessárias, nomeadamente a suspensão ou retirada das autorizações, nos casos mais graves, ou a declaração de inaptidão dos gestores de transportes por negligência reiterada ou má-fé. As medidas em questão deverão ser previamente examinadas tendo em conta o princípio da

---

<sup>1</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/media/5016/amt-pa-2025.pdf>

<sup>2</sup> Do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho, alterado pelos Regulamentos (UE) n.ºs 613/2012, da Comissão, de 9 de julho de 2012, 517/2013, do Conselho, de 13 de maio de 2013 e 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, in <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/1071/oj>

proporcionalidade. As empresas deverão, contudo, ser previamente advertidas e dispor de um prazo razoável para regularizar a situação, antes de incorrerem em sanções (Considerando 12).

De acordo com a Análise Estatística sobre o Transporte Rodoviário de Mercadorias – ano de 2023, do Observatório da AMT<sup>3</sup>, o modo rodoviário foi responsável, em 2023, por 64% das toneladas de mercadorias transportadas em Portugal, 90% no caso do transporte nacional (com origem e destino em Portugal) e 33% no transporte internacional (com origem ou destino noutro país).

Em termos europeus, Portugal posicionou-se como o 8.º país com maior representatividade do transporte rodoviário no total do transporte terrestre de mercadorias, em termos percentuais (excluindo Malta e Chipre, países que não dispõem de transporte ferroviário) (Figura 1).

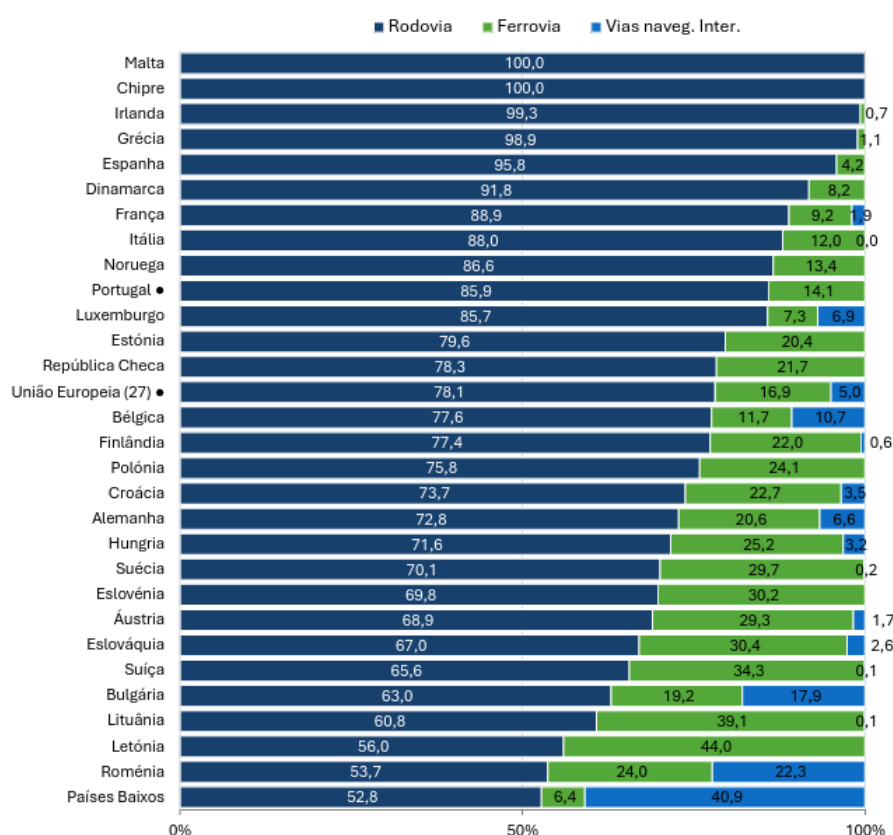


Figura 1. Distribuição modal do transporte terrestre de mercadorias de um conjunto alargado de países europeus (2023), dado pela percentagem de cada modo de transporte no total do sector, medido em TKm (Fonte: EUROSTAT, in Análise Estatística sobre o Transporte Rodoviário de Mercadorias)

O Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho<sup>4</sup> (DL 257/2007), alterado pelo Decreto-Lei n.º 137/2008, de 21 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 05 de junho, instituiu o regime jurídico aplicável aos

<sup>3</sup> <https://observatorio.amt-autoridade.pt/publicacao/transporte-rodoviario-mercadorias>

<sup>4</sup> <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/2007-222366917>

transportes rodoviários de mercadorias, por meio de veículos com peso bruto igual ou superior a 2500 kg.

A atividade de transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem, de âmbito nacional ou internacional, em veículos de peso bruto igual ou superior a 2.500 kg, só pode ser exercida por sociedades comerciais<sup>5</sup> ou cooperativas licenciadas pelo IMT (artigo 3.º, n.º 1).

O licenciamento é titulado por um alvará ou por uma licença comunitária, intransmissível, emitido por um prazo não superior a 5 anos renovável por igual período, mediante a comprovação de que os titulares possuem ou mantêm os seguintes requisitos de acesso e de exercício da atividade (artigo 3.º, n.º 2):

- Requisitos de acesso e de exercício (artigo 4.º, n.º 1):
  - Idoneidade, aplicável ao gestor de transportes (artigo 4.º n.º 1 do Regulamento 1071/2009) e aos administradores, gerentes ou diretores, aferida pela inexistência de impedimentos legais, nomeadamente a condenação por determinados ilícitos (artigo 5.º);
  - Capacidade profissional, que deve ser preenchida por pessoa que, sendo titular do certificado de capacidade profissional a que se refere o artigo 7.º, detenha poderes para obrigar a empresa, isolada ou conjuntamente, e a dirija em permanência e efetividade<sup>6</sup> (artigo 6.º);
  - Capacidade técnica, que consiste na existência de meios técnicos e humanos adequados à dimensão das empresas transportadoras, de acordo com os critérios a definir por portaria (artigo 8.º);
  - Capacidade financeira, que permita à empresa demonstrar que pode cumprir em qualquer momento as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual (artigo 7.º do Regulamento 1071/2009);
  - Estabelecimento efetivo e estável num Estado-Membro (uma morada em território nacional, que é a sede mencionada na certidão da conservatória do registo comercial, ou um outro local onde a empresa conserva os principais documentos, bem como os equipamentos e serviços técnicos) (artigos 3.º, n.º 1 alínea a) e 5.º do Regulamento 1071/2009 e Deliberação n.º 1065/2012, de 2 de agosto do IMT).
- Requisito de exercício (artigo 4.º, n.º 2):

---

<sup>5</sup> Empresas, cooperativas, associações ou fundações com fins comerciais - <https://www.imt-ip.pt/rodoviario/infraestruturas-rodoviaras/transporte-mercadorias/>

<sup>6</sup> O requisito é aplicável ao gestor de transportes, que pode ser um dos administradores, gerentes ou diretores, ou outra pessoa com ligação à empresa, como sócio ou empregado vinculado por um contrato de trabalho, ou ainda uma pessoa singular contratada para desempenhar as funções de gestor de transportes mediante um contrato de prestação de serviços (artigo 2.º, n.º 5 do Regulamento 1071/2009).

- o Situação contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social, exigível no momento da renovação do alvará e no licenciamento de veículos (artigo 10.º); e

O DL 257/2007 impõe às empresas um dever de informação sobre as alterações ao pacto social, designadamente modificações na administração, direção ou gerência, bem como mudanças de sede, no prazo de 30 dias a contar da data da sua ocorrência, considerando que os requisitos de acesso e exercício da atividade são de verificação permanente, devendo as empresas comprovar o seu cumprimento sempre que lhes seja solicitado (artigo 11.º).

A falta superveniente de qualquer um dos requisitos de idoneidade, capacidade profissional e capacidade financeira deve ser suprida no prazo de um ano a contar da data da sua ocorrência. Para efeitos de suprimento do requisito de capacidade financeira de exercício da atividade pode ser concedido o prazo adicional de um ano, desde que a situação económica da empresa o justifique e mediante a apresentação de um plano financeiro (artigo 12.º).

O Regulamento 1071/2009 veio estabelecer regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário de mercadorias e de passageiros em autocarro.

Como ali referido, considerando que a experiência adquirida, a avaliação do impacto e diversos estudos realizados sobre a implementação da Diretiva 96/26/CE do Conselho, de 29 de abril de 1996<sup>7</sup>, vieram demonstrar a sua aplicação desigual pelos Estados-Membros, com consequências negativas ao nível da distorção da concorrência e falta de transparência do mercado e de uniformidade no controlo, e perante o risco de as empresas, empregando pessoal com um baixo nível de qualificação profissional, negligenciarem ou cumprirem menos bem as regras de segurança rodoviária e no domínio social, o que poderia prejudicar a imagem do sector e o bom funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário, considerou-se conveniente modernizar as regras de acesso à atividade de transportador rodoviário, de modo a garantir uma aplicação mais homogénea e eficaz dessas regras, o que foi levado a cabo através do citado Regulamento.

Importa, desde logo, salientar que o DL 257/2007, assim como as subseqüentes alterações, são anteriores à aprovação e data de aplicação do Regulamento 1071/2009 (4 de dezembro de 2011). Nessa medida, sendo, como é sabido, os regulamentos europeus de aplicação direta<sup>8</sup> - ou seja, a sua

---

<sup>7</sup> Relativa ao acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias e de transportador rodoviário de passageiros, bem como ao reconhecimento mútuo dos diplomas, certificados e outros títulos.

<sup>8</sup> "A aplicabilidade direta, tal como o efeito direto, é um conceito que se refere à produção de efeitos de normas de direito da União Europeia na ordem jurídica portuguesa. Algumas normas de direito da União Europeia têm aplicabilidade direta, o que significa que vinculam diretamente todos os poderes públicos e os particulares, mesmo que não haja nenhuma lei nacional que o determine. O caso mais frequente de aplicabilidade direta é o dos regulamentos da União Europeia. Os regulamentos contêm normas de carácter geral e gozam de aplicabilidade direta, nos termos do Tratado sobre o Fundamento da União Europeia (artigo 288.º). Ou seja, a sua aprovação pelos órgãos de Direito da União Europeia, com a consequente publicação e entrada em vigor, é suficiente para produzir efeitos no direito interno dos Estados-Membros. Essa produção de efeitos pode significar que são diretamente atribuídos direitos e impostos deveres a particulares. A aplicabilidade direta destas normas determina que a administração pública dos Estados-membros, nomeadamente a portuguesa, aplique diretamente normas de direito da União Europeia, que, ademais, prevalecem sobre as normas aprovadas pelos órgãos de soberania portugueses em caso de conflito (princípio do primado). Também os tribunais dos Estados-membros têm o dever de aplicação direta dessas normas, sob pena de violação do direito da União Europeia. Por esse motivo, as administrações e os tribunais nacionais são considerados também administrações e tribunais europeus, além de nacionais, na medida

aprovação pelos órgãos de Direito da União Europeia, com a consequente publicação e entrada em vigor, é suficiente para produzir efeitos no direito interno dos Estados-Membros - e não tendo o diploma nacional sido adaptado às regras nele previstas, é necessária uma interpretação conjugada dos normativos constantes em ambos os diplomas, nacional e europeu, dado que a aplicabilidade direta destas últimas normas impõe-se à administração pública portuguesa, decorrendo ainda, em caso de conflito, a sua prevalência sobre as normas aprovadas pelos órgãos de soberania portugueses (princípio do primado).

Acresce que o Regulamento 1071/2009 deve ser lido na sua versão consolidada<sup>9</sup>, dado ter sido objeto de várias alterações, a última das quais em 2020 pelo Regulamento 2020/1055.

Assim, nos termos do Regulamento, no que se refere ao requisito da capacidade financeira<sup>10</sup>: A empresa deve demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou por outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe a todo o momento de um **capital e de reservas**<sup>11</sup> num montante total de, pelo menos:

- 9.000 EUR pelo primeiro veículo a motor utilizado;
  - 5.000 EUR por cada veículo a motor ou conjunto de veículos adicional utilizado, com um peso em carga admissível superior a 3,5 toneladas; e
  - 900 EUR por cada veículo a motor ou conjunto de veículos adicional utilizado, com um peso em carga admissível superior a 2,5 toneladas, mas que não exceda as 3,5 toneladas.
- As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos com um peso em carga admissível superior a 2,5 toneladas, mas que não exceda as 3,5 toneladas, devem

---

em que são os órgãos responsáveis pela sua aplicação imediata nos casos concretos.”  
<https://diariodarepublica.pt/dr/lexionario/termo/aplicabilidade-direta-direito-uniao-europeia>

<sup>9</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009R1071-20220221>

<sup>10</sup> Já o artigo 9.º do DL 257/2007 estabelece que “2 - Para efeitos de início de atividade, as empresas devem dispor de um capital social mínimo de (euro) 125 000 ou de (euro) 50 000, no caso de exercício da atividade exclusivamente por meio de veículos ligeiros. 3 - Durante o exercício da atividade, o montante de capital e reservas não pode ser inferior a (euro) 9000 pelo primeiro veículo automóvel licenciado e (euro) 5000 ou (euro) 1500 por cada veículo automóvel adicional, consoante se trate de veículo pesado ou ligeiro.” Esta norma, como referido, deve ser lida à luz das disposições do Regulamento.

Vale a pena recordar o entendimento da Autoridade da Concorrência no Plano de Ação da AdC para a Reforma Legislativa e Regulatória de 13 Profissões Liberais Autorreguladas e para os Setores de Transporte Rodoviário, Ferroviário, Marítimo e Portuário, de novembro de 2018, <https://www.concorrencia.pt/pt/projeto-adc-impact-2020>: “Para o acesso e exercício da atividade de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem utilizando veículos automóveis ou conjuntos de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs, as empresas devem demonstrar a sua capacidade financeira através da constituição de um capital mínimo para iniciar o seu negócio e manter capital e reservas. (...) A exigência de um capital mínimo como requisito para iniciar um negócio corresponde a uma barreira à entrada, aumentando os custos de entrada, o que pode limitar o número de operadores no mercado e por consequência, a concorrência. (...) o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 (...) que regula[m] o critério de capacidade financeira mínima dos operadores de transporte de passageiros (e de mercadorias), a nível dos Estados-Membros da UE, não exige[m] qualquer capital mínimo para o início da atividade, apenas um capital mínimo por veículo utilizado na prestação do serviço de transporte. Embora estes normativos europeus proporcionem aos Estados-Membros a possibilidade de solicitar requisitos adicionais, desde que sejam proporcionados, a avaliação comparativa a nível da UE demonstra que a maioria dos Estados-Membros opta por não os impor. Alternativas menos restritivas poderiam ser consideradas, permitindo aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.”

<sup>11</sup> Considera-se nesta análise que a designação de “capital e reservas” designa o valor do capital próprio, nos termos do anexo III da diretiva 2013/34/EU, relativas às demonstrações financeiras.

demonstrar anualmente, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou outra pessoa devidamente acreditada, que dispõem todos os anos de um **capital e de reservas** num montante total de, pelo menos:

- 1.800 EUR pelo primeiro veículo utilizado; e
- 900 EUR por cada veículo adicional utilizado.

O Regulamento prevê a possibilidade de adaptação de alguns dos requisitos de acesso e exercício da atividade, mediante autorização da “autoridade competente” dos Estados-Membros (no caso, o IMT). Assim sucede nos n.ºs 2 e 2A do artigo 7.º, quanto à capacidade financeira, que permite formas alternativas de demonstração destes requisitos, de acordo com os limites e parâmetros que o próprio Regulamento define<sup>12</sup>.

A Deliberação n.º 1065/2012, de 2 de agosto<sup>13</sup>, do Conselho Diretivo do IMT, veio proceder à “*adaptação de alguns dos requisitos de acesso e exercício da atividade, nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º do Regulamento 1071/2009, relativo ao gestor de transportes, e do n.º 2 do artigo 7.º, quanto à capacidade financeira, bem como clarificar o conceito de estabelecimento efetivo e estável, exigido por este Regulamento e não previsto pela regulamentação interna*”, determinando, designadamente:

- Que as empresas de transporte de mercadorias “*devem cumprir os requisitos de idoneidade, capacidade profissional e capacidade financeira, previstos no n.º 1 do artigo 4.º do DL 257/2007, sem prejuízo do disposto no Regulamento 1071/2009, e possuir um estabelecimento efetivo e estável em território nacional.*”
- Que, em alternativa à demonstração através da existência de capitais próprios adequados, a empresa pode comprovar o requisito da sua capacidade financeira através de garantia bancária à primeira solicitação (*on first demand*), que garanta os montantes fixados no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento 1071/2009.

Esta Deliberação foi proferida ao abrigo do n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de abril. A opção de proceder à adaptação do enquadramento jurídico interno ao regime do Regulamento 1071/2009 através de deliberação é discutível. No mínimo, é passível de suscitar dúvidas nos destinatários das normas, que não deveriam ter de conjugar diversos atos legislativos nacionais e europeus e regulamentares para ficar a conhecer o regime aplicável.

---

<sup>12</sup> “2. Em derrogação do n.º 1, a autoridade competente pode aceitar ou exigir que a empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração determinada pela autoridade competente, como uma garantia bancária ou um seguro, nomeadamente um seguro de responsabilidade profissional de um ou vários bancos ou outras instituições financeiras, incluindo seguradoras, ou por meio de outro documento vinculativo que constituam garantia solidária nos montantes fixados no n.º 1.

2-A. Em derrogação do n.º 1, não havendo contas anuais certificadas para o ano de registo da empresa, a autoridade competente deve aceitar que uma empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração, como, por exemplo, uma garantia bancária, de um documento emitido por uma instituição financeira que estabeleça o acesso ao crédito em nome da empresa, ou por outro documento vinculativo, determinado pela autoridade competente, que prove que a empresa tem à sua disposição os montantes especificados no n.º 1.”

<sup>13</sup> <http://dre.pt/pdf2s/2012/08/149000000/2727027270.pdf>



Esse foi também o entendimento da Autoridade da Concorrência (AdC) no Relatório do “*Plano de Ação da AdC para a Reforma Legislativa e Regulatória de 13 Profissões Liberais Autorreguladas e para os Setores de Transporte Rodoviário, Ferroviário, Marítimo e Portuário*”, de novembro de 2018, que recomendou a inclusão das disposições da Deliberação (alteradas também conforme recomendação da AdC) no Decreto-Lei 257/2007, contendo as regras de enquadramento quanto aos requisitos de acesso e para o exercício da atividade.

A presente ação de supervisão inscreve-se no cumprimento da missão da AMT, enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e tem como base as atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos referidos Estatutos, designadamente, zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e a monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e por vias navegáveis interiores, bem como do setor marítimo portuário.

O acompanhamento e verificação da conformidade legal da atuação das entidades reguladas é uma atividade fundamental para garantir uma concorrência não falseada e a proteção dos direitos dos consumidores, bem como para contribuir para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e para a eficiência do investimento.

## 2. METODOLOGIA

A presente ação de supervisão foi desenvolvida de acordo com a seguinte metodologia:

### 3.1. Recolha de informação junto do IMT

Na qualidade de entidade competente para o licenciamento das empresas e veículos de transporte de mercadorias e considerando o descrito anteriormente, o IMT, enviou, em 20 novembro de 2025, na sequência do pedido de informação da AMT, uma listagem referente a todas as empresas licenciadas à data de 31 de dezembro de 2024, discriminando por empresa<sup>14</sup>:

- a. o número de veículos pesados; e
- b. o número de veículos ligeiros;

### 3.2. Recolha de informação junto do Observatório da AMT

---

<sup>14</sup> Da identificação da empresa deve constar obrigatoriamente o NIF.

Recolheu-se a informação financeira (capital e reservas) e o CAE (código de atividade económica) para cada empresa constante da lista enviada pelo IMT, à data de 31 de dezembro de 2024, tendo em conta os dados da BDCA comunicados pelo Instituto dos Registos e Notariado, I.P. (IRN) à AMT por via do protocolo estabelecido entre as duas entidades.

2.3. Cálculo por empresa após aplicação de uma das equações abaixo apresentadas, conforme a tipologia de veículos utilizados:

- a. os dois tipos de veículos:
  - i.  $[(1^{\circ} \text{ veículo} \times 9000 \text{ €}) + (\text{N}^{\circ} \text{ de veículos pesados} \times 5000 \text{ €}) + (\text{N}^{\circ} \text{ de veículos ligeiros} \times 900 \text{ €})] \leq (\text{montante do capital realizado} + \text{reservas})$
- b. Apenas veículos ligeiros:
  - ii.  $[(1^{\circ} \text{ veículo} \times 1800 \text{ €}) + (\text{N}^{\circ} \text{ de veículos ligeiros} \times 900 \text{ €})] \leq (\text{montante do capital realizado} + \text{reservas})$

3.4. Análise do resultado obtido por empresa e avaliação da necessidade de solicitar informação adicional (ex.: plano de recuperação de empresa, garantias bancárias e seguros de responsabilidade civil) ao IMT, para cada empresa, onde se verifiquem não conformidades para com as regras estabelecidas na legislação aplicável.

3.5. Comunicação dos resultados obtidos ao IMT, designadamente das empresas em situação de incumprimento com a legislação quanto ao requisito de capacidade financeira em 31 de dezembro de 2024.

### 3. ANÁLISE

Tendo por base a informação do documento/listagem enviado pelo IMT, em 20 de novembro de 2025, onde constam todas as empresas licenciadas para transporte rodoviário de transporte de mercadorias à data de 31 de dezembro de 2024, com a indicação do respetivo número de veículos pesados e/ou ligeiros, número de alvará e número de 1ª matrícula, e a informação financeira de cada empresa constante da BDCA<sup>15</sup>, bem como o CAE<sup>16</sup> de cada empresa, disponibilizada pelo Observatório da AMT, foi consolidada a informação necessária à verificação do requisito de capacidade financeira, conforme plasmado no artigo 7.º do Regulamento 1071/2009.

Em resultado da análise da informação anteriormente mencionada, constatou-se que, em 31 de dezembro de 2024:

---

<sup>15</sup> BDCA - Base de dados das contas anuais, onde contam as demonstrações financeiras das empresas por via do depósito da IES. Esta informação é enviada à AMT pelo IRN (Instituto de Registos e Notariado) ao abrigo do protocolo existente.

<sup>16</sup> CAE - Código de atividade económica (informação constante no ficheiro central das pessoas coletivas e recolhida através do protocolo com o IRN.

Estavam licenciadas 7.190 empresas para a atividade de transporte rodoviário de mercadorias que nessa mesma data operavam uma frota de 75.438 veículos licenciados, dos quais 62.188 eram veículos pesados e 13.250 eram veículos ligeiros, o que corresponde a 82,4% e 17,6%, respetivamente.

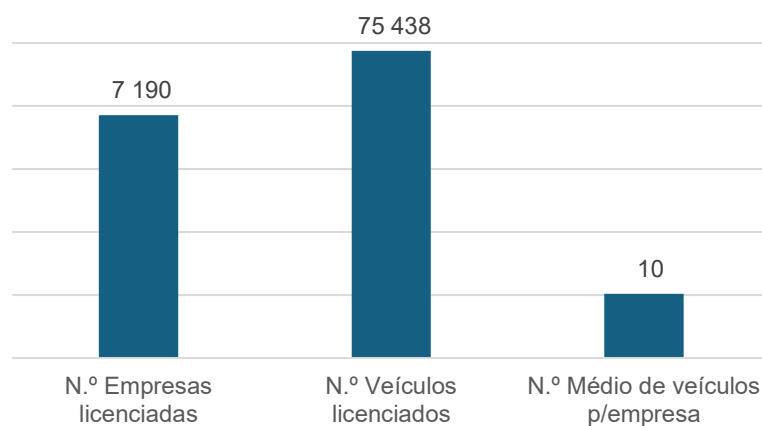


Figura 2. Caracterização do mercado de transporte rodoviário de mercadorias a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

Das 7.190 empresas licenciadas para a atividade de transporte rodoviário de mercadorias à data de 31 de dezembro 2024, verificou-se o seguinte:

No que respeita à avaliação das empresas quanto à identificação da atividade económica pelo respetivo código atividade empresarial (CAE 49410 - transporte rodoviário de mercadorias), constatou-se que:

- 79,9% (5.745) tem como CAE principal o código 49410.
- 12,3% (887) tem como CAE secundário o código 49410.
- 7,8% (558) tem um CAE diferente do código 49410.

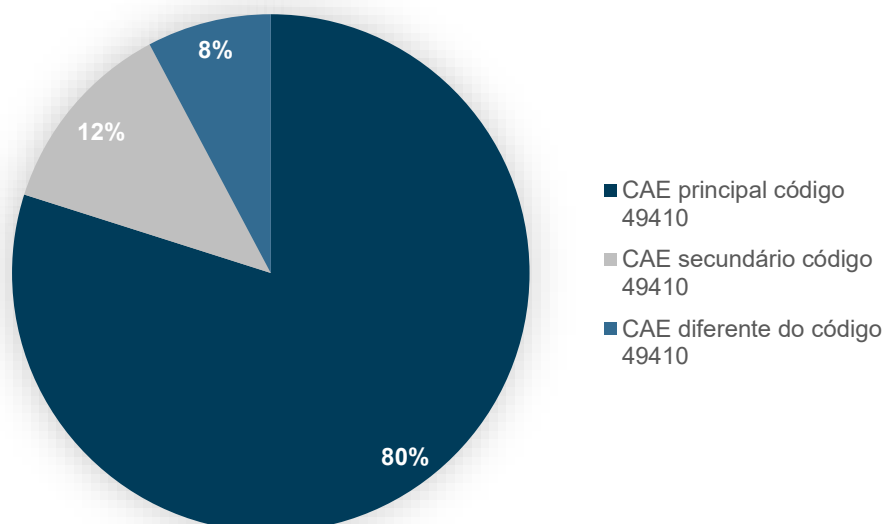


Figura 3. Identificação da atividade económica da empresa (CAE 49410 - transporte rodoviário de mercadorias) a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

No que respeita à avaliação das empresas quanto ao tipo de frota utilizada na operação, constatou-se que:

- 63,4% (4.557) das empresas operavam exclusivamente com veículos pesados.
- 25,4% (1.827) das empresas operavam com veículos pesados e veículos ligeiros.
- 11,2% (806) das empresas operavam exclusivamente com veículos ligeiros.

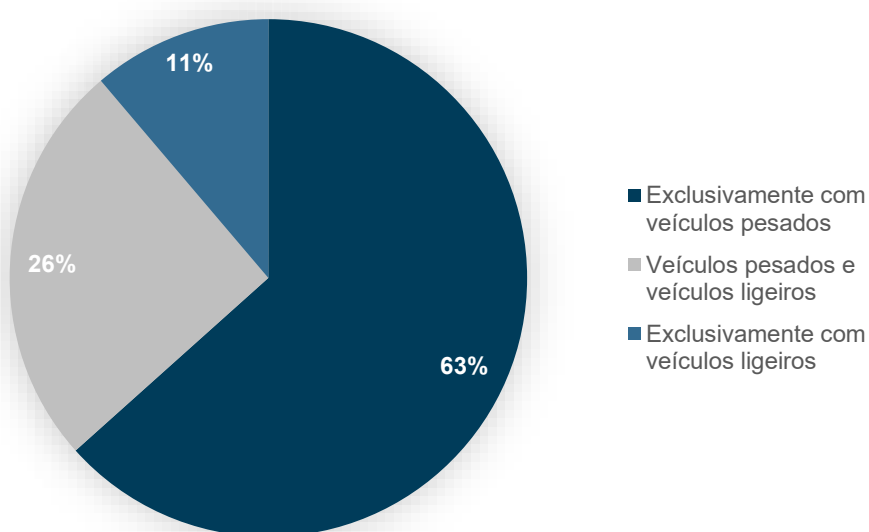


Figura 4. Tipo de frota utilizada pelas empresas na operação a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

No que respeita à avaliação das empresas, licenciadas a 31 de dezembro de 2024, quanto à informação financeira relevante no âmbito desta ação, constatou-se que:

- 87,7% (6.308) das empresas possuem um **capital próprio > 0**.
- 7,1% (513) das empresas possuem um **capital próprio < 0**.
- 5,1% (369) das empresas **sem informação do valor do capital próprio**, uma vez que não constam da BDCA, aquando do envio da informação à AMT pelo IRN no âmbito do protocolo existente.

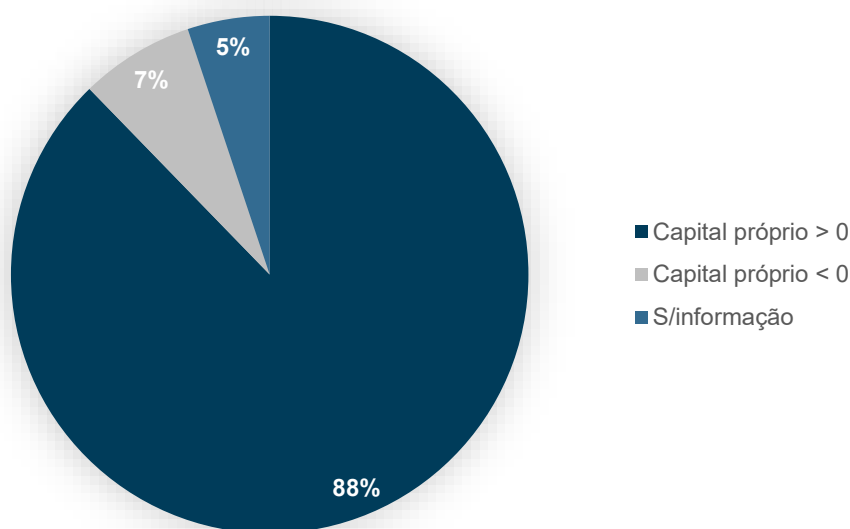


Figura 5. Capital próprio das empresas licenciadas a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

- 92,8% (6.669) das empresas têm um **volume de negócios > 0**.
- 2,1% (152) das empresas têm um **volume de negócios = 0**.
- 5,1% (369) das empresas **sem informação do valor do volume de negócios**, uma vez que não constavam da BDCA, aquando do envio da informação à AMT pelo IRN no âmbito do protocolo existente.

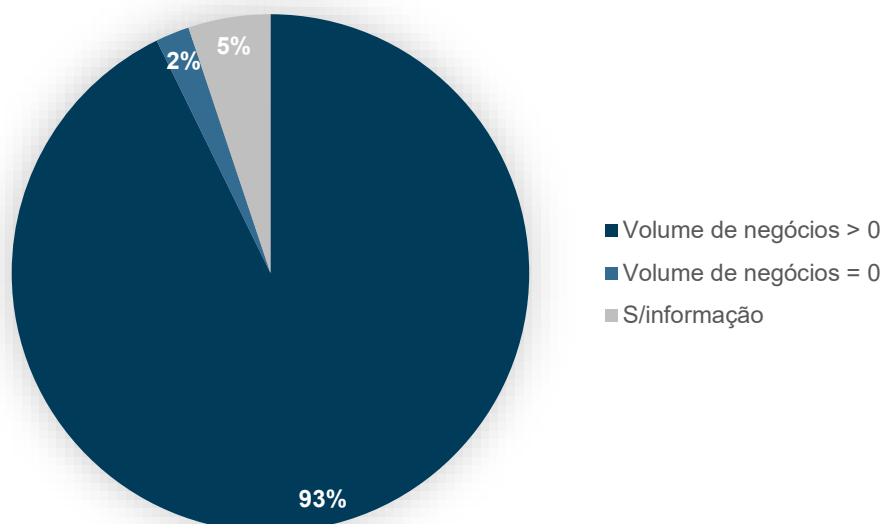


Figura 6. Volume negócios das empresas licenciadas a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

- 69,3% (4.981) das empresas apresentaram **resultado líquido > 0**.
- 25,1% (1.806) das empresas apresentaram **resultado líquido < 0**.
- 0,5% (34) das empresas apresentaram **resultado líquido = 0**.
- 5,1% (369) das empresas **sem informação do valor do resultado líquido**, uma vez que não constavam da BDCA, aquando do envio da informação à AMT pelo IRN no âmbito do protocolo existente.

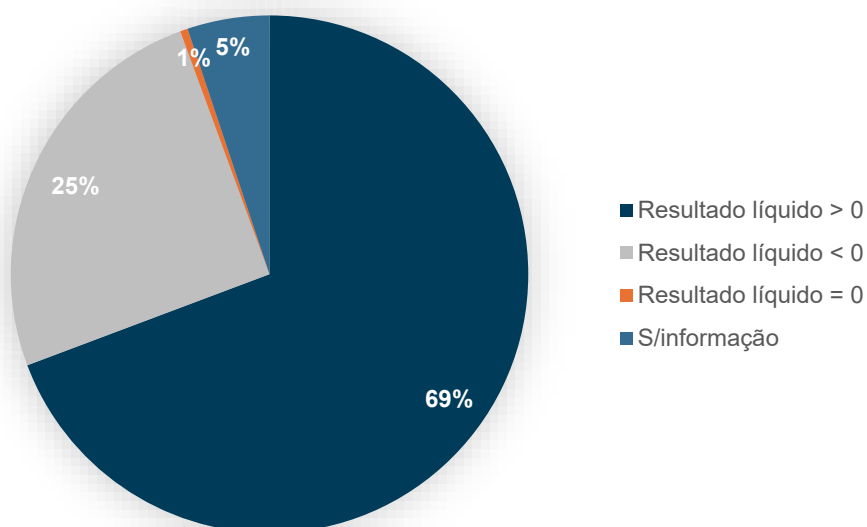


Figura 7. Resultado líquido das empresas licenciadas a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

No que respeita à avaliação das empresas quanto ao cumprimento do requisito da capacidade financeira, i.e. demonstrar que possui o capital mínimo exigido para operar a frota incluída na sua licença, constatou-se que:

- 84,5% (6.072) das empresas licenciadas **cumprem** com requisito do capital mínimo exigido.
- 10,4% (749) das empresas licenciadas **não cumprem** com o capital mínimo exigido.
- 5,1% (369) das empresas **sem informação necessária ao cálculo do capital mínimo exigido**, uma vez que não constavam da BDCA, aquando do envio da informação à AMT pelo IRN no âmbito do protocolo existente.

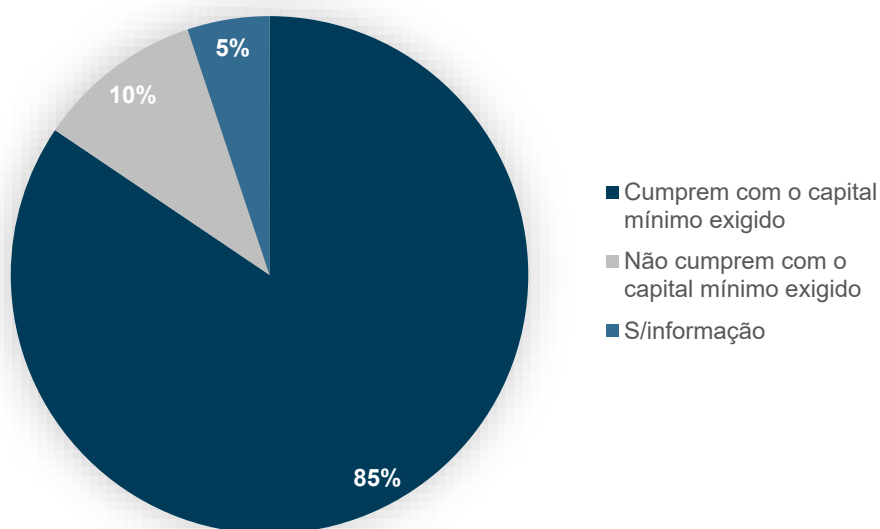


Figura 8. Avaliação quanto ao cumprimento do requisito do capital mínimo exigido a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

Em relação às (749) empresas em incumprimento a 31 de dezembro de 2024, verificou-se o seguinte:

- 28,4% (213) das empresas em incumprimento apresentaram resultado líquido > 0;
- 70,1% (525) das empresas em incumprimento apresentaram resultado líquido < 0;
- 1,5% (11) das empresas em incumprimento apresentaram resultado líquido = 0.

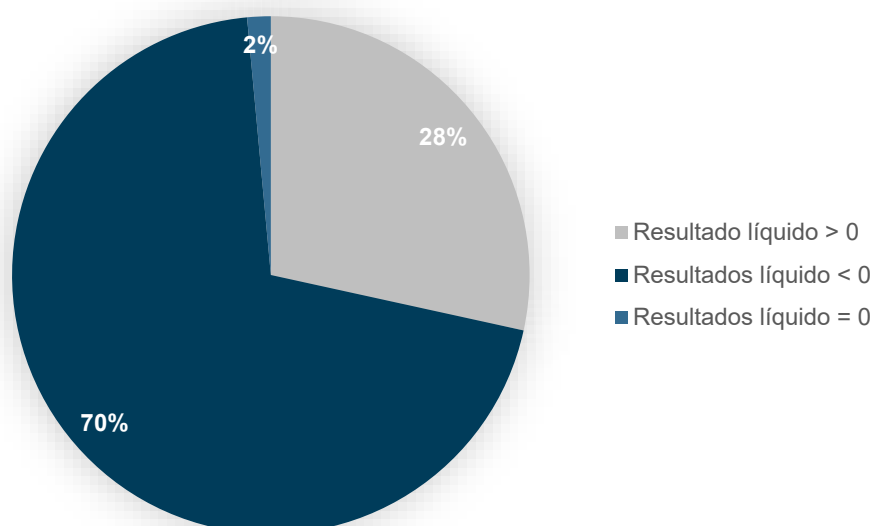


Figura 9. Resultado líquido das empresas em incumprimento a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

- 31,5% (236) das empresas em incumprimento apresentaram capital próprio  $\geq 0$ ;
- 68,5% (513) das empresas em incumprimento apresentaram capital próprio  $< 0$ .

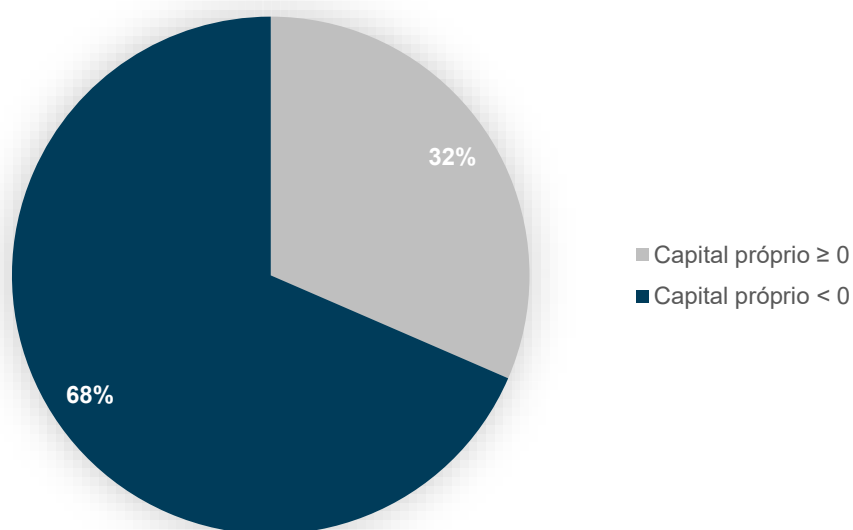


Figura 10. Capital próprio das empresas em incumprimento a 31/12/2024 (Fonte dos dados: BDCA e IMT,I.P.)

[matéria protegida por segredo comercial]



#### 4. CONCLUSÕES

De acordo com a análise efetuada ao universo de 7.190 empresas licenciadas pelo IMT, a 31 de dezembro de 2024, para a atividade de transporte rodoviário de mercadorias, conclui-se que:

- **84,5% (6.072) das empresas licenciadas cumprem com requisito da capacidade financeira**, i.e. demonstraram por via das demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2024 que possuem o capital mínimo exigido para operar a frota incluída na sua licença;
- **10,4% (749) das empresas licenciadas não cumprem com requisito da capacidade financeira**, i.e. não demonstraram por via das demonstrações financeira em 31 de dezembro de 2024 que possuem o capital mínimo exigido para operar a frota incluída na sua licença;
- **Para 5,1% (369) das empresas não foi possível atestar que possuem o capital mínimo exigível**, em razão da ausência da informação necessária ao cálculo do capital mínimo exigido, uma vez que não constavam da BDCA as demonstrações financeiras dessas empresas, aquando do envio da informação à AMT pelo IRN no âmbito do protocolo existente.
- **Referir ainda que, das (749) empresas em incumprimento, (213) apresentaram resultado líquido positivo**, considerando-se assim como empresas lucrativas e nessa medida com capacidade para libertar meios financeiros para o reforçar o seu capital.
- **Ainda no que diz respeito às empresas em incumprimento, é relevante sublinhar que (513) empresas apresentaram capital próprio negativo em 31 de dezembro de 2024, o que as qualificou como empresas insolventes, o que poderá indiciar que não conseguiram fazer face às suas obrigações financeiras.**

Perante os factos anteriormente apresentados, concluiu-se que do universo de (7.190) empresas licenciadas para a atividade de transporte de mercadorias, (749) incumprem com o prescrito na alínea c) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento 1071/2009 e com o Decreto-Lei 257/2007.

Concluiu-se ainda, como já referido, que o Decreto-Lei 257/2007 não está alinhado com o Regulamento 1071/2009, designadamente no que se refere aos parâmetros de verificação por tipologia de veículo do requisito de capacidade financeira.

#### 5. RECOMENDAÇÕES

O artigo 12.º do Decreto-Lei 257/2007 determina as ações a executar na sequência da falta superveniente de qualquer um dos requisitos de idoneidade, capacidade profissional e capacidade financeira, estabelecendo que a mesma deve ser suprida no prazo de um ano a contar da sua ocorrência, conforme determinado no n.º 1 do referido artigo.

O n.º 2 do mesmo artigo determina que, para efeitos de suprimento do requisito de capacidade financeira de exercício da atividade, o prazo pode estender-se por mais um ano desde que a situação económica da empresa o justifique e mediante a apresentação de um plano financeiro.

Considerando o antedito e tendo em conta que estas ações são da competência do IMT, entidade a quem a lei confere a atribuição do licenciamento às empresas de transporte de mercadorias, junta-se em anexo ao presente relatório [matéria protegida por segredo comercial] os documentos onde se identificaram as empresas que se encontram em situação de incumprimento à data de 31 de dezembro de 2024, de forma a habilitar o IMT com essa informação, para que possa efetuar as devidas diligências no sentido de repor a legalidade, caso se conclua necessário, ponderando-se, ainda, a introdução de mecanismos automatizados de controlo, a todo o tempo, do requisito da capacidade financeira.

Na verdade, a ausência de capacidade financeira mínima para assegurar o bom funcionamento e gestão das empresas pode colocar em causa a concorrência equitativa e a aplicação uniforme de regras comuns para o acesso e exercício da atividade, com impactos na qualidade do serviço - no interesse dos transportadores rodoviários, dos clientes e da economia em geral - e na segurança rodoviária.

Acresce que o Decreto-Lei 257/2007 deve ser revisto por forma a estar alinhado com o Regulamento 1071/2009, designadamente no que se refere aos parâmetros de verificação por tipologia de veículo do requisito de capacidade financeira.

De facto, a Deliberação n.º 1065/2012, de 2 de agosto, do Conselho Diretivo do IMT, veio proceder à adaptação de alguns dos requisitos de acesso e exercício da atividade, nos termos do Regulamento 1071/2009, designadamente quanto à capacidade financeira, determinando que as empresas de transporte de mercadorias devem cumprir os requisitos de idoneidade, capacidade profissional e capacidade financeira, “previstos no n.º 1 do artigo 4.º do DL 257/2007, sem prejuízo do disposto no Regulamento 1071/2009”, e possuir um estabelecimento efetivo e estável em território nacional.

A opção de proceder à adaptação do enquadramento jurídico interno ao regime do Regulamento 1071/2009 através de deliberação é, no mínimo, passível de suscitar dúvidas nos destinatários das normas, que não deveriam ter de conjugar diversos atos legislativos, nacionais e europeus, e regulamentares para ficar a conhecer o regime aplicável.

Assim, recomenda-se, secundando entendimento da AdC, a inclusão das disposições da Deliberação (sujeitas a reponderação) no Decreto-Lei 257/2007, de modo que este contenha as regras de enquadramento quanto aos requisitos de acesso e para o exercício da atividade.

## 6. ANEXOS

[matéria protegida por segredo comercial]

Lisboa, 15 de janeiro de 2026

