

## PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

IDENTIFICAÇÃO DA PROPOSTA		
ID da proposta	Processo	Atividade / Procedimento
<b>PR/2026/19801</b>	<b>29350/2026</b>	<b>Proposta à Câmara Municipal</b>
Assunto do Processo		
<b>Proposta à Câmara Municipal - Alteração das Taxas Aplicáveis às Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL) – Aprovação final – artigo 58.º Tabela de Taxas</b>		
Unidade Administrativa		
<b>DJ - DAAJ - DIVISÃO</b>		
Propósito		
<b>Órgãos Colegiais \ Deliberação Câmara Municipal</b>		
Órgão/Cargo que resolve		
<b>Câmara Municipal de Braga</b>		

### PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

Ao abrigo da alínea b) e g), do n.º 1, do artigo 25.º e da alínea k) do n.º 1, do artigo 33.º, ambos do Regime Jurídico das Autarquias Locais, propõe-se que a Câmara Municipal delibere aprovar submeter à aprovação da Assembleia Municipal, a alteração das taxas previstas no artigo 58.º da Tabela de Taxas Municipais, nos termos previstos na informação que se anexa.

### DOCUMENTO ASSINADO ELETRONICAMENTE



**ASSUNTO: Alteração das Taxas Aplicáveis às Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL) – Aprovação final – artigo 58.º Tabela de Taxas**

**Considerando que:**

1. O significativo aumento da oferta de rotas em transporte público que a empresa municipal TUB – Empresa de Transportes Urbanos de Braga, E.M., tem vindo a concretizar ao longo dos últimos anos, aliado ao reforço e melhoria da oferta, à renovação da frota e à redução tarifária dos transportes previstos para 2026, criam, atualmente, condições efetivas para uma mobilidade urbana mais equilibrada, acessível e sustentável;
2. A redução transversal de 14% em todos os títulos de transporte de carregamento mensal constitui um incentivo direto à utilização do transporte público coletivo, potenciando a captação de novos clientes e ampliando as alternativas de mobilidade para todos os cidadãos;
3. A expansão da rede, a melhoria das frequências, o reforço da fiabilidade do serviço, a modernização da frota e a redução tarifária permitem aos cidadãos dispor de soluções de transporte público mais competitivas face ao automóvel particular, promovendo uma mudança gradual de comportamentos e reduzindo a dependência do estacionamento em espaço público, sobretudo nas zonas mais centrais da cidade de Braga;
4. O Município de Braga prossegue a orientação estratégica de qualificar o centro urbano enquanto espaço privilegiado de fruição pública, promovendo a primazia da mobilidade pedonal e a mitigação progressiva do tráfego automóvel;
5. Tal objetivo traduz-se na redução gradual da circulação de veículos motorizados, visando a diminuição dos impactos ambientais associados, designadamente ao nível da poluição atmosférica e sonora;
6. A concretização deste objetivo pressupõe a implementação de políticas públicas de mobilidade sustentável, assentes, nomeadamente, na melhoria contínua da eficiência, cobertura e atratividade dos transportes públicos urbanos;
7. Paralelamente, justifica-se a adoção de medidas de gestão da procura, incluindo o ajustamento progressivo das tarifas de estacionamento no espaço público, com o propósito de desincentivar a utilização do transporte individual motorizado no centro urbano;
8. É neste contexto de melhoria contínua de oferta, de maior atratividade tarifária e de reforço das alternativas de mobilidade que se enquadra a necessidade de atualização das taxas do estacionamento, previstas no artigo 58.º da Tabela de Taxas Municipais;

**Considerando ainda que:**

9. Em reunião de 18 de fevereiro de 2026, o Executivo Municipal deliberou aprovar o início do procedimento de revisão regulamentar, designadamente para alteração do artigo 58.º da Tabela de Taxas, anexa ao Código Regulamentar do Município de Braga (CRMB);
10. Pelo Aviso n.º AV/01/2026, publicado no sítio institucional do Município de Braga em 23 de fevereiro de 2026, foi dado conhecimento à população do início do referido procedimento, no qual se dava conta da intenção de alterar o artigo 58.º da Tabela de Taxas, em cumprimento do disposto no artigo 98.º do Código do Procedimento Administrativo;
11. No prazo legalmente estipulado para o efeito, não se verificou a constituição de quaisquer interessados nem foram apresentados contributos ou sugestões;
12. Concluída a fase inicial do procedimento regulamentar em referência, na sequência da respetiva deliberação da Câmara Municipal realizada em 13.04.2026, foi submetido o Projeto de Regulamento a consulta pública, para recolha de sugestões, mediante a sua publicação na 2ª Série do Diário da República, pelo Edital n.º 467/ 2026 de 24.04.2026, e no site institucional do Município, pelo período de 30 dias, nos termos previstos no artigo 101.º do CPA;
13. O período de consulta pública terminou sem que tenham sido rececionados quaisquer contributos;

**E mais considerando que:**

1. A taxa de estacionamento em zonas de duração limitada não se exaure na sua dimensão meramente tributária de contrapartida pela utilização privativa de um bem do domínio público, mas assume-se, primordialmente, como um instrumento de regulação pública e de conformação do espaço urbano, vocacionado para a gestão eficiente de um recurso escasso e para a garantia da rotatividade, condição sine qua non para a vitalidade económica e social dos centros urbanos;
2. A taxa de estacionamento serve como instrumento de regulação de comportamentos, incentivando a transição para modos de transporte mais sustentáveis, em linha com as atribuições municipais no domínio da mobilidade e transportes, nos termos da alínea m) do n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro;
3. Os municípios podem criar taxas nos termos do regime geral das taxas das autarquias locais, estando a sua criação subordinada aos princípios da equivalência jurídica, da justa repartição dos encargos públicos e da publicidade, incidindo sobre utilidades prestadas aos particulares, geradas pela atividade dos municípios ou resultantes do benefício económico decorrente da realização de investimentos municipais — cfr. artigo 20.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro;
4. O artigo 3.º da Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro (Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais — RGTAL), na sua atual redação, dispõe que as taxas das autarquias locais são

tributos que assentam na prestação concreta de um serviço público local, na utilização privada de bens do domínio público e privado das autarquias locais ou na remoção de um obstáculo jurídico ao comportamento dos particulares, quando tal seja atribuição das autarquias locais, nos termos da lei;

5. O valor das taxas, respeitando a necessária proporcionalidade, pode ser fixado com base em critérios de desincentivo à prática de certos atos ou operações — cfr. artigo 4.º da Lei n.º 53-E/2006;
6. As taxas das autarquias locais são criadas por regulamento aprovado pelo órgão deliberativo respetivo, devendo o regulamento que crie taxas municipais conter obrigatoriamente, sob pena de nulidade:
  - a) A indicação da base de incidência objetiva e subjetiva;
  - b) O valor ou a fórmula de cálculo do valor das taxas a cobrar;
  - c) A fundamentação económico-financeira relativa ao valor das taxas, designadamente os custos diretos e indiretos, os encargos financeiros, amortizações e futuros investimentos realizados ou a realizar pela autarquia local;
  - d) As isenções e sua fundamentação;
  - e) O modo de pagamento e outras formas de extinção da prestação tributária admitidas;
  - f) A admissibilidade do pagamento em prestações — cfr. artigo 8.º da Lei n.º 53-E/2006;
7. A fundamentação económico-financeira que justifica a alteração ao valor da taxa em apreço encontra-se anexa à presente proposta, constituindo parte integrante da mesma — cfr. Anexo I;
14. De acordo com o disposto no artigo 33.º, n.º 1, alínea k), do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, compete à Câmara Municipal elaborar e submeter à aprovação da Assembleia Municipal os projetos de regulamentos externos do Município e nos termos do artigo 25.º, n.º 1, alínea g), do mesmo normativo legal, compete à Assembleia Municipal, sob proposta da câmara municipal, aprovar os regulamentos com eficácia externa do Município;
15. Igualmente, dispõe o artigo 25.º, n.º 1, alínea b), do mencionado RJAL, que compete à Assembleia Municipal, sob proposta da câmara municipal, aprovar as taxas do município e fixar o respetivo valor.

**Assim,**

Propõe-se que, ao abrigo da alínea b) e g), do n.º 1, do artigo 25.º e da alínea k) do n.º 1, do artigo 33.º, ambos do RJAL, a Câmara Municipal delibere aprovar submeter à aprovação da Assembleia Municipal, a alteração das taxas previstas no artigo 58.º da Tabela de Taxas Municipais, nos termos previstos no quadro *infra*:

Artº 58	Estacionamento de duração limitada (ZEDL):	Valor
	<b>1 – Zonas de Estacionamento de Duração Limitada</b> (De segunda a sexta-feira entre as 09.00 e as 19.00 horas e aos sábados entre as 09.00 às 13.00 horas, exceto em dias de feriados, custo por hora)	1,00 €
	<b>2 – Avenças:</b>	
	2.1 – Moradores, por mês	10,00 €
	2.2 – Comerciantes, profissionais liberais e outros, por mês	20,00 €
	2.3 – Residentes do concelho de Braga que sejam proprietários de um veículo 100% elétrico, por ano	12,00 €

#### Documentos Anexos:

Anexo I – Fundamentação económica das taxas aplicáveis às Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL).

### DOCUMENTO ASSINADO ELETRONICAMENTE

#### Anexo I

#### Fundamentação económica das taxas aplicável às zonas de estacionamento de duração limitada (ZEDL)

##### 1. Enquadramento

O presente estudo de Fundamentação económica e financeira da Taxa aplicável às zonas de estacionamento de duração limitada (ZEDL), visa dar cumprimento ao disposto na alínea c), do n.º 2,

do artigo 8º, da [Lei n.º 53-E/2006](#), de 29 de dezembro (RGTL), na sua atual redação, designadamente proceder à fundamentação económica e financeira das taxas municipal em apreço. Pretende-se fundamentar a fórmula de cálculo das taxas a aplicar nas ZEDL com controlo através de parómetros, nas avenças para moradores, comerciantes e residentes do concelho de Braga que sejam proprietários de um veículo 100% elétrico das áreas abrangidas por ZEDL, bem como das ruas e praças sem trânsito, ou sem estacionamento contíguo a ZEDL âmbito da Secção III da parte D do Código regulamentar do Município de Braga.

As taxas são tributos que têm um carácter bilateral, sendo a contrapartida, nos termos do artigo 3.º da [Lei n.º 53-E/2006](#), de 29 de dezembro (RGTL), na sua atual redação de:

- Prestação concreta de um serviço público local;
- Utilização privada de bens do domínio público e privado da autarquia; ou
- Remoção dos limites jurídicos à atividade dos particulares.

O elemento distintivo entre taxa e imposto é a existência ou não de sinalagma e o RGTL reforça para a necessidade da verificação deste sinalagma, determinando expressamente que, na fixação do valor das taxas, os Municípios devem respeitar o princípio da equivalência jurídica, segundo o qual “o valor das taxas das autarquias locais é fixado de acordo com o princípio da proporcionalidade e não deve ultrapassar o custo da atividade pública local (CAPL) ou o benefício auferido pelo particular (BAP)”, conforme previsto no seu artigo 4.

Respeitando a necessária proporcionalidade, o valor das taxas pode, ainda, ser fixado com base em critérios de desincentivo à prática de certos atos ou operações;

Prevê, a alínea c), do n.º 2, do artigo 8.º do RGTL, que a criação de taxas municipais carece, obrigatoriamente, sob pena de nulidade, da fundamentação económico-financeira relativa à determinação do valor das taxas.

O princípio da equivalência jurídica, em concreto a equivalência económica pode, pois, ser concretizado conforme se referiu pela via do custo, adequando as taxas aos custos subjacentes às prestações que as autarquias levam a cabo, fixando-as num montante igual ou inferior a esse valor, ou pela via do benefício, adequando-as ao valor de mercado que essas prestações revestem, quando essa comparação seja possível. Quando esta comparação com atividades semelhantes prosseguidas por terceiros não é possível por estarmos perante prestações exercidas no âmbito do poder de autoridade sem similitude no mercado o indexante deverá ser, em regra, o custo da atividade pública local.

No sentido clássico, as taxas são tributos que têm um carácter bilateral, sendo a contrapartida (artigo 3.º do RGTL):	Valor da taxa calculado em função do:
Da prestação concreta de um serviço público local;	O valor das Taxas deve ser menor ou
Da utilização privada de bens do domínio público e	igual ao Custo da atividade pública

privado das Autarquias; ou	local ou Benefício auferido pelo particular ou ser fixada com base em critérios de desincentivo.
De remoção dos limites jurídicos à atividade dos particulares	

O Custo da atividade pública local está presente na formulação do indexante de todas as taxas, mesmo naquelas que são fixadas, maioritariamente, em função do Benefício auferido pelo particular ou numa perspetiva de desincentivo visando a modulação e regulação de comportamentos.

O valor fixado de cada taxa poderá ser o resultado da seguinte função:

Custo da Atividade Pública Local (CAPL)		Benefício Auferido pelo Particular (BAP)		Desincentivo
Custos diretos, indiretos, amortizações, encargos financeiros e futuros investimentos	e/ ou	Comparação com o valor de prestações semelhantes exercidas no mercado	e/ ou	Como forma de modular/ regular comportamentos

## 2 - Fundamentação económico-financeira das taxas de estacionamento

O presente exercício de fundamentação incide sobre as taxas a aplicar ao estacionamento em ZEDL em Braga.

### 2.1 – Custo da contrapartida

Como referido anteriormente, a estimação do referencial de custo da contrapartida assume um papel central no processo de fundamentação económico-financeira das taxas. Tendo em conta que este serviço se encontra concessionado aos TUB, considerou-se o custo apurado por esta empresa, por lugar de estacionamento, tendo em conta o número de lugares disponíveis na ZEDL.

GASTOS	PERÍODOS
	31/12/2025
Fornecimentos e serviços externos (62)	149 733,45
Gastos com o pessoal (63)	354 863,17
Outros gastos e perdas (68)	1 322,20
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>505 918,82</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização (64)	29 920,50
<b>Resultado</b>	<b>535 839,32</b>

Considerando que dentro da Zona de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL), estão abrangidos por parcometros 1973 lugares e estão 1251 lugares para as avenças.

O custo por lugar de estacionamento é de **271,59€/ano**.



Finalmente, as seguintes tabelas apresentam o apuramento do custo por hora, tomando como referência um total anual de 2.548 horas de ocupação por lugar em ZEDL (considerando 9 horas por dia para 260 dias uteis por ano e 4 horas por dia para 52 sábados por ano), tendo em conta os horários definidos para cobrança do estacionamento através de parcometros.

Taxa de estacionamento

N.º de lugares	Taxa de Ocupação	Horas totais	Horas ajustadas	Custo/hora
1973	90%	2.548	2.293	0,12 €

Avenças

Tipo de Avença	Horas totais	Custo/hora
Morador	2.548	0,11 €
Comerciante		
100% Elétrico		

## 2.2. Taxas de estacionamento

Com vista à fundamentação das taxas de estacionamento, e feita a estimação do referencial de custo da contrapartida, impõe-se definir os valores para o coeficiente de benefício e para o coeficiente de incentivo/desincentivo.

Como já referido, o benefício deverá ser referencial, a par do custo, sempre que fizer sentido que a taxa aplicada exceda este último. No caso em apreço, tal é justificável uma vez que o benefício privado resulta da utilização do domínio público e/ou apresenta uma magnitude claramente superior ao custo com a prestação do serviço que é contrapartida da taxa. Aplicar-se-ão, assim, coeficientes de benefício com valor superior a 1.

Por seu turno, os coeficientes de incentivo/desincentivo deverão resultar das opções de política municipal para o âmbito das taxas em apreço. Na definição das taxas de estacionamento em são tidos em conta os objetivos definidos na política de mobilidade e fruição de espaço para a cidade Braga, designadamente dar primazia às pessoas no uso do espaço público e reduzir a circulação de automóveis à procura de lugar de estacionamento. Considerando estes dois desideratos, os coeficientes de incentivo/desincentivo serão definidos tendo em vista a diminuição dos veículos no centro da cidade, as taxas de estacionamento em ZEDL deverão ser penalizadas adotando-se coeficientes de incentivo/desincentivo com valor superior a 1.

Taxa	CAPL	BAP	Desincentivo	Taxa teórica	Taxa proposta
------	------	-----	--------------	--------------	---------------





Estacionamento	0,12 €	3	3	1,08 €	1,00 €
----------------	--------	---	---	--------	--------

### 2.3. Taxas das Avenças

Com vista à fundamentação das taxas das avenças, e feita a estimação do referencial de custo da contrapartida, é incorporado um custo social para acautelar os legítimos interesses dos moradores das áreas abrangidas por ZELD, bem como das ruas e praças sem trânsito, ou sem estacionamento contíguo a zona de estacionamento de duração limitada, titulares de estabelecimentos comerciais, profissionais liberais ou atividades análogas e ainda dos trabalhadores deficientes.

Tipo de Avença	CAPL	Custo Social	Taxa proposta
Morador	76,74 €	66,74 €	10,00 €
Comerciante	76,74 €	56,74 €	20,00 €
100% Elétrico	920,93 €	908,93 €	12,00 €