

MUNICÍPIO DO ENTRONCAMENTO**Editais n.º 1190/2019**

Sumário: Taxas para estacionamento de motociclos e ciclomotores no parque de estacionamento subterrâneo da Praça de Salgueiro Maia.

Taxas para estacionamento de motociclos e ciclomotores no parque de estacionamento subterrâneo da Praça Salgueiro Maia

Jorge Manuel Alves de Faria, Presidente da Câmara Municipal do Entroncamento.

Faz saber que, por deliberação tomada em reunião ordinária realizada em 16/09/2019 e sessão da Assembleia Municipal efetuada em 25/09/2019, foi aprovada a Proposta de Criação de Taxas para Estacionamento de Motociclos e Ciclomotores, no Parque de Estacionamento Subterrâneo da Praça Salgueiro Maia.

As Taxas para Estacionamento de Motociclos e Ciclomotores, no Parque de Estacionamento Subterrâneo da Praça Salgueiro Maia, entram em vigor, após a sua publicação nos termos legais.

Para constar, se publica o presente edital e outros de igual teor que vão ser afixados nos lugares públicos do costume.

O presente edital encontra-se igualmente disponível na página oficial do Município em www.cm-entroncamento.pt

2 de outubro de 2019. — O Presidente da Câmara Municipal, *Jorge Manuel Alves de Faria*.

Criação de taxas para estacionamento de motociclos/ciclomotores/quadriciclos no Parque de Estacionamento Subterrâneo na Praça Salgueiro Maia**0 — Enquadramento legal**

Competências — nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 25.º do anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, compete à assembleia municipal, sob proposta da câmara municipal aprovar as taxas do município e fixar o respetivo valor.

Proposta de taxas — Lei n.º 53-E/2006 de 29 de dezembro na sua atual redação.

1 — Introdução

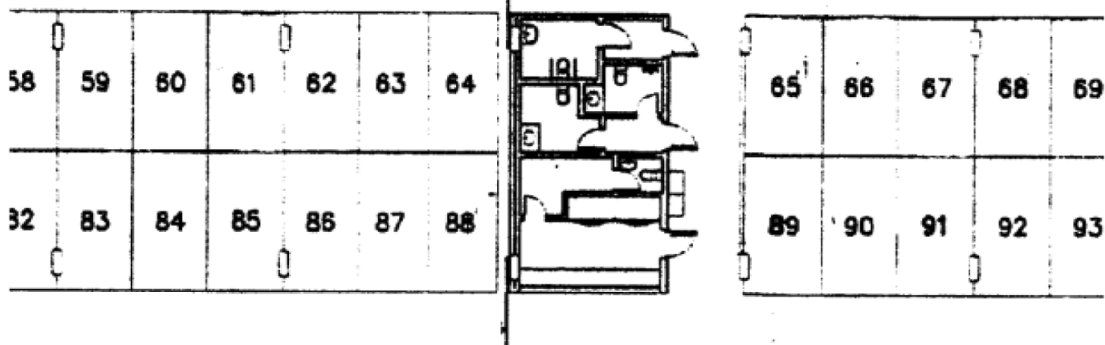
O Regulamento do Parque de Estacionamento Subterrâneo tem por objeto a organização, gestão e funcionamento do parque para viaturas ligeiras e motos, construído na Praça Salgueiro Maia, no Entroncamento (n.º 1, artigo 1.º).

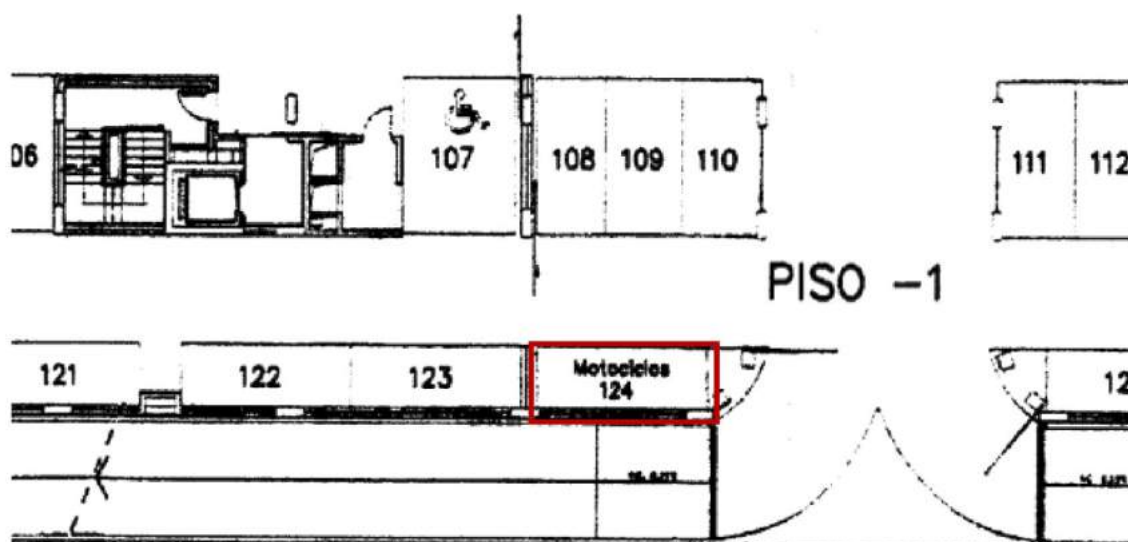
O n.º 7 do artigo 9.º do Regulamento, refere que tendo em conta fatores como a baixa procura de estacionamento ou outros que venham a ser considerados relevantes, poderá a Câmara Municipal deliberar a criação de áreas de estacionamento com características de exploração diferenciadas, cujas condições específicas de ocupação deverão constar de um normativo a aprovar pelo órgão executivo.

O Parque tem sido utilizado na sua quase totalidade por veículos automóveis.

Contudo tem-se assistido ao longo da última década a um incremento significativo da aquisição de motociclos/ciclomotores, conforme relataremos de seguida.

Atualmente existe uma zona demarcada para estacionamento de motociclos (lugar 124), que contempla 3 unidades e se situa no piso -1.





2 — Breve caracterização do setor dos motociclos/ciclomotores/quadriciclos

2.1 — Evolução do número de matrículas no período 2008 a 2017

Matrículas de Ciclomotores, Motociclos e Quadriciclos em Portugal, por anos

Anos	Motociclos +50		Quadriciclos		Ciclomot e Motoc -50		Total Geral	
	Unidades	% no TP	Unidades	% no TP	Unidades	% no TP	Unidades	% no TP
2008	10 762	6%	5 744	26%	7 507	20%	24 013	10%
2009	13 395	8%	3 858	17%	5 934	16%	23 187	10%
2010	18 907	11%	3 423	15%	4 652	12%	26 982	12%
2011	18 964	11%	2 542	11%	3 801	10%	25 307	11%
2012	17 200	10%	1 298	6%	3 233	8%	21 731	9%
2013	14 617	9%	1 034	5%	2 432	6%	18 083	8%
2014	15 434	9%	968	4%	2 304	6%	18 706	8%
2015	17 594	10%	995	4%	2 608	7%	21 197	9%
2016	19 762	12%	1 151	5%	2 609	7%	23 522	10%
2017	24 813	14%	1 187	5%	3 091	8%	29 091	13%
TP - Total no período	171 448	74%	22 200	10%	38 171	16%	231 819	100%

FONTE:ACAP - ESTATÍSTICAS DO SECTOR AUTOMÓVEL - EDIÇÃO DE 2018 - Quadro n.º 16

De acordo com o documento “Estatísticas do Setor Automóvel-edição de 2018” publicado pela ACAP, no período que vai de 2008 a 2017, foram emitidas em Portugal 231.819 matrículas, das quais 74 % relativas a motociclos (cilindrada >50 cm³), 10 % relativas a quadriciclos e 16 % respeitantes a ciclomotores (cilindrada até 50 cm³).

Na categoria de ciclomotores (≤50 cm³, assistiu-se a uma quebra acentuada ao longo do período, passando de um peso no total das matrículas de 20 % em 2008 para 8 % em 2017.

Simultaneamente, aumentou o n.º de matrículas de motociclos (>50 cm³), passando de um peso de 6 % em 2008 para 14 % em 2017.

Ainda de acordo com o documento da ACAP, verifica-se que mais de metade das matrículas de motociclos (>50 cm³) se situam no escalão de 51 a 125 cm³, tendo mesmo registado um incremento de 18,9 % de 2016 para 2017.

Segundo o site <http://www.imt-ip.pt/>, os titulares de carta de condução válida para veículos da categoria B (automóveis ligeiros) consideram-se também habilitados para a condução de motociclos de cilindrada não superior a 125 cm³ e de potência máxima até 11 KW(categoria A1), desde

que tenham idade igual ou superior a 25 anos ou sejam titulares de habilitação legal válida para a condução de ciclomotores (Lei n.º 78/2009, de 13 de Agosto).

QUADRO N.º 22

Matrículas (*) de Motociclos em Portugal, por escalões de cilindrada

Escalões cilindrada (cm3)	Unidades		% var. 17/16	% do Total	
	2016	2017		2016	2017
De 51 a 125	12198	14506	18.9	61.7	58.5
De 126 a 250	591	569	-3.7	3.0	2.3
De 251 a 500	1662	2495	50.1	8.4	10.1
De 501 a 750	2316	3272	41.3	11.7	13.2
De 751 a 1000	1578	2168	37.4	8.0	8.7
Mais de 1000	1417	1795	26.7	7.2	7.2
Eléctrico		8	—	0.0	0.0
Total	19 762	24 813	25.6	100.0	100.0

(*) Nota: valores referentes apenas a matrículas de Representantes Oficiais de Marca.

Origem: IMT

Fonte: ACAP

Para além do peso do escalão 51-125 cm³, assiste-se igualmente a um aumento do n.º de matrículas em 4 dos escalões superiores com subidas estruturais fortes, embora ainda assim menores do que o 1.º

2.2 — Algumas características físicas deste tipo de veículos

Com vista a estudar a eventual adaptação de alguns lugares de estacionamento a ciclomotores, foi feita uma pesquisa sobre os tipos mais comuns destes veículos (vd. folha seguinte)

Analisaram-se:

Ciclomotores/motociclos

Até 50 cm³ — 2 modelos

>50 cm³- até 125 cm³ — 1 modelo

>125 cm³- até 500 cm³ — 1 modelo

>1.000 cm³ — até 1.300 cm³ — 2 modelos

Quadriciclos

Até 50 cm³ — 1 modelo

>50 cm³ — até 250 cm³ — 1 modelo

>250 cm³ — até 500 cm³ — 1 modelo




Nesta variedade de modelos concluímos que:

O comprimento máximo foi verificado no modelo de 1.037 cm³ de cilindrada, com 2,28 metros
A largura máxima foi verificada na moto 4 de 493 cm³ com 1,21 metros.

Medidas Tipo (comprimento e largura) ciclomotores e motos 4

			
Designação			
Comprimento (metros)	1,760	1,895	1,955
Largura (metros)	0,705	0,775	0,740
Cilindrada (cm3)	50,00	50,00	124,70

			
Designação			
Comprimento (metros)	2,098	2,230	2,280
Largura (metros)	0,826	0,750	0,930
Cilindrada (cm3)	471,00	1 298,00	1 037,00

			
Designação			
Comprimento (metros)	0,970	1,960	2,115
Largura (metros)	0,660	1,010	1,210
Cilindrada (cm3)	49,00	229,60	493,00

Comprimento máximo

2,280 Ciclomotor cc 471

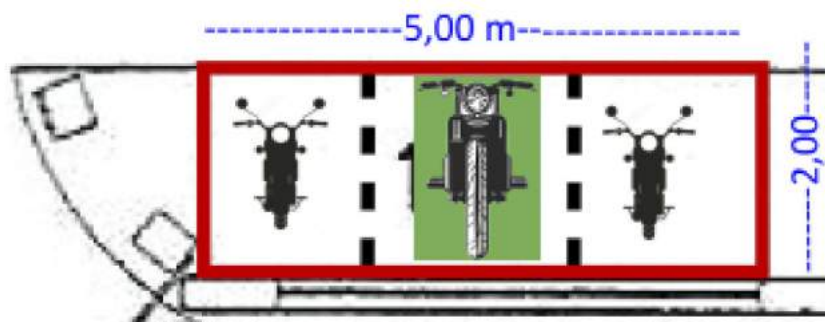
Largura máxima

1,210 Moto 4 cc 493

3 — Especificidades do parque de estacionamento

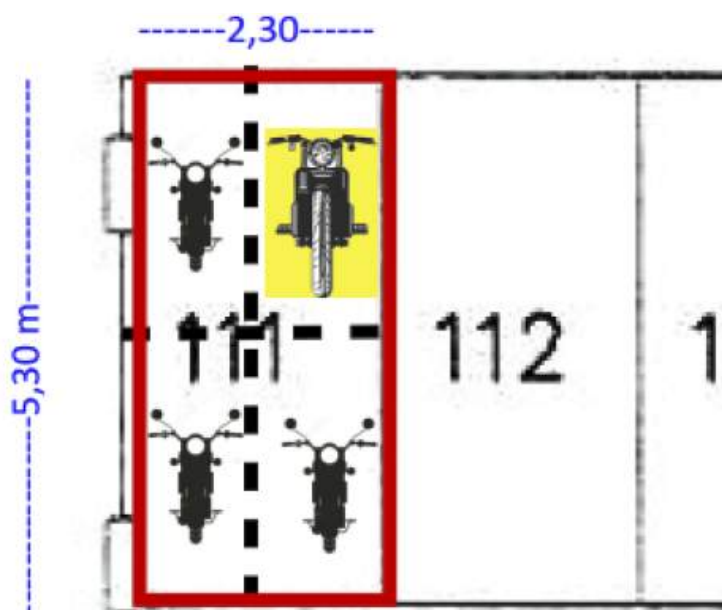
3.1 — Dimensões dos lugares

Os lugares de estacionamento junto à parede, portanto com movimentação do veículo por um só lado, têm 5,00 m x 2,00 m. Estes locais comportam 3 ciclomotores/motociclos, num formato com o da figura, ou mesmo, numa disposição em oblíquo.



Os lugares afastados da parede e preferencialmente nos topos serão mais flexíveis, visto que em algumas situações podem permitir a movimentação lateral do ciclomotor/motociclo.

Nestes lugares, é possível arrumar 4 veículos com estas características.



O estacionamento em diagonal permite uma melhor acomodação, o que também poderá vir a ser verificado.

Viaturas com dimensões superiores às disponíveis neste âmbito, deverão ocupar lugares destinados ao estacionamento de viaturas automóveis e pagar a taxa em conformidade.

3.2 — Sistema de gestão

O sistema informático de gestão do parque (que inclui a faturação e a gestão das cancelas), só permite a existência de 1 tarifário por períodos de tempo.

Não comporta por isso, a existência de taxas diferentes da estrutura atual, como seria o caso de uma tabela específica para ciclomotores/motociclos, por períodos de tempo.

4 — Taxas

A utilização do parque por ciclomotores/motociclos só poderá ser efetuada mediante o pagamento de uma taxa de avença mensal.

4.1 — Situação atual

Atualmente existe uma avença diurna e uma avença 24 horas, com taxas mensais, conforme estabelece o n.º 3 do artigo 9.º do regulamento do parque:

Art.º 2º		
Taxação Periódica		
1	Avença diurna (entre as 6h e as 23h)	12,85
2	Avença 24 horas	25,70

Tendo em consideração que um lugar de estacionamento poderá ser ocupado por 4 ciclomotores/motociclos, será lógico que também a taxa a aplicar seja ¼ da atualmente em vigor.

4.2 — Método de Fundamentação das Taxas

De acordo com o princípio da equivalência jurídica — artigo 4.º da Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro (Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais — RGTAL), — o valor das taxas das autarquias locais é fixado tendo em conta o princípio da proporcionalidade correlacionando o custo ocorrido e o benefício auferido pelo particular, podendo, em observância por este princípio, ser fixadas com base em critérios de incentivo ou desincentivo à prática de certos atos ou operações.

Neste sentido, a seguir se procede a uma sucinta explanação da metodologia adotada na mencionada fundamentação económico-financeira, constante dos quadros que integram o presente documento, de modo a permitir uma melhor compreensão dos mesmos.

Estimação do Custo da Contrapartida

O custo da contrapartida associada a cada taxa resultou da aplicação da seguinte fórmula:

$$CC = Tm \times CMOD + Tm \times CAM + Tm \times CFSE + Tm \times CIND$$

CC — Custo da contrapartida associado a cada taxa

TM — Tempo médio de execução das tarefas associadas a cada taxa, em minutos;

CMOD — Custo da Mão -de -obra direta, por minuto;

CAM — Amortizações de cada Centro de Custo Principal respetivo, por minuto;

CFSE — Fornecimentos e Serviços de Terceiros, por minuto;

CIND — Custo da Mão-de-obra direta, + Amortizações + FSE dos Centros Auxiliares, por minuto

O CMOD — Custo/minuto em Mão-de-obra direta, foi estimado considerando o valor da remuneração por minuto dos funcionários.

O CAM — Custo/minuto com as Amortizações

O CFSE — Custo/minuto com FSE (Eletricidade + Conservação e Reparação + Limpeza + Encargos Financeiros).

O CIND — Custos Indiretos/ minuto, que resultam da repartição pelos Centros de Custos Principais dos custos de Mão-de-obra Direta, dos custos com FSE e dos custos das Amortizações dos Centros de Custos Auxiliares.

De acordo com a metodologia seguida, o valor das taxas agora definido teve em conta o referencial de base (custo da contrapartida) multiplicado pelo coeficiente de benefício do requerente e pelo coeficiente de incentivo/desincentivo.

Nas taxas em que o coeficiente de benefício é determinante na fixação do seu quantitativo (casos em que o coeficiente de benefício é superior a um), a estimativa do custo da contrapartida serve como um valor referencial, permitindo ainda dar-se expressão/tradução numérica ao benefício do particular.

Ora, quando o Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais estabelece que o valor da taxa não poderá ser superior ao custo da atividade local ou ao benefício auferido pelo particular, está a permitir indexar taxas ao benefício que o município entende que se refletirá na esfera do particular ao potenciar situações geradoras de rentabilidade, sem que, no entanto, seja possível, como é evidente, a quantificação desse benefício, que poderá divergir de particular para particular em função da sua capacidade de aproveitamento e de geração/produção de rendimento.

Assim sendo, por potenciar rentabilidade, os municípios poderão exigir o pagamento de taxas que incidem sobre utilidades prestadas aos particulares, em respeito pelo princípio da prossecução

do interesse público local e visando a satisfação das necessidades financeiras das autarquias locais e a promoção de finalidades sociais e de qualificação urbanística, territorial e ambiental.

Por outro lado, refere-se que o valor da taxa poderá suportar um coeficiente de incentivo/desincentivo consoante se pretenda estimular/retrair a ocorrência de determinada prática ou comportamento, assumindo este coeficiente valor inferior ou superior a um, respetivamente.

Os coeficientes de benefício e de incentivo/desincentivo então definidos visam traduzir de uma forma consistente as estratégias políticas municipais, nos termos que melhor constam, para cada taxa específica, dos quadros que se seguem.

A aplicação desta metodologia tem a vantagem de tornar mais explícitas as opções feitas quando se fixam os valores das taxas, favorece o controlo político sobre os valores propostos e realça as correções que necessitam de ser introduzidas no valor das mesmas.

Importará ainda referenciar que na fixação do valor das taxas se privilegiou a manutenção das opções políticas subjacentes à fixação dos valores das taxas atuais.

4.3 — Custos

Os custos envolvidos, têm o seu principal enfoque na atividade operacional e administrativa necessária à prática do ato e envolve os meios humanos e materiais afetos ao serviço.

				Custo base	0,03540 €	0,07937 €	0,00003 €		0,00019 €		0,00015 €	
				incremento 2019/2016	1,028000	1,028000	1,02800 €		1,02800 €		1,02800 €	
	A - TOTAL CUSTOS DIRETOS + CUSTOS INDIRETOS	Fiscaliz. / Vigilância	Gestão		0,03639 €	0,08159 €	0,00003 €		0,00019 €		0,00015 €	
					Fiscaliz. / Vigilância	Gestão	TEMPO UTILIZ.	TOTAL	TEMPO UTILIZ.	TOTAL	TEMPO UTILIZ.	TOTAL
					MODIRETA		AMORTIZAÇÕES (ESTACIONA./MIN)		FSE (POR ESTACIONA/TO/MIN)		CUSTOS INDIRETOS eur	
					TEMPO EM MINUTOS		CUSTOS DIRETOS EM EUROS					
ANEXO B	Parque de Estacionamento Subterrâneo da Praça Salgueiro Maia											

Art.º 2º	Taxação periódica (preço mensal)										
Avença diurna (entre as 6h e as 23h) para ciclomotores/motociclos - taxa mensal											
4	11,50 €	2,2556	1,5789	0,08 €	0,13 €	30600	0,84 €	30600	5,952 €	30600	4,50 €
Avença 24 horas para ciclomotores/motociclos - taxa mensal											
5	16,20 €	3,8346	1,5789	0,14 €	0,13 €	43200	1,18 €	43200	8,403 €	43200	6,35 €

4.4 — Taxas propostas

TABELA DE TAXAS E LICENÇAS NÃO URBANÍSTICAS CAPÍTULO VI - SECÇÃO I ANEXO B ao Regulamento do Parque de Estacionamento Subterrâneo da Praça Salgueiro Maia				TAXA VIGOR	A - TOTAL CUSTOS DIRETOS + CUSTOS INDIRETOS	B - COEFI- CIENTE BENE-FÍCIO	C - COEFICIENTE INCENTIVO / DESINCEN- TIVO	D = A x B x C	TAXA €	TAXAS € propostas
Art.º 2º	Taxação Periódica									
4	Avença diurna (entre as 6h e as 23h) para ciclomotores/motociclos - taxa mensal				-	11,50	0,28	1,00	3,21	3,21
5	Avença 24 horas para ciclomotores/motociclos - taxa mensal				-	16,20	0,40	1,00	6,42	6,42

Com base no exposto e tendo em conta:

1 — Que 4 motociclos/ciclomotores ocupam o lugar de um automóvel

2 — Que o sistema de gestão do parque não permite outro tarifário em simultâneo para ocupações por período de tempo

propõe-se a criação de avenças diurna (n.º 4) e 24 horas (n.º 5) para este tipo de veículos, cujas taxas a aplicar serão de 3,21 €/mês e 6,42 €/mês respetivamente.

312642548