



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 130,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional — E. P., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: «Imprensa»	ASSINATURAS		O preço de cada linha publicada nos <i>Diários da República</i> 1.ª e 2.ª séries é de Kz: 75,00 e para a 3.ª série Kz: 95,00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — E. P.
		Ano	
	As três séries. ... ..	Kz: 400 275,00	
	A 1.ª série ... ..	Kz: 236 250,00	
	A 2.ª série ... ..	Kz: 123 500,00	
	A 3.ª série ... ..	Kz: 95 700,00	

## SUMÁRIO

### Presidente da República

#### Decreto presidencial n.º 165/10:

Aprova o Regulamento Ambiental para Veículos de Transportes Rodoviários em Fim de Vida. — Revoga toda a legislação que contraria o disposto no presente diploma.

#### Decreto presidencial n.º 166/10:

Altera o Decreto presidencial n.º 73/10, de 20 de Maio, que aprova o Estatuto Orgânico do Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação.

Art. 4.º — O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 26 de Maio de 2010.

Publique-se.

Luanda, aos 19 de Julho de 2010.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

## PRESIDENTE DA REPÚBLICA

### Decreto presidencial n.º 165/10

de 2 de Agosto

Considerando a necessidade de se estabelecer o regime jurídico sobre o tratamento ambiental a dar a veículos rodoviários, que tenham sido retirados de circulação e organizar a respectiva gestão;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea *l*) do artigo 120.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

Artigo 1.º — É aprovado o Regulamento Ambiental para Veículos de Transportes Rodoviários em Fim de Vida, anexo ao presente diploma e dele sendo parte integrante.

Art. 2.º — É revogada toda a legislação que contraria o disposto no presente diploma.

Art. 3.º — As dúvidas e omissões que resultarem da interpretação e aplicação do presente diploma são resolvidas por Decreto Presidencial.

## REGULAMENTO AMBIENTAL PARA VEÍCULOS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS EM FIM DE VIDA

### CAPÍTULO I Disposições Gerais

#### ARTIGO 1.º (Âmbito)

O presente diploma estabelece o regime jurídico do tratamento ambiental de veículos retirados de circulação e organiza a respectiva gestão.

#### ARTIGO 2.º (Definições)

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) *Tratamento* — as actividades realizadas após a entrega de veículo ou sucata nas instalações de operador especializado, designadamente desmantelamento, fragmentação, valorização ou eliminação dos resíduos fragmentados e quaisquer outras operações realizadas para fins de valorização dos seus componentes;

- b) *Desmantelamento* — a operação de remoção e separação dos componentes de veículos, com vista à sua despoluição e à reutilização, valorização ou eliminação dos materiais que os constituem;
- c) *Reutilização* — qualquer operação através da qual os componentes de veículos sejam utilizados para o mesmo fim a que foram concebidos;
- d) *Valorização* — qualquer das operações aplicáveis a veículos e seus componentes, previstas no Anexo I do presente Regulamento;
- e) *Salvado* — o veículo que, em consequência de acidente, tenha sofrido danos que impossibilitem definitivamente a sua circulação ou afectem gravemente as suas condições de segurança e/ou que integre a esfera jurídica patrimonial de uma companhia de seguros por força de um contrato de seguro automóvel, nos termos da legislação em vigor, e que constitui um resíduo;
- f) *Sucata* — veículo inutilizado ou defeituoso com ou sem valor económico, podendo constituir um detrito, resíduo, lixo ou material para reciclagem;
- g) *Resíduo de veículo* — o conjunto de componentes de veículo, cujo proprietário ou detentor se desfaz ou tem obrigação de se desfazer, por não ter condições de circulação na via pública;
- h) *Veículo* — qualquer a motor destinada ao transporte de (viatura) passageiros ou de mercadorias;
- i) *Operadores especializados* — operadores autorizados a exercer a actividade de recepção de veículos e respectivo tratamento;
- j) *Reciclagem* — qualquer operação através da qual os componentes de veículos sejam utilizados para outros fins, diferentes dos originais.

## CAPÍTULO II

### Gestão Ambiental de Veículos

#### ARTIGO 3.º (Objectivos)

1. O tratamento ambiental de todos os veículos inutilizados que constituam salvado, resíduo ou sucata é gerido por operadores especializados, devidamente autorizados nos termos do presente diploma.

2. Constituem objectivos da gestão ambiental de veículos a prevenção da produção de resíduos provenientes de veículos, o recurso a sistemas de reutilização, de reciclagem e a outras formas de valorização, com vista a eliminar os veículos que já não são utilizados e a melhoria contínua do desempenho ambiental de todos os operadores intervenientes no ciclo de vida dos veículos, sobretudo, dos operadores directamente envolvidos no tratamento.

#### ARTIGO 4.º (Responsabilidade ambiental de entidades e operadores)

1. Todas as entidades e operadores são responsáveis pela gestão ambiental de veículos inutilizados, seus componentes e materiais.

2. Os operadores de reparação e manutenção de veículos são responsáveis pelo adequado encaminhamento para tratamento dos componentes ou materiais que constituam resíduos e que sejam resultantes de intervenções por si realizadas em veículos, sem prejuízo da aplicação de outros regimes legais, designadamente em matéria de gestão de óleos, acumuladores e pneus usados.

3. Os proprietários e/ou detentores de veículos inutilizados são responsáveis pelo seu encaminhamento ao operador especializado para efeitos de desmantelamento, fragmentação ou valorização e cancelamento de matrícula.

4. Os operadores especializados são responsáveis por adoptar as medidas adequadas para privilegiar a reutilização efectiva dos componentes reutilizáveis, a valorização dos não passíveis de reutilização, com preferência para reciclagem, sempre que viável do ponto de vista ambiental, não descurando os requisitos de segurança dos veículos e do ambiente, tais como o controlo do ruído e das emissões para a atmosfera.

#### ARTIGO 5.º (Entrega de veículos)

Devem ser entregues a um operador especializado para tratamento, os veículos que se enquadrem nas seguintes situações:

- a) Tenham sido adquiridos pelo Estado, nos termos do artigo 165.º do Código de Estrada e não estejam em condições de circulação na via pública;
- b) Constituam salvado, resíduo ou sucata, nos termos das alíneas e), f) e g) do artigo 2.º do presente regulamento;
- c) Tenha sido requerido o cancelamento da matrícula, mas não constitua ainda um resíduo.

2. Cabe aos proprietários ou possuidores de veículos a que se refere as alíneas anteriores encaminhá-los para operadores especializados, sejam resíduos, sucata ou salvado, quando se encontrem em local público ou, estando em propriedade privada, estejam depositados ao ar livre a menos de 20 metros de vias ou lugares públicos.

3. Para efeitos do número anterior cabe aos Governos Provinciais, fazer o levantamento dos veículos naquelas condições e proceder à notificação dos proprietários para que, no prazo que for determinado, procedam à sua entrega a operadores especializados.

4. Findo o prazo para a entrega, os Governos Provinciais tomam posse do veículo, cabendo-lhe proceder à recolha e envio para um operador especializado.

#### ARTIGO 6.º (Acordo entre proprietário e operador de desmantelamento)

1. É lícito ao proprietário ou possuidor, mediante documento escrito, acordar com o operador especializado uma contrapartida pecuniária pelo veículo, salvo nos casos a que se refere o n.º 4 do artigo anterior.

2. A Direcção Nacional de Transportes Rodoviários (DNTR), em coordenação com o órgão competente em matéria de preços e as correspondentes associações do ramo deve publicitar uma tabela indicativa do valor a atribuir aos veículos inutilizados.

### CAPÍTULO III Operadores Especializados

#### ARTIGO 7.º (Funções dos operadores especializados)

1. Os operadores especializados devem proceder as operações de tratamento de veículos, a fim de minimizar os impactos ambientais.

2. São funções dos operadores especializados, designadamente:

- a) Recepção de veículos para tratamento;
- b) Operações de tratamento, designadamente desmantelamento, fragmentação, valorização e reutilização;
- c) Operações de transporte de veículos inutilizados.

3. Quando um operador não se proponha fazer todas as operações de tratamento a que se refere o artigo 2.º deve subcontratar essa tarefa a outro operador especializado.

4. As condições técnicas para a actividade de transporte de veículos e resíduos de veículos a que se refere o presente Regulamento, constam do Anexo IV.

#### ARTIGO 8.º (Desmantelamento e fragmentação)

1. As operações de tratamento estão sujeitas aos requisitos técnicos mínimos constantes dos n.ºs 2 e 3 do Anexo III do presente Regulamento, sem prejuízo da demais legislação aplicável.

2. As operações de desmantelamento e de armazenagem devem ser efectuadas de forma a garantir a reutilização e a valorização, especialmente a reciclagem dos componentes de veículos, devendo os materiais e componentes perigosos ser removidos, seleccionados e separados de forma a não contaminar os resíduos da fragmentação.

3. Os componentes dos veículos, nomeadamente plásticos automotivos e materiais nocivos ao ambiente, designadamente chumbo, cádmio, mercúrio e crómio hexavalente, além de outros materiais radioactivos, tóxicos, infectantes, inflamáveis, corrosivos e explosivos, devem ser removidos do veículo, seleccionados e separados, antes de se proceder a qualquer outro tratamento.

4. Os operadores de desmantelamento ficam obrigados a realizar as operações descritas no n.º 2.1. do Anexo III imediatamente após a recepção de veículos, em todo o caso, nunca excedendo o prazo de oito dias úteis.

5. Os operadores de desmantelamento ficam obrigados a realizar as operações descritas no n.º 2.2. do Anexo III imediatamente após a recepção de veículos, em todo o caso, nunca excedendo o prazo de 60 dias úteis.

6. Os operadores de fragmentação ficam obrigados a cumprir os requisitos técnicos mínimos constantes do n.º 3 do Anexo III do presente diploma.

7. É proibida a alteração da forma física de veículos, nomeadamente através de compactação ou fragmentação, que não tenham sido submetidos às operações referidas nos n.ºs 2.1. e 2.2. do Anexo III.

8. É proibida a introdução de outros resíduos nos veículos antes da sua sujeição às operações de compactação ou fragmentação.

#### ARTIGO 9.º (Licenciamento dos operadores especializados)

1. Para tomar a seu cargo as operações de eliminação, desmantelamento, fragmentação e valorização, o operador especializado carece de licença a conceder por Despacho do Ministro dos Transportes.

2. Para efeitos do estabelecido no número anterior, o operador especializado solicita, através de requerimento remetido à Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários, a quem compete instruir e coordenar o respectivo procedimento, mediante pareceres prévios dos órgãos competentes dos Ministérios do Interior e do Ambiente.

3. A autorização só é concedida a pessoas singulares ou colectivas, legalmente constituídas para o exercício de actividade comercial que comprovem idoneidade dos seus responsáveis e possuam, em regime de propriedade ou a outro título que legitime a posse, instalações que reúnam condições técnicas e operacionais adequadas aos serviços a prestar.

4. O requerimento mencionado no n.º 2 é acompanhado de um caderno de encargos que deve incluir, de forma detalhada, o sistema logístico definido para a gestão ambiental de veículos, indicando as instalações e os processos a utilizar.

5. A idoneidade é aferida pela inexistência de impedimentos legais dos administradores, directores ou gerentes, nomeadamente a condenação com pena de prisão efectiva igual ou superior a 2 anos, transitada em julgado, por crime contra o património, por tráfico de estupefacientes, por branqueamento de capitais, por fraude fiscal ou aduaneira, bem como não estarem estas pessoas proibidas do exercício do comércio.

6. A concessão da licença depende ainda da verificação de capacidades técnicas e financeiras da entidade gestora para as operações em causa, bem como da apreciação do caderno de encargos previstos no n.º 4 do presente artigo, nos termos a definir por diploma dos Ministros dos Transportes, do Interior e do Ambiente.

7. Concedida a autorização e antes de iniciar a actividade é celebrado um contrato administrativo, devendo o mesmo estabelecer, no mínimo:

- a) As actividades a desenvolver;
- b) O prazo do contrato;
- c) Eventual comparticipação financeira;
- d) Possibilidade de subcontratação de serviços a outros operadores.

ARTIGO 10.º

**(Financiamento dos operadores especializados)**

1. Os operadores especializados podem ser objecto de financiamento, nomeadamente, através de uma prestação financeira a suportar pelos fabricantes ou importadores de cada veículo introduzido no mercado nacional, nos termos a definir em legislação específica.

2. O valor da prestação financeira é determinado em função das características dos veículos e deve reflectir os princípios gerais estabelecidos neste diploma, nomeadamente a utilização de substâncias perigosas, a incorporação de materiais reciclados e a sua susceptibilidade para desmantelamento, reutilização e valorização.

3. O valor da prestação financeira pode ser actualizado através de proposta do operador especializado, a apresentar à Direcção Nacional de Transportes Rodoviários.

ARTIGO 11.º

**(Subcontratação)**

1. Os operadores podem subcontratar o transporte a empresas transportadoras devidamente habilitadas, nos termos da legislação de acesso à actividade transportadora.

2. A subcontratação de operações de tratamento de veículos entre operadores especializados devidamente habilitados, carece de autorização da Direcção Nacional de Transportes Rodoviários.

ARTIGO 12.º

**(Obrigação de comunicação de dados)**

Os operadores especializados ficam obrigados a enviar à Direcção Nacional de Transportes Rodoviários e aos órgãos competentes dos Ministérios do Interior e do Ambiente, um relatório anual de actividade, até Março do ano imediato àquele a que se reporta, demonstrativo das acções levadas a cabo, número de veículos tratados, os tipos, as quantidades e as características dos veículos comercializados, os resultados obtidos em matéria de gestão ambiental de veículos bem como, se for caso disso, discriminar a respectiva afectação de recursos financeiros.

**CAPÍTULO IV**  
**Cancelamento da Matrícula**

ARTIGO 13.º

**(Certificado de destruição)**

1. Os operadores especializados devem emitir um certificado de destruição, quando tal seja requerido pelo proprietário e tenham efectuado operações de tratamento de veículos, bem como relativos a:

- a) Veículos que não tenham ainda sido objecto de cancelamento de matrícula;
- b) Salvados, quando submetidos a tratamento pelas companhias de seguros;
- c) Veículos abandonados que tenham entrado na posse do Estado, nos termos do artigo 165.º do Código de Estrada;
- d) Veículos que tenham entrado na posse das autoridades locais, nos termos do artigo 5.º do presente regulamento.

2. Os elementos que devem constar do certificado de destruição são os referidos no Anexo II do presente regulamento.

ARTIGO 14.º

**(Cancelamento officioso)**

1. As matrículas dos veículos sujeitos a operações de tratamento a que se refere o presente Regulamento, são canceladas officiosamente.

2. Para efeitos de cancelamento officioso a que se refere o número anterior, os operadores especializados remetem o certificado de destruição à Direcção Nacional de Viação e Trânsito para o cancelamento da matrícula, conjuntamente com a documentação do veículo.

3. Quando se trate de veículos abandonados que se encontrem na posse do Estado, conforme disposto no n.º 4 do artigo 5.º, é dispensada a apresentação da documentação referida no número anterior.

**CAPÍTULO V**  
**Regime Sancionatório**

ARTIGO 15.º

**(Contravenções)**

Sem prejuízo de outras penalidades previstas na legislação geral, as infracções ao disposto no presente Regulamento constituem contravenções puníveis com multas, nos termos das alíneas seguintes:

- a) O exercício das actividades de tratamento dos veículos a que se refere o presente diploma por um operador não autorizado é sancionado com multa de Kz: 79 500,00;

- b) O incumprimento das regras de tratamento, a que se refere o artigo 8.º, por um operador especializado, é sancionado com multa de Kz: 79 500,00;
- c) O incumprimento do dever de entrega de veículo a que se refere o artigo 5.º é sancionado com multa de Kz: 79 500,00;
- d) A não comunicação de dados a que se refere o artigo 12.º, pelo operador especializado, é sancionada com multa de Kz: 39 750,00.

ARTIGO 16.º  
(Processamento das contravenções)

1. O processamento das contravenções previstas neste Regulamento compete à Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários.

2. A aplicação das multas previstas no artigo anterior é da competência da Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários ou dos órgãos competentes dos Ministérios do Interior e do Ambiente, conforme os casos.

3. A Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários deve organizar o registo das infracções cometidas, nos termos da legislação em vigor.

CAPÍTULO VI  
Taxas

ARTIGO 17.º  
(Taxas a cobrar pela Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários)

As licenças, autorizações e demais actos administrativos previstos no presente Regulamento estão sujeitas ao pagamento de taxas, a definir por decreto executivo conjunto dos Ministros dos Transportes e das Finanças.

CAPÍTULO VII  
Disposições Finais e Transitórias

ARTIGO 18.º  
(Disposições transitórias)

As empresas que, à data de entrada em vigor do presente diploma, já exerçam a actividade ora regulada, dispõem do período de seis meses, a contar da data da sua publicação, para se conformarem com as suas disposições.

ANEXO I  
Operações de Valorização de Resíduos

1. Utilização principal como combustível ou outros meios de produção de energia.
2. Recuperação/regeneração de solventes.

3. Reciclagem/recuperação de compostos orgânicos que não são utilizados como solventes (incluindo as operações de compostagem e outras transformações biológicas).

4. Reciclagem/recuperação de metais e de ligas.

5. Reciclagem/recuperação de outras matérias inorgânicas.

6. Regeneração de ácidos ou de bases.

7. Recuperação de produtos utilizados na luta contra a poluição.

8. Recuperação de componentes de catalisadores.

9. Refinação de óleos e outras reutilizações de óleos.

10. Tratamento no solo em benefício da agricultura ou para melhorar o ambiente.

11. Utilização de resíduos obtidos em virtude das operações enumeradas de 1 a 10.

12. Troca de resíduos com vista a, submetê-los a uma das operações enumeradas de 1 a 11.

13. Acumulação de resíduos destinados a uma das operações enumeradas de 1 a 12 (com exclusão do armazenamento temporário, antes da recolha, no local onde esta é efectuada).

ANEXO II  
Certificado de Destruição

1. Entidade que emite o certificado de destruição ou desmantelamento qualificado:

Denominação: ...

Endereço: ...

Número da autorização: ...

2. Proprietário/Detentor:

Nome: ...

Endereço: ...

Nacionalidade: ...

3. Veículo:

Matrícula: ...

Número do quadro: ...

Categoria: ...

Marca: ...

Modelo: ...

4. Data em que é emitido o certificado: ...

5. Assinaturas do emissor do certificado e do proprietário/detentor do veículo entregue: ...

## ANEXO III

**Requisitos Mínimos para Armazenagem e Tratamento de Veículos**

1. Instalações de armazenagem temporária de veículos antes do respectivo tratamento (recepção):

Sistema de controlo dos documentos dos veículos recepcionados e de registo da data da sua recepção, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo) e dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade);

- Sistema de registo do destinatário dos veículos recepcionados;

- Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

- Equipamento de combate a incêndios;

Zona de armazenagem de veículos impermeabilizada, com área suficiente para que os veículos não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

2. Instalações de desmantelamento de veículos:

- Sistema de controlo dos documentos dos veículos recepcionados e de registo da data da sua recepção, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo), dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade) e dos dados do centro de recepção de proveniência (nome e endereço);

- Sistema de registo de quantidades de componentes e materiais retirados e encaminhados, por tipo de materiais ou componentes, e do respectivo destinatário (incluindo, em particular, a parte remanescente da carroçaria ou chassis);

- Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

- Equipamento de combate a incêndios;

- Zona de armazenagem de veículos impermeabilizada, com área suficiente para que os veículos não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

- Zona de desmantelamento devidamente coberta de forma a proporcionar protecção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

- Zona de armazenagem de componentes e materiais retirados, devidamente coberta de forma a proporcionar protecção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

- Esta zona deve estar equipada com recipientes adequados e devidamente identificados para o armazenamento separado de acumuladores (com neutralização dos electrólitos no próprio local ou nouro local), filtros, condensadores contendo PCB, fluidos (separados de acordo com as classes referidas no n.º 2.1 deste Anexo) e de componentes destinados a reutilização.

- As operações de armazenagem devem ser realizadas de forma a evitar danos nos componentes que contenham fluidos, nos componentes recuperáveis ou nos sobressalentes;

- Zona de armazenagem de pneus usados (sem empilhamento excessivo), com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, água de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gordura, que permitam cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

2.1. Operações de tratamento para despoluição dos veículos:

- Remoção dos acumuladores e dos depósitos de gás liquefeito (GPL);

- Remoção ou neutralização dos componentes pirotécnicos (por exemplo, *air-bags* e pré-tensores dos cintos de segurança);

- Remoção do combustível (incluindo o GPL), do óleo do motor, do óleo da transmissão, do óleo da caixa de velocidades, do óleo dos sistemas hidráulicos, dos líquidos de arrefecimento, do anticongelante, dos fluidos dos travões, dos fluidos dos sistemas de ar condicionado e quaisquer outros fluidos contidos no veículo, a menos que sejam necessários para efeitos de reutilização das peças visadas;

- Remoção, na medida do possível, de todos os componentes identificados como contendo mercúrio;

- Remoção de todos os componentes e materiais rotulados ou de outro modo os indicados no n.º 3 do artigo 8.º

2.2. Operações de tratamento a fim de promover a reutilização e a Reciclagem:

- Remoção de todos os componentes susceptíveis de reutilização como peças em segunda mão, quando técnica e economicamente viáveis;

- Remoção dos catalisadores;

- Remoção dos componentes metálicos que contenham cobre, alumínio e magnésio, se esses metais não forem separados no acto de fragmentação;

- Remoção de pneus;

- Remoção de grandes componentes de plástico (por exemplo, pára-choques, painel de bordo, reservatórios de fluidos, etc.) se estes materiais não forem separados no acto de fragmentação;

- Remoção dos vidros.

### 3. Instalações de fragmentação:

- Sistema de registo da data de recepção dos veículos, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo), dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade) e dos dados do dismantelador de proveniência (nome e endereço). Nos casos em que os veículos chegam compactados, é apenas exigível o registo, em peso, das quantidades recebidas e os dados do dismantelador de proveniência;

- Sistema de registo de fracções resultantes da fragmentação, por tipo de materiais, e dos respectivos destinatários;

- Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

- Equipamento de combate a incêndios;

- Zona de armazenagem de veículos impermeabilizada, com área suficiente para que os veículos não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

- Zona de armazenagem de fracções resultantes da fragmentação impermeabilizada, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, água de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permitam cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

## ANEXO IV

### Condições Técnicas para o Transporte de Veículos Inutilizados

1. Os veículos afectos ao transporte de veículos inutilizados devem estar dotados de sistemas adequados para contenção de eventuais derrames ou escorrências, de forma a impedir a afectação de solos e águas, tendo em vista a protecção do ambiente.

2. A manutenção dos veículos deve ser realizada em condições que cumpram todos os requisitos de segurança, com vista a protecção da saúde e do ambiente.

3. Os diferentes elementos de um carregamento devem ser convenientemente escorados para que sejam evitadas deslocações entre si ou contra as paredes do veículo, bem como a contaminação de outras mercadorias.

4. É proibido proceder a alterações à forma física durante a carga, transporte e/ou descarga daqueles resíduos, designadamente:

a) Por utilização de pinças metálicas para as operações de carga e descarga, devendo ser utilizadas cintas ou guinchos no caso dos porta-carros, ou outros métodos equivalentes;

b) Por sobreposição directa dos veículos nas galeras, durante a carga, transporte e descarga, devendo ser utilizado um sistema de separação entre camadas.

5. Em cada unidade de transporte de veículos estão disponíveis os meios adequados de combate a incêndio, bem como os produtos absorventes e adsorventes em quantidades adequadas à dimensão da carga.

6. Quando, durante a carga, transporte ou descarga, se verificar um derrame de fluidos, a zona contaminada é imediatamente limpa com recurso a produtos absorventes e adsorventes.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

### Decreto presidencial n.º 166/10 de 2 de Agosto

Considerando que o Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação, por inerência das suas atribuições dispostas no Decreto-Lei n.º 12/09, de 9 de Junho, especificamente, no domínio das telecomunicações, exercia a tutela metodológica das actividades do Instituto de Telecomunicações Administrativas (INATEL), sendo a sua tutela administrativa e funcional exercida pelo Ministério da Administração do Território;

Tendo em conta que o exercício da tutela da actividade do Instituto de Telecomunicações Administrativas transita integralmente para o Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação;

Considerando ainda que no actual contexto o Conselho Nacional das Telecomunicações (CNT), órgão criado ao abrigo do artigo 10.º da Lei n.º 8/01, sobre as Bases das Telecomunicações, com o objectivo principal de emitir pareceres e conselhos sobre a harmonização e desenvolvimento da infra-estrutura, afigura-se propício que se designe Conselho das Tecnologias de Informação e Comunicação;