



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 24.650,00

S U M Á R I O

## Presidente da República

**Decreto Presidencial n.º 12/25** ..... 4841  
 Aprova o Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados. — Revoga os artigos 29.º, 30.º, 31.º, 32.º e 33.º do Regulamento sobre Transportes Rodoviários de Mercadorias, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 160/10, de 30 de Julho, e demais legislação que contrarie o disposto no presente Diploma.

**Decreto Presidencial n.º 13/25** ..... 4863  
 Aprova o Plano de Instalação de Postos de Portagens.

**Decreto Presidencial n.º 14/25** ..... 4879  
 Estabelece o Regulamento de Avaliação do Desempenho dos Investigadores Científicos do Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação.

## Ministério da Administração do Território

**Decreto Executivo n.º 147/25** ..... 4922  
 Aprova o Estatuto Orgânico da Administração Municipal do Camacuío. — Revoga o Decreto Executivo n.º 17/20, de 13 de Janeiro.

**Decreto Executivo n.º 148/25** ..... 4955  
 Aprova o Estatuto Orgânico da Administração Municipal do Cuvango. — Revoga o Decreto Executivo n.º 60/20, de 18 de Fevereiro.

**Decreto Executivo n.º 149/25** ..... 4988  
 Aprova o Estatuto Orgânico da Administração Municipal do Virei. — Revoga o Decreto Executivo n.º 2/20, de 2 de Janeiro.

**Decreto Executivo n.º 150/25** ..... 5021  
 Aprova o Estatuto Orgânico da Administração Municipal de Caimbambo. — Revoga o Decreto Executivo n.º 18/20, de 13 de Janeiro.

**Decreto Executivo n.º 151/25** ..... 5054  
 Aprova o Estatuto Orgânico da Administração Municipal da Boa Entrada. — Revoga toda a legislação que contrarie o disposto no presente Diploma.

# PRESIDENTE DA REPÚBLICA

## Decreto Presidencial n.º 12/25 de 22 de Janeiro

Considerando que o excesso de cargas é um dos principais factores que contribui para a degradação das infra-estruturas rodoviárias;

Atendendo a crescente degradação das infra-estruturas rodoviárias, derivada de causas diversas, das quais se destaca o excesso de carga dos veículos pesados que nelas circulam;

Havendo a necessidade de se criar um mecanismo que permita controlar, registar e prevenir a circulação de veículos pesados com excesso de cargas, prejudicial à conservação do bom estado das infra-estruturas rodoviárias em todo o território nacional;

Atendendo que o Plano constitui um instrumento complementar à estratégia aprovada pelo Decreto Presidencial n.º 267/19, de 30 de Agosto, que aprova a 1.ª fase do Plano Nacional de Portagens e Pesagens de Veículos;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea b) do artigo 120.º e do n.º 1 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

### ARTIGO 1.º (Aprovação)

É aprovado o Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados, anexo ao presente Decreto Presidencial, de que é parte integrante.

### ARTIGO 2.º (Revogação)

São revogados os artigos 29.º, 30.º, 31.º, 32.º e 33.º do Regulamento sobre Transportes Rodoviários de Mercadorias, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 160/10, de 30 de Julho, e demais legislação que contrarie o disposto no presente Diploma.

### ARTIGO 3.º (Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

### ARTIGO 4.º (Entrada em vigor)

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado pela Comissão Económica do Conselho de Ministros, em Luanda, aos 5 de Dezembro de 2024.

Publique-se.

Luanda, aos 22 de Janeiro de 2025.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

## PLANO DE PESAGEM DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PESADOS

### 1. ENQUADRAMENTO

1. Está em curso no País um extenso e importante Programa de Reabilitação de Estradas que demanda elevados recursos financeiros para a sua implementação, assim como para a respectiva conservação e manutenção.

2. De uma Rede Nacional de Estradas com 79.300 km de extensão, foram reabilitados até ao momento mais de 11.400 km de estradas nacionais e 15.000 km de estradas municipais, cuja conservação e manutenção contínua é imperiosa.

3. Não obstante as acções implementadas para a reabilitação de estradas, é importante destacar que a realidade tem revelado que no processo de utilização das infra-estruturas rodoviárias, muito dos veículos que circulam nas estradas, fazem-no com excesso de cargas, situação que tem agravado o estado de conservação e reduzido a sua longevidade, pela ausência de acções regulares e contínuas de conservação e de manutenção das estradas.

4. O excesso de carga dos veículos automóveis pesados (veículos com peso bruto superior a 3.500 kg ou com lotação superior a 9 lugares, incluindo o condutor) reduz a vida útil dos pavimentos e, em consequência disso, aumenta a demanda de investimentos em manutenção e conservação.

5. O controlo das cargas transportadas nas estradas nacionais, através da verificação dos limites máximos de peso bruto transmitido por eixos de veículos sobre o pavimento, é uma tarefa de elevada importância para preservar os investimentos efectuados na reabilitação das infra-estruturas rodoviárias, evitando o surgimento precoce de anomalias, tais como fissuras, deformações e desagregação de material do pavimento, principalmente em situação de precariedade das acções de conservação e de manutenção.

6. O Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados está inserido na estratégia definida no PDN 2023/2027 no quadro do Programa de Construção, Reabilitação, Conservação e Manutenção de Infra-Estruturas Rodoviárias, relativamente à maximização do respectivo potencial.

### 2. CARACTERÍSTICAS DOS POSTOS DE PESAGEM

1. O controlo das cargas dos veículos automóveis pesados será feito através de uma rede de postos fixos de pesagem, instalados em locais pré-determinados da Rede de Estradas Nacionais, cuja função é a verificação do peso bruto por eixo de cada veículo através de balanças instaladas, com condições para a trasfega de carga em excesso para outros veículos automóveis pesados, instalações para o armazenamento de carga e o funcionamento administrativo do posto de pesagem.

2. O Anexo I apresenta o *lay-out* geral das instalações de um posto fixo de pesagem e a configuração das instalações administrativas necessárias.

3. O sistema de pesagem através de postos fixos será complementado com a pesagem ambulatória de veículos através de sistemas móveis de pesagem, com o objectivo de verificar a utilização de eventuais rotas alternativas para fuga aos pontos fixos de pesagem.

4. A pesagem de veículos em postos fixos terá a duração de 24 horas por dia para evitar que veículos carregados façam paragens temporárias a montante dos postos, na expectativa do término da operação de pesagem.

5. O Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados visa garantir a eficácia de gestão da carga dos veículos automóveis pesados através do desenvolvimento de uma rede nacional de postos de pesagem eficaz e sustentável.

### **3. ITINERÁRIOS A PRIORIZAR**

A correcta localização dos postos de pesagem é condição fundamental para um bom e eficiente funcionamento do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados, tendo sido adoptados os critérios seguintes de localização:

- a) Postos de pesagem localizados nas localidades fronteiriças definidas no Decreto Presidencial n.º 267/19, de 30 de Agosto;
- b) Locais de proximidade com a origem da carga, tais como saídas de cidades, portos, zonas de exploração mineira e de madeira, de produção agrícola e locais escolhidos em rotas alternativas para a fuga aos postos de pesagem;
- c) Itinerários com maior intensidade de tráfego de veículos pesados;
- d) Corredores de circulação de tráfego internacional;
- e) Troços de estrada que tenham sido recentemente reabilitados, com tráfego automóvel pesado elevado.

#### **3.1. Estradas Nacionais**

Pela importância das estradas nacionais na circulação rodoviária no País, principalmente os itinerários com maior volume de tráfego pesado diário, e dos itinerários que incluam importantes centros geradores de carga, identificou-se, como prioridade, o estabelecimento de postos fixos de pesagem, nos seguintes troços de estrada:

Estrada Nacional EN 100:

- Troço Miconje/Cabinda/Yema, com postos de pesagem em Massabi e Yema;
- Troço Soyo/Nzeto, com posto de pesagem no Nzeto;
- Troço Luanda/Caxito, com posto de pesagem na Barra do Dande;
- Troços Luanda/Sumbe/Benguela/Moçâmedes com postos de pesagem na Barra do Kwanza, Sumbe, Culango e na ligação da EN100 com a EN 280.

Estrada Nacional EN 105:

- Troço Benguela/Desvio da Matala, com postos de pesagem em Catengue e Desvio da Matala;
- Troço Lubango/Ondjiva/Santa Clara, com postos de pesagem em Xangongo e Santa Clara.

Estrada Nacional EN 110:

- Troço Kifangondo/Catete/Muxima/Cabo Ledo, com postos de pesagem em Catete.

Estrada Nacional EN 354:

Troço Cacula/Caluquembe/Caconda/Caála, com posto de pesagem em Caconda.

Estrada Nacional EN 120:

Troço Mbanza Congo/Nóqui, com posto de pesagem no Nóqui.

Estrada Nacional EN 120-1:

Troço Lucossa/Luvo, com posto de pesagem no Luvo.

Estrada Nacional EN 321/EN 120:

Troço Zenza do Itombe/Alto Dondo/Quibala/Alto Hama /Huambo/Caála, com postos de pesagem no Alto Dondo, Alto Hama e Caála.

Estrada Nacional EN 250:

Troço Culango/Alto Hama/Bailundo/Chinguar/Cuito, com posto de pesagem no Cuito;

Troço Luau/Marco 25/Cazombo, com posto de pesagem no Luau.

Estrada Nacional EN 280:

Troço Cuchi/Menongue, com posto de pesagem em Menongue.

Estrada Nacional EN 180:

Troço Dundo/Saurimo/Dala/Luena, com posto de pesagem no Luena.

Estrada Nacional EN 225:

Troço Xá Muteba/Dundo, com posto de pesagem no Dundo.

Estrada Nacional EN 230:

Troço Luanda/Catete/Zenza de Itombe/Ndalatando/Malanje/Saurimo, com postos de pesagem em Zenza do Itombe, Lucala e Xá Muteba.

Estrada Nacional EN 225/EN 120:

Troço Caxito/Uíge/Negage/Samba Caju/Lucala, com posto de pesagem no Uíge.

### **3.2. Corredores de Tráfego Internacional**

A necessidade de manter em bom estado de circulação os principais corredores de tráfego internacional apresentados no mapa da figura seguinte e o controlo das cargas das viaturas pesadas provenientes de países vizinhos, incluiu-se nesses itinerários, a instalação de postos de pesagem que abaixo se discrimina:

Estrada Nacional EN 100:

Troço Luanda/Soyo, com postos de pesagem na Barra do Dande e Nzeto.

Estrada Nacional EN 105:

Troço Santa Clara/Lubango, com postos de pesagem em Santa Clara e Xangongo;

Desvio da Matala/Catengue, com posto de pesagem em Catengue e Desvio da Matala.

Estrada Nacional EN 100:

Troço Culango/Sumbe/Luanda, com posto de pesagem na Barra do Kwanza.

Estrada Nacional EN 250:

Troço Culango/Alto Hama/Huambo/Cuito, com postos de pesagem no Culango, Alto Hama e Cuito.

Estrada Nacional EN 230:

Troço Catete/Zenza do Itombe/Lucala/Malanje/Saurimo, com postos de pesagem em Zenza do Itombe, Lucala e Xá Muteba.



Figura 1: Localização dos corredores de tráfego internacional. Fonte PDTIR

**3.3. Itinerários Alternativos**

A elevada possibilidade de utilização de itinerários alternativos para evitar o controlo de cargas por parte de motoristas de veículos automóveis pesados eventualmente com excesso de carga, conduziu a instalação de alguns postos fixos em itinerários com menor volume de tráfego ou a inclusão do sistema de pesagem móvel de veículos, como forma de inibir o desvio de trânsito a partir das rotas principais. Os troços seleccionados são os seguintes:

Estrada Nacional EN 110:

Troço Catete/Muxima/Cabo Ledo, com posto de pesagem em Catete.

Estrada Nacional EN 225:

Troço Xá Muteba/Dundo, com posto de pesagem em Xá Muteba.

Estrada Nacional EN 322:

Troço Alto Dondo/Cacuso, com posto de pesagem em Alto Dondo.

**4. FASES DE IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE PESAGEM DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PESADOS**

1. A implementação do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados será feita de forma faseada, contemplando a 1.ª fase a implementação de 21 postos fixos de pesagem e 20 postos móveis, conforme apresentado de forma detalhada, nos quadros do Anexo II. A localização dos postos de pesagem é apresentada no mapa constante do Anexo II.

2. A 2.<sup>a</sup> fase do referido Plano contemplará a instalação de 9 postos fixos de pesagem e 13 móveis, conforme se detalha nos quadros do Anexo III, onde se apresenta, igualmente, o mapa com a localização dos postos previstos.

### 5. AVALIAÇÃO DO TRÁFEGO E RESPECTIVA CARACTERIZAÇÃO

1. O volume de tráfego de viaturas pesadas nas estradas nacionais é, regra geral, inferior a 1/3 do tráfego gerado, podendo esta relação apresentar-se diferente em troços de estradas de acesso a postos fronteiriços nos quais a relação entre viaturas pesadas e ligeiras é relativamente superior, por causa do volume de carga comercial transportada.

2. Um exemplo do afirmado é a Estrada Caxito/Nzeto em que a relação entre veículos automóveis pesados e veículos ligeiros é superior a 55%, uma excepção explicada, presumivelmente, pelo facto da carga transportada destinar-se, essencialmente, à fronteira com a República Democrática do Congo, representando, por isso, uma percentagem mais elevada de veículos automóveis pesados comparativamente a outros troços da Rede de Estradas Nacionais.

3. Os quadros seguintes apresentam resultados de recente contagem de tráfego efectuada junto às fronteiras do Luvo e Santa Clara e na ponte rodoviária sobre o Rio Kwanza, na Barra do Kwanza, onde circulam anualmente cerca de 1 200 000 veículos automóveis pesados.

<b>CONTAGEM DE TRÁFEGO NA PORTAGEM DA BARRA DO KUANZA</b>		
<b>DESIGNAÇÃO DA CLASSE DO VEÍCULO</b>	<b>NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR MÊS</b>	<b>NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR ANO</b>
Veículos ou reboques com peso bruto entre 750 kg e 3 500 kg	41 016	492 192
Veículos ou reboques com peso bruto entre 3 500 kg e 16 000 kg	16 865	202 380
Veículos ou reboques com peso bruto acima de 16 000 kg	13 310	159 720
<b>VALOR TOTAL</b>	<b>71 191</b>	<b>854 292</b>

Tabela 1: Resultado da contagem classificatória de tráfego na portagem da Barra do Kuanza.

<b>CONTAGEM DE TRÁFEGO NO POSTO FRONTEIRIÇO DO LUVU</b>			
<b>DESIGNAÇÃO DA CLASSE DO VEÍCULO</b>	<b>NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR SEMANA</b>	<b>NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR MÊS</b>	<b>NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR ANO</b>
Veículos ou reboques com peso bruto entre 750 kg e 3 500 kg	344	1 376	16 512
Veículos ou reboques com peso bruto entre 3 500 kg e 16 000 kg	277	1 108	13 296
Veículos ou reboques com peso bruto acima de 16 000 kg	187	748	8 976
<b>VALOR TOTAL</b>		<b>3 232</b>	<b>38 784</b>

Tabela 2: Resultado da contagem classificatória de tráfego no posto fronteiriço do Luvo.

### CONTAGEM DE TRÁFEGO NO POSTO FRONTEIRIÇO DE SANTA CLARA

DESIGNAÇÃO DA CLASSE DO VEÍCULO	NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR SEMANA	NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR MÊS	NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR ANO
Veículos ou reboques com peso bruto entre 750 kg e 3 500 kg	8 140	32 560	390 720
Veículos ou reboques com peso bruto entre 3 500 kg e 16 000 kg	558	2 232	26 784
Veículos ou reboques com peso bruto acima de 16 000 kg	604	2 416	28 992
<b>VALOR TOTAL</b>		<b>37 208</b>	<b>446 496</b>

Tabela 3: Resultado da contagem classificatória de tráfego no posto fronteiriço de Santa Clara.

4. O mapa seguinte apresenta de forma esquemática a distribuição de tráfego em estradas nacionais, verificando-se que as Estradas EN 100, EN 230, EN 105 e EN 120 apresentam maior volume de tráfego e como tal serão alvo de priorização na instalação de postos de pesagem, não obstante os limitados dados sobre o volume e composição do tráfego na Rede de Estradas Nacionais.

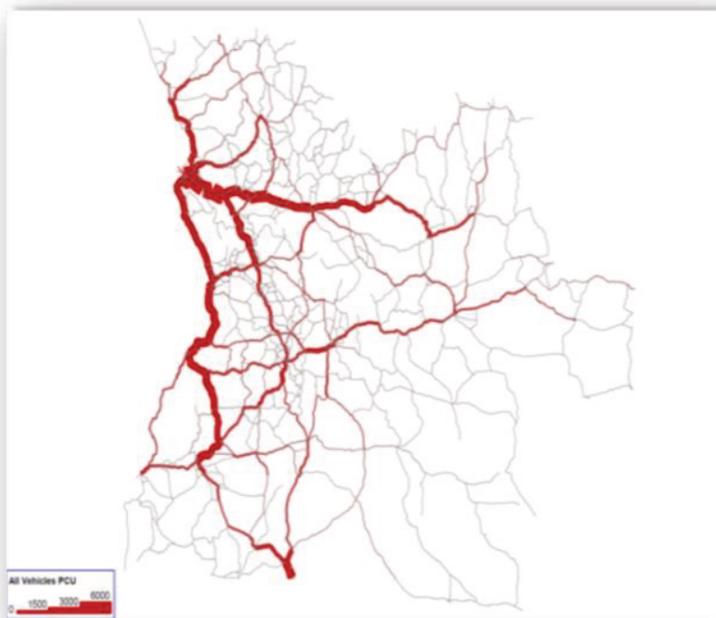


Figura 2: Volume de tráfego em estradas nacionais. Fonte PDTIR.

### 6. INFLUÊNCIA DO EXCESSO DE CARGA SOBRE A DURABILIDADE DOS PAVIMENTOS, CUSTOS OPERACIONAIS E SOBRE A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

1. O excesso de carga de veículos automóveis pesados é a principal causa da degradação prematura de pavimentos rodoviários com consequências nefastas para a sua durabilidade, e para a necessidade de intervenção de conservação e manutenção dos pavimentos mais frequentes e precoces, com o dispêndio de recursos financeiros avultados, razão pela qual é necessário

optimizar os investimentos na implementação de planos e acções de pesagem nas estradas nacionais com vista a aumentar a longevidade dos pavimentos e melhorar as condições de segurança e conforto para os usuários.

2. O eixo padrão de veículos automóveis pesados, considerado no dimensionamento de pavimentos rodoviários, é o eixo simples de rodas duplas, que transmite ao pavimento, um esforço de 8,2 toneladas (80 KN), sendo o número de repetições do eixo padrão ao longo de um período de vida do pavimento, através de esforços cíclicos de carregamento e descarregamento em determinada secção do pavimento um dos factores condicionantes do seu comportamento, em associação com outros factores, tais como a intensidade e características do tráfego, a qualidade dos materiais e dos processos construtivos e as condições climáticas da região onde a estrada está inserida.

3. A degradação dos pavimentos por excesso de cargas dos veículos automóveis pesados e a falta de conservação regular e contínua dos mesmos aumenta os custos de depreciação da frota de transportes rodoviários de cargas ou de passageiros, aumenta o consumo de combustível e de tempo de viagem e o número de acidentes rodoviários e respectiva severidade, quer pelo mau estado dos pavimentos ou pelo mau acondicionamento das cargas transportadas.

## **7. PARTICIPAÇÃO DO SECTOR PRIVADO NA CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE POSTOS DE PESAGEM**

1. A iniciativa privada na construção e exploração de postos de pesagem nas estradas nacionais em regime de Parceria Público-Privada, através de concessões administrativas (pagamentos feitos pelo Estado ao parceiro privado em contrapartida ao serviço prestado) é de elevada importância, pelo facto de poder aportar ao Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados, os recursos humanos, tecnológicos e financeiros para o amplo estabelecimento de postos de pesagem e garantia do seu funcionamento ininterrupto. A recuperação dos investimentos será efectuada por via da cobrança de multas e da prestação de serviços diversos ligados à actividade dos postos de pesagem, tais como operações de carga e descarga de mercadorias, armazenamento de mercadorias resultantes da sobrecarga dos veículos e custos de estacionamento de veículos apreendidos, de entre outros serviços comerciais. A proposta de estabelecimento de contratos plurianuais de conservação e manutenção de infra-estruturas rodoviárias prevista no novo Modelo de Conservação e Manutenção de Infra-Estruturas Rodoviárias permitirá que as empresas concessionárias dos troços de estradas procedam à execução dos trabalhos de conservação e de manutenção periódica e que se responsabilizem pela gestão e preservação do património rodoviário, podendo por esta via participar no processo de exploração de postos de pesagem existentes.

2. A implementação dos postos de pesagem poderá ser feita de forma gradual, contemplando, na 1.ª fase, apenas os equipamentos e infra-estruturas necessárias ao adequado funcionamento dos postos de pesagem, por forma a reduzir os custos de construção e exploração dos mesmos, mas respeitando os requisitos técnicos estabelecidos no respectivo projecto-tipo.

## **8. ESTABELECIMENTO DE MULTAS E SUA REPARTIÇÃO**

1. Em conformidade com o estabelecido no Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pelo Decreto Presidencial nº 201/22, de 23 de Julho, alínea a) do artigo 29.º, considera-se proibida a circulação de veículos com excesso de cargas, tornando-se por isso necessário a criação de condições para a cobrança das contra-ordenações resultantes do seu incumprimento.

2. É reservado aos efectivos da Polícia de Trânsito, no quadro das suas atribuições de regulação do trânsito automóvel, a aplicação de multas resultantes da circulação de veículos com excesso de cargas em trabalho conjunto com as equipas técnicas dos postos de pesagem. Cabe aos efectivos da Polícia de Trânsito a orientação para a pesagem das viaturas pesadas, e a emissão de multas, caso seja comprovado que circulam com carga superior à permitida legalmente, bem como a ordem para a descarga da mercadoria em excesso ou a apreensão temporária do veículo.

3. Dessa actividade, resulta a necessidade de estabelecimento de um regulamento que defina as condições de aplicação das multas, o respectivo valor e o regime de repartição das multas entre a entidade responsável pela exploração do posto de pesagem e a Polícia Nacional e as condições de emissão do certificado de pesagem de veículos em cada posto de pesagem.

## **9. CERTIFICAÇÃO E CALIBRAÇÃO DE POSTOS DE PESAGEM**

1. Para assegurar um correcto funcionamento das balanças de pesagem existentes nos postos de pesagem será estabelecido um protocolo de colaboração com o Instituto Nacional de Infra-Estruturas de Qualidade na qualidade de entidade de certificação de pesos e medidas e das condições e fiabilidade dos equipamentos, para a realização de acções regulares de aferição da qualidade dos resultados da pesagem de veículos, por forma a evitarem-se reclamações e dúvidas sobre o funcionamento dos postos de pesagem.

2. Assegurar que seja emitido para cada Posto de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados um certificado anual de conformidade.

## **10. ADEQUAÇÃO DO REGIME DE CARGA LEGAL DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PESADOS À LEGISLAÇÃO DA SADC**

1. O Decreto Presidencial n.º 185/13, de 7 de Novembro, aprova o Regulamento sobre Características, Transformação, Peso e Dimensões, Luzes e Emissão de Gases de Escape de Veículos Automóveis, Reboques e Semi-Reboques, estabelece de entre outras características o peso bruto máximo dos veículos automóveis para efeitos de circulação.

2. A Região Económica da SADC, da qual Angola é membro de pleno direito, estabelece a carga máxima admissível por eixo simples de rodas duplas de 80 KN, ou seja cerca de 8,2 toneladas, para os veículos automóveis pesados, razão pela qual urge rever o Decreto Presidencial supra-referido, para a adequação e harmonização às recomendações regionais, facilitando desta forma as acções de fiscalização e verificação das cargas dos veículos automóveis pesados em circulação no País e também as características dos eixos e dimensões dos veículos autorizados a circular.

## 11. ESTIMATIVA DE CUSTOS E FONTES DE FINANCIAMENTO

1. Consta da 1.ª fase de implementação do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados a construção de 21 postos fixos de pesagem de veículos pesados e 20 postos de pesagem móveis, cuja listagem é apresentada nos quadros do Anexo II.

2. Os custos previstos com a implementação da 1.ª fase do Plano de Pesagem de Veículos Pesados são de cerca de Kz: 55 011 487 261,02, conforme se mostra no quadro apresentado no Anexo IV, dos quais Kz: 52 860 533 392,80 referem-se aos custos dos postos fixos e Kz: 776 580 000,00 são relativos aos postos móveis.

3. Os custos previstos com a implementação dos 9 postos fixos de pesagem da 2.ª fase do plano de pesagem estão avaliados em cerca de Kz: 22 654 514 311,20 e Kz: 504 777 000,00 para os 13 postos móveis de pesagem, conforme se detalha nos quadros do Anexo V.

4. A tabela seguinte apresenta o resumo de encargos financeiros totais com a implementação das duas fases do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados.

<b>PREVISÃO TOTAL DOS INVESTIMENTOS</b>			
<b>INVESTIMENTOS INCLUINDO A ELABORAÇÃO DE PROJECTOS E FICALIZAÇÃO DAS OBRAS</b>			
		<b>UN</b>	<b>CUSTO (KZ)</b>
	Previsão de investimentos na 1.ª fase	Un	55 011 487 261,02
	Previsão de investimentos na 2.ª fase	Un	23 666 752 431,78
	<b>INVESTIMENTO TOTAL</b>		<b>78 678 239 692,80</b>

Tabela 4: Encargos financeiros totais com a implementação das duas fases do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados.

5. A construção e sustentabilidade financeira do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados será assegurada pelas seguintes fontes de financiamento:

- Orçamento Geral do Estado, através da inscrição do Programa de Investimentos Públicos;
- Estabelecimento de Parcerias Público-Privadas, através de concessões administrativas para a construção e exploração de postos de pesagem;
- Inserção de verbas relativas à construção de postos fixos de pesagem de veículos pesados nos novos contratos de reabilitação de estradas nacionais.

## 12. BENEFÍCIOS RESULTANTES DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO

1. Com base nos resultados da contagem classificatória de tráfego e pesagem de veículos pesados efectuada nos troços de Estradas Nacionais EN 120-1, mais propriamente junto à fronteira do Luvo, na Província do Zaire, na Estrada EN 230, Troço Catete/Zenza do Itombe, na Estrada EN 100, junto à Casa Branca, na EN 120, no Desvio da Munenga e na Estrada EN 120, junto à fronteira de Santa Clara, foi possível constatar com base nos dados constantes da tabela seguinte que uma percentagem significativa de veículos automóveis pesados circulam na estrada nacionais com excesso de carga.

CONTAGEM DE TRÁFEGO EM ESTRADAS NACIONAIS						
N.º	Designação da estrada	Localidade	Volume de veículos pesados diário	Volume de veículos pesados por semana	Volume de veículos pesados anual	30% do volume pesado anual circula com excesso de carga
1	EN 120-1	Fronteira do Luvo	22	156	8112	2434
2	EN 230	Zenza do Itombe	25	178	9256	2777
3	EN 100	Casa Branca	20	139	7228	2168
4	EN 120-1	Desvio da Munenga	21	149	7748	2324
5	EN 120	Fronteira de Santa Clara	7	51	2652	796
Total				673	34996	10499

Tabela 5: Contagem de tráfego em estradas nacionais

2. A implementação do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados terá como principais benefícios a inibição da circulação de veículos com excesso de carga, através de implementação do regime de multas por excesso de carga a estabelecer em observação do estipulado na Lei sobre o Regime Geral das Contra-Ordenações, Lei n.º 19/22, de 7 de Julho, assegurando um melhor comportamento e longevidade dos pavimentos rodoviários e protegendo por essa via os investimentos efectuados pelo Executivo para a reabilitação das estradas nacionais, garantindo uma melhor, mais confortável e segura circulação rodoviária em todo o País.

### 13. PLANO DE ACÇÃO

A implementação do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados será feita em observância do plano de acção apresentado no Anexo VI, onde são descritas as acções a realizar, os órgãos e entidades responsáveis, o prazo de execução das tarefas previstas.

### 14. ACOMPANHAMENTO E MONITORAMENTO DO PLANO DE PESAGEM DE VEÍCULOS PESADOS

O INEA, enquanto entidade gestora da Rede de Estradas Nacionais, será responsável pela definição dos padrões operacionais dos postos de pesagem e monitorar de forma contínua o funcionamento efectivo da rede nacional de postos de pesagem, assim como os equipamentos relacionados com os mesmos empreendendo as acções que se revelarem necessárias à modernização de infra-estruturas e equipamentos.

### 15. CONSIDERAÇÕES FINAIS

1. É inquestionável a importância e urgência do estabelecimento de postos de pesagem em pontos definidos da Rede de Estradas Nacionais para o controlo e fiscalização de cargas em veículos automóveis pesados pelos danos severos provocados nos pavimentos rodoviários, fonte da degradação prematura dos mesmos e motivo da necessidade de mobilização de recursos financeiros avultados para a realização de acções de conservação e manutenção de infra-estruturas rodoviárias.

2. A instalação de postos de pesagem em vários locais da rede estradas nacionais será aproveitada para a realização periódica de ações de contagem classificatória de veículos para a obtenção de dados sobre o tráfego nos troços de estradas onde estão implantados os postos de pesagem.

3. Considera-se importante realçar que em simultâneo com a implementação da 1.ª fase do Plano de Pesagem de Veículos Automóveis Pesados, serão realizados estudos para a implantação de postos de pesagem automática de viaturas, por forma a reduzir os custos de construção dos postos e reduzir os eventuais embaraços criados no tráfego rodoviário com as operações de paragem e pesagem de veículos pesados. Os referidos postos serão igualmente equipados com sistemas automáticos de contagem de tráfego. Através de uma base de dados única será inserida informação sobre o funcionamento integrado dos postos de pesagem.

4. A circulação dos veículos automóveis com cargas especiais e/ou indivisíveis que excedam os limites de peso bruto ou de carga máxima por eixo será feita sob autorização antecipada do INEA e sob o controlo da Polícia Nacional.



### ANEXO II

## Identificação dos Postos de Pesagem da Primeira Fase Localização dos Postos de Pesagem Fixos (Primeira Fase) Localização dos Postos de Pesagem Móveis (Primeira Fase)

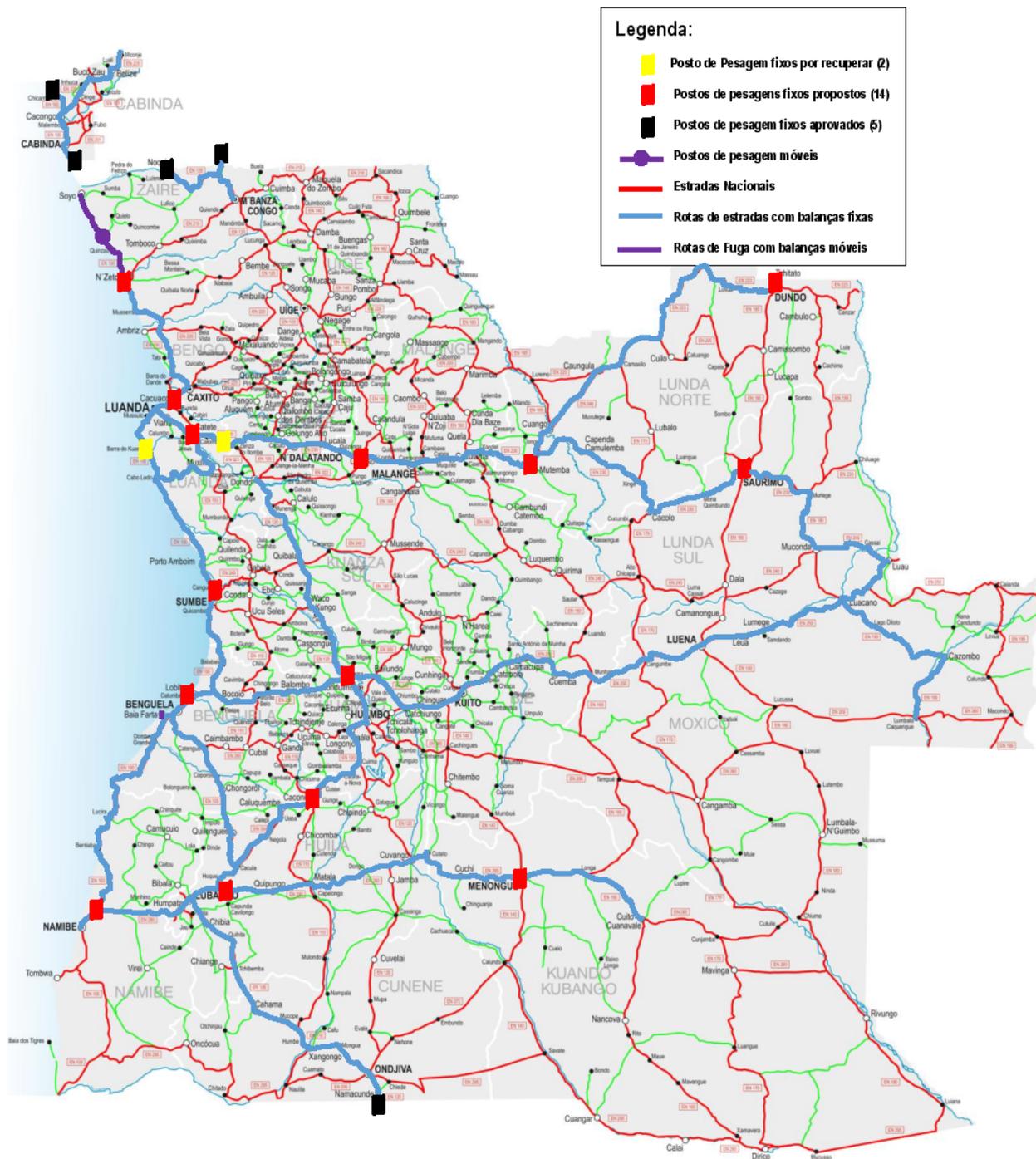


FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DOS POSTOS DE PESAGEM FIXOS (PRIMEIRA FASE)

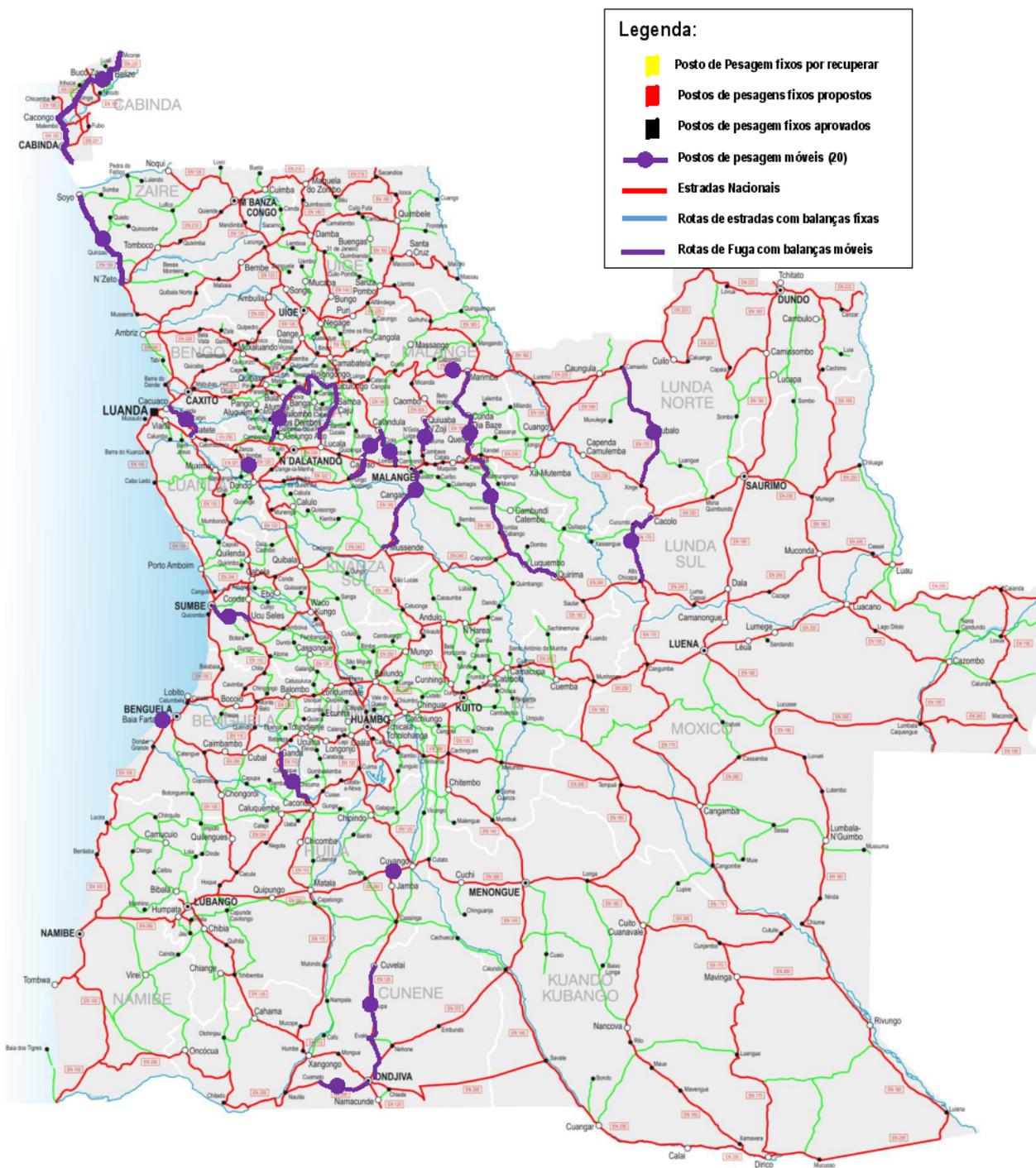


FIGURA 2 - LOCALIZAÇÃO DOS POSTOS DE PESAGEM MÓVEIS (PRIMEIRA FASE)

QUADRO Nº 1 - IDENTIFICAÇÃO DOS POSTOS DE PESAGEM NA PRIMEIRA FASE

Nº	Estrada	Designação	Provincia	Extensão da Rota (Km)	Nº de Posto de Pesagem	Localização do Posto de Pesagem
1	EN 100/ EN 200	Mic onje - Belize - Buco Zau - Bitchequete - Lândana - Cabinda - Yema	Cabinda	82	2	Yema
	EN 100	Massabi - Bichequete		36		Massabi
2	EN 100	Soyo - Nzeto - Caxito - Luanda - Sumbe - Benguela - Namibe	Cabinda, Bengo	368	6	Nzeto
			Bengo, Luanda	111		Caxito (barra do Dande)
			Luanda, Cuanza Sul	217		Luanda (barra do Kwanza)
			Cuanza Sul, Benguela	143		Desvio dos petróleões
			Benguela, Namibe	434		Lobito (colango)
						Namibe (intersecção com a EN 200)
3	EN 250	Lobito - Oitango - Alto Hama	Benguela, Huambo	242	1	Alto Hama
4	EN 105	Benguela - Desvio da Matala - Lubango - Ondjiva - Santa Clara	Benguela, Huila	360	1	Desvio da Matala
			Oumene	95	1	Santa Clara
5	EN 354	Cacula - Caluquembe - Caronda - Cisse - Cuima - Caála - Huambo	Huila, Huambo	433	1	Caronda
6	EN 120	Noqui - Lucossa - Mbanza Congo	Zaire	95	2	Noqui
				54		Luvo
7	EN 280	Namibe - Lubango - Matala - Dongo - Cuvango - Ochi - Menongue - Cuito Cuanavale	Namibe, Huila, Cuando Cubango	639	1	Menongue
8	EN 225	Xá Muteba - Dundo	Lunda Norte	529	1	Dundo
9	EN 110	Kifungundo - Funda - Catete - Cabo Ledo - Mucuma	Luanda	168	1	Catete (intersecção com a EN 110)
10	EN 230	Luanda - Catete - Maria Teresa - Ndalatando - Malanje - Xá Muteba - Xinge - Carolo - Saurimo - Creutar de Saurimo	Cuanza Norte	243	4	Zenza de Itombe
			Cuanza Norte			Luzala
			Malanje, Lunda Norte	178		Xá Muteba
			Lunda Norte, Lunda Sul	301		Saurimo (intersecção com a circular de Saurimo)
<b>TOTAL POSTOS FIXOS - PRIMEIRA FASE</b>					<b>21</b>	

QUADRO Nº 2 - IDENTIFICAÇÃO DAS ROTAS DE FUGA PARA CONTROLO NA PRIMEIRA FASE

Nº	Estrada	Designação	Provincia	Nº de Balança móvel	Extensão da Rota (Km)
1	EN 100/ EN 200	Mic onje - Bitchequete - Cabinda - Yema	Cabinda	1	217
2	EN 100	Soyo - Nzeto	Zaire	1	160
3	EN 110	Kifungundo - Funda - Catete	Luanda	1	63,6
4	EN 245	Sumbe - Uru Sées	Cuanza Sul	1	767
5	EN 100-2	Baia Farta - Intersecção com a EN 100	Benguela	1	14
6	EN 120	Orvéai - Oruala - Ondjiva	Oumene	1	172,1
7	EN 372	Ondjiva - Cuanato	Oumene	1	70
8	EN 110	Cacunda - Chicuma - Ganda	Huila, Benguela	1	109
9	EN 280	Matala - Dongo - Cuvango - Ochi - Menongue - Cuito Cuanavale	Huila, Cuando Cubango	1	526
10	EN 120/ CNO 318	Quiombo dos Dembos - Cambondo - Caxito - Morro de Binda - Alto Dundo	Cuanza Norte	1	195
11	CNO 319	Ndalatando - Golungo Alto	Cuanza Norte	1	57,4
12	EN 322	Calandula - Cacuso - Capanda	Malanje	1	108,6
13	EN 140	Lombe - Cota - Calandula	Malanje	1	53,8
14	EN 140	Malanje - Cangandala	Malanje	1	33,5
15	EN 323	Malanje - Kuaba Nzoji	Malanje	1	61,8
16	EN 160	Queia - Cunda Dia Base	Malanje	1	47
17	EN 160	Muxari - Talamungongo	Malanje	1	43
18	EN 323/ EN 160	Malanje - Marimba	Malanje	1	283
19	EN 170	Xinge - Lufalo - Canaxilo	Lunda Norte	1	201,7
20	EN 170	Carolo - Alto Chicapa	Lunda Sul	1	
<b>TOTAL ROTAS DE FUGA - PRIMEIRA FASE</b>				<b>20</b>	<b>2 493,20</b>

### ANEXO III

## Identificação dos Postos de Pesagem da Segunda Fase Localização dos Postos de Pesagem Fixos (Segunda Fase) Localização dos Postos de Pesagem Móveis (Segunda Fase)

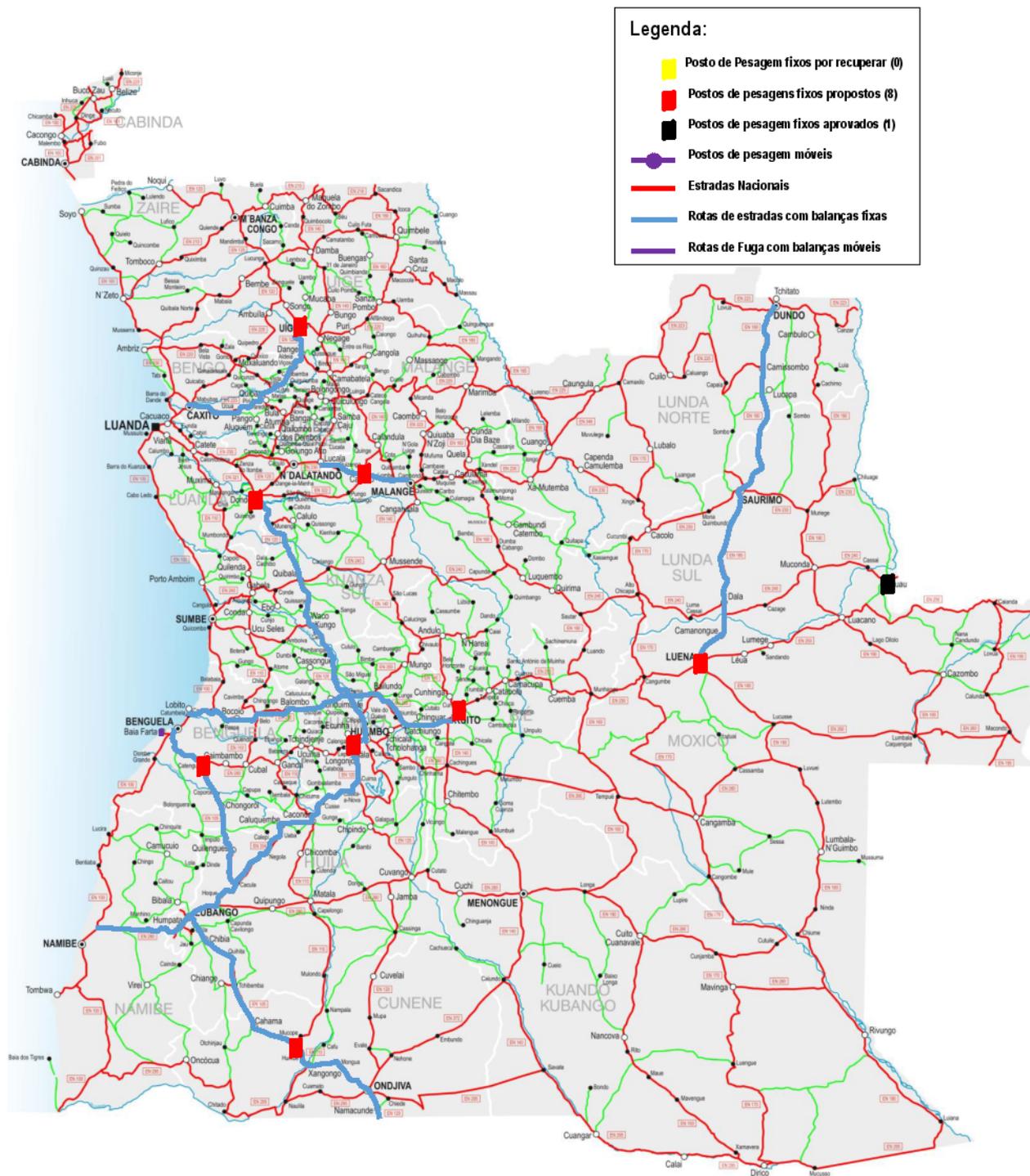


FIGURA 3 – LOCALIZAÇÃO DOS POSTOS DE PESAGEM FIXOS (SEGUNDA FASE)

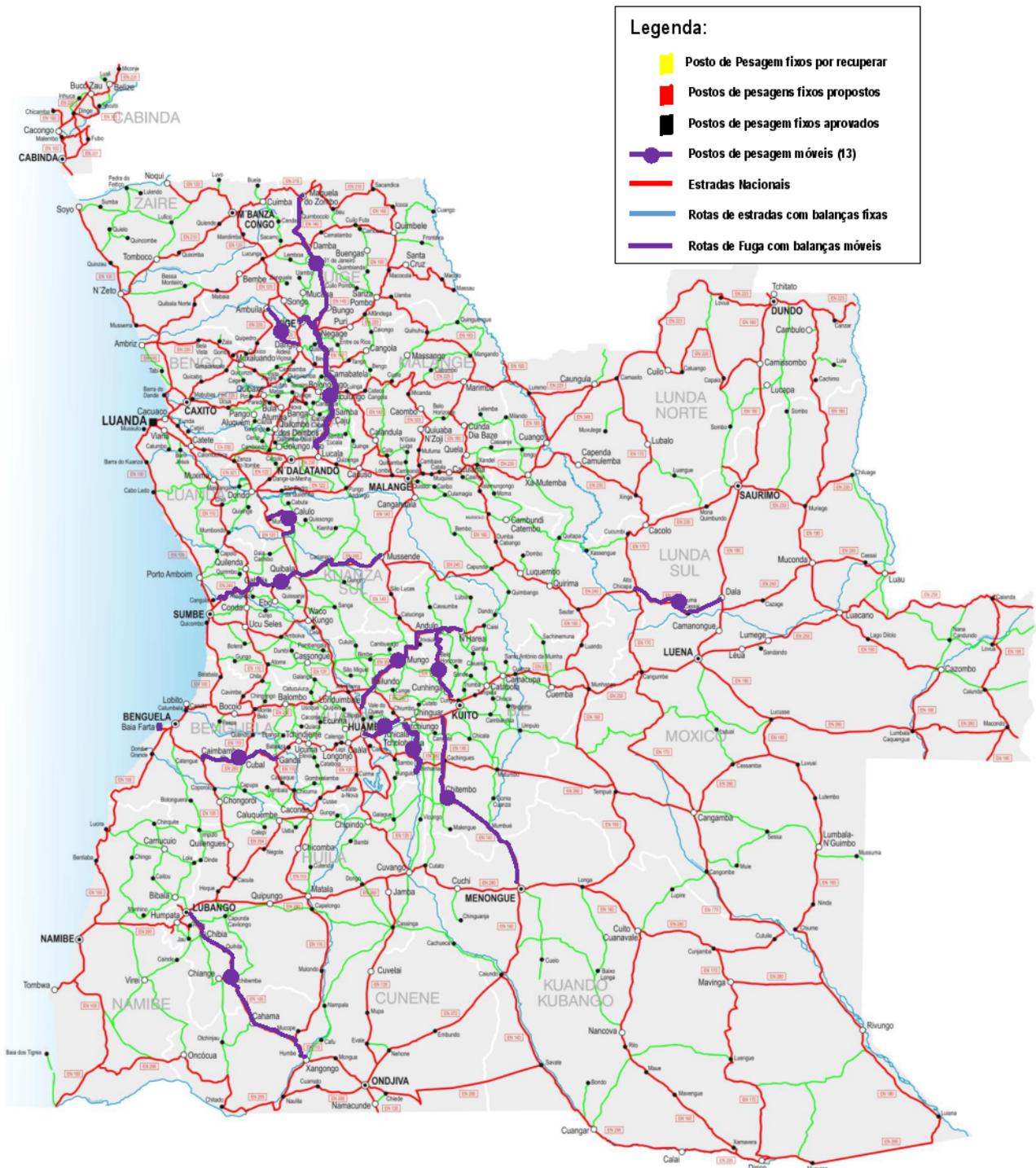


FIGURA 4 - LOCALIZAÇÃO DOS POSTOS DE PESAGEM MÓVEIS (SEGUNDA FASE)

QUADRO N.º 3 - IDENTIFICAÇÃO DOS POSTOS DE PESAGEM NA SEGUNDA FASE

Nº	Estrada	Designação	Provincia	Rota	Extensão da Rota (Km)	Nº de Posto de Pesagem	Localização do Posto de Pesagem
1	EN 105	Benguela - Desvio da Matala - Lubango - Ondjiva - Santa Clara	Benguela, Huila	Benguela (Catengue) - Desvio da Matala	220	2	Benguela (Catengue)
			Huila, Cunene	Desvio da Matala - Lubango - Chibia - Tchimbemba - Cahama - Xangongo	325		Xangongo
2	EN 321/ EN 120/ EN 354	Maria Teresa - Alto Dondo - Quibala - Waco Kungo - Alto Hama - Huambo - Caála	Cuanza Norte	Maria Teresa - Alto Dondo	71	2	Alto Dondo
				Alto Dondo - Quibala - Waco Kungo - Alto Hama - Huambo - Caála - Cuíma	472		Caála
3	EN 250	Lobito - Colango - Bocoio - Balombo - Alto Hama - Bailundo - Chinguar - Cuito - Catabol - Camacupa - Quiemba - Munhango - Cangumbe - Luena - Léua - Luacano - Luau	Benguela, Huambo, Bié	Lobito - Colango - Bocoio - Balombo - Alto Hama - Bailundo - Chinguar - Cuito	433	1	Cuito
4	EN 180	Dundo - Saurimo - Dala - Luena	Lunda Norte	Dundo - Saurimo - Dala - Luena	284	1	Luena
5	EN 250	Luau - Marco 25 - Cazombo - Lumbala Caquengue		Luau - Marco 25 - Cazombo - Lumbala Caquengue	270	1	Luau
6	EN 230	Lucala - Malarje (intersecção com a EN 323)	Cuanza Norte, Malarje	Lucala - Malarje (intersecção com a EN 323)	130	1	Cacuso (intersecção com a EN 323)
7	EN 225/ EN 120	Caxito - Rio Dande - Uíge - Negage - Samba Cajú - Lucala	Bengo, Uíge	Caxito - Rio Dande - Uíge - Negage - Samba Cajú - Lucala	585	1	Uíge
<b>TOTAL POSTOS FIXOS - SEGUNDA FASE</b>						<b>9</b>	

QUADRO N.º 4 - IDENTIFICAÇÃO DAS ROTAS DE FUGA PARA CONTROLO NA SEGUNDA FASE

Nº	Estrada	Designação	Provincia	Nº de Balança móvel	Extensão da Rota (Km)
1	EN 260	Catengue - Caimbambo - Cubal - Ganda	Benguela	1	113
2	EN 105	Lubango - Xangongo	Huila, Cunene	1	287
3	EN 120-2	Desvio da Munenga - Calulo - Luati - Lussuso	Cuanza Sul	1	82
4	EN 240	Sunbe (Petróleos) - Mussende	Cuanza Sul	1	322
5	EN 350	Huambo - Bailundo - Mungo - Andulo - Nharea	Huambo; Bié	1	304
6	EN 140	Andulo - Cuito	Bié	1	123
7	EN 260/ EN 352	Huambo - Cruzeiro - Tchicala Tcholoanga - Catchiungo	Huambo; Bié	1	68
8	HBO - 129	Catchiungo - Chinhama	Huambo; Bié	1	98
9	EN 140	Desvio do Cuito - Chitembo - Menongue	Bié; Cuando Cubango	1	298
10	EN 240	Dala - Alto Chicapa	Lunda Sul	1	173
11		Quitexi - Ambuíla	Uíge	1	80
12	EN 140	Uíge - Maquela do Zombo	Uíge	1	276
13	EN 225/ CNO 327	Samba Cajú - Banga - Quiculungo - Bolongongo	Cuanza Norte	1	60
<b>TOTAL, ROTAS DE FUGA - SEGUNDA FASE</b>				<b>13,00</b>	<b>2 284,00</b>

## ANEXO IV

### Custos de Implementação da Primeira Fase

#### PRIMEIRA FASE DE CONSTRUÇÃO E MONTAGEM DE POSTOS DE PESAGEM FIXOS

ITEM	DESIGNAÇÃO	UN	QTD	C.UNITÁRIO (KZ)	CUSTO TOTAL (KZ)
1	Custos previstos para postos fixos da primeira fase	un	21	2 517 168 256,80	52 860 533 392,80
<b>TOTAL</b>					<b>52 860 533 392,80</b>

#### PRIMEIRA FASE DE AQUISIÇÃO DE POSTOS DE PESAGEM MÓVEIS

ITEM	DESIGNAÇÃO	UN	QTD	CUSTO UNITÁRIO (KZ)	CUSTO TOTAL (KZ)
1	Balança móvel composta por ponte bascula SPT28 com 18 x 3, capacidade até 80 toneladas, 4 rampas metálicas, terminal de pesagem flynet 50 e base de assentamento	un	20,00	38 829 000,00	776 580 000,00
<b>TOTAL</b>					<b>776 580 000,00</b>

PREVISÃO DE INVESTIMENTOS NA PRIMEIRA FASE			
		UN	VALOR
1	Postos de pesagem Fixos	21	52 860 533 392,80
2	Balanças para rotas de fuga	20	776 580 000,00
3	Previsão de custos para elaboração de projectos		687 186 934,11
4	Previsão de custos para fiscalização da obra		687 186 934,11
<b>TOTAL DOS INVESTIMENTOS - 1ª FASE (KZ)</b>			<b>55 011 487 261,02</b>

## ANEXO V

## Custos de Implementação da Segunda Fase

## SEGUNDA FASE DE CONSTRUÇÃO E MONTAGEM DE POSTOS DE PESAGEM FIXOS

ITEM	DESIGNAÇÃO	UN	QUANTIDADE TDADE	CUSTO UNITÁRIO (KZ)	CUSTO TOTAL (KZ)
1	Nº de Postos de portagem	un	9	2 517 168 256,80	22 654 514 311,20
TOTAL					22 654 514 311,20

## SEGUNDA FASE DE AQUISIÇÃO DE POSTOS DE PESAGEM MÓVEIS

ITEM	DESIGNAÇÃO	UN	QTDADE	C.JUNITARIO (KZ)	CUSTO TOTAL (KZ)
1	Balança móvel composta por ponte bascula SPT28 com 18 x 3, capacidade até 80 toneladas, 4 rampas metálicas, terminal de pesagem flynet 50 e base de assentamento	un	13,00	38 829 000,00	504 777 000,00
TOTAL					504 777 000,00

## PREVISÃO DE INVESTIMENTOS NA SEGUNDA FASE

	UN	VALOR
1 Postos de pesagem Fixos	9	22 654 514 311,20
2 Postos de pesagem móveis	13	504 777 000,00
3 Previsão de custos para elaboração de projectos		253 730 560,29
4 Previsão de custos para fiscalização da obra		253 730 560,29
<b>TOTAL DOS INVESTIMENTOS - 2ª FASE (KZ)</b>		<b>23 666 752 431,78</b>

## ANEXO VI

### Plano de Acção

ITEM	ACTIVIDADE	OBJECTIVO	RESPONSÁVEL PELA ACTIVIDADE	ENTIDADE FISCALIZADORA	DATA INÍCIO	DATA TÉRMINO	RECURSOS NECESSÁRIOS (KZ)	OBSERVAÇÕES
1	Apresentação da proposta do plano de pesagem para aprovação do CNOP/ Conselho de Ministros	Validação da proposta do plano de pesagem no CNOP e Conselho de Ministros	MINOPUH	-	07/2024	12/2024		
2	Apreiação e aprovação do CNOP e Conselho de Ministros	Implementação do plano que define o funcionamento dos postos de pesagem fixos e móveis.	CNOP/ Conselho de Ministros	-	08/2024	12/2024		
3	Inscrição da proposta do plano de pesagem no OGE 2025	Materialização das acções de realização de estudos e projectos e a construção/aquisição/ montagem dos postos fixos e aquisição das balanças móveis.	MINOPUH	-	09/2024	12/2024		
4	Realização de concurso limitado para elaboração de estudos e projectos dos postos de pesagem fixos.		Comissão de avaliação de propostas criada pelo MINOPUH	MINOPUH	01/2025	02/2025		
5	Elaboração de estudos e projectos de postos de pesagem	Permitir a construção dos postos de pesagem nos locais definidos na proposta do plano de pesagem	Empresas de elaboração de estudos e projectos a contratar	MINOPUH	03/2025	06/2025	687 186 934,11	
6	Realização de concurso Público para construção e fiscalização dos postos de pesagem fixos, incluindo a aquisição de balanças móveis para às rotas de fuga.	Construção dos postos fixos e aquisição das balanças móveis	Comissão de avaliação de propostas criada pelo MINOPUH	MINOPUH	07/2025	08/2025		
7	Execução dos postos de pesagem e aquisição de balanças móveis	Garantir a implementação do controle de cargas	Empresas de construção contratadas	Empresas de fiscalização contratadas/MINOPUH	09/2025	02/2026	54 324 300 326,91	
8	Realização de concursos Público para exploração dos postos fixos e móveis de pesagem.	Cumprimento das formalidades legais relativas a contratação de empreitadas	Comissão de avaliação de propostas criada pelo MINOPUH	MINOPUH	11/2025	12/2025		
9	Implementação do Plano de Pesagem de Veículos Pesados	Realizar o controle de cargas transportadas através de postos fixos e balanças móveis na rede de estradas nacionais	Empresas concessionárias, Polícia Nacional, MINOPUH	Empresas de Fiscalização	04/2026	-		

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

(24-0008-C-PR)

# PRESIDENTE DA REPÚBLICA

## Decreto Presidencial n.º 13/25

de 22 de Janeiro

Considerando que está em curso no País um extenso e importante programa de reabilitação das infra-estruturas que demanda elevados recursos financeiros para a sua implementação, assim como para a sua conservação e manutenção;

Atendendo que as Acções de Conservação e Manutenção das Infra-Estruturas Rodoviárias têm sido realizadas com limitações devido à alocação insuficiente de recursos financeiros, o que contribui para a degradação precoce de algumas infra-estruturas rodoviárias;

Tendo em conta que as portagens são instrumentos viáveis e imediatos para a arrecadação de receitas, que servirão para financiar as Acções de Conservação e Manutenção das Infra-Estruturas Rodoviárias;

Havendo a necessidade de se estabelecer um plano de instalação de postos de portagens nas fronteiras e nos eixos estruturantes da Rede de Estrada Nacional que constitui um instrumento complementar à estratégia aprovada pelo Decreto Presidencial n.º 267/19, de 30 de Agosto, que aprova a 1.ª fase do referido Plano;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea b) do artigo 120.º e do n.º 4 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

### ARTIGO 1.º

#### (Aprovação)

É aprovado o Plano de Instalação de Postos de Portagens, anexo ao presente Decreto Presidencial, de que é parte integrante.

### ARTIGO 2.º

#### (Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

### ARTIGO 3.º

#### (Entrada em vigor)

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado pela Comissão Económica do Conselho de Ministros, em Luanda, aos 5 de Dezembro de 2024.

Publique-se.

Luanda, aos 7 de Janeiro de 2025.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.