

Projeto de Lei n.º 1076/XIII/4.ª (PAN)

Altera o Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, assegurando a acessibilidade efetiva das pessoas com capacidade diminuída aos veículos pesados de passageiros

Data de admissão: 22 de janeiro de 2019

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)

Índice

- I. Análise da iniciativa**
- II. Enquadramento parlamentar**
- III. Apreciação dos requisitos formais**
- IV. Análise de direito comparado**
- V. Consultas e contributos**
- VI. Avaliação prévia de impacto**

Elaborado por: António Fontes e Filipe Luís Xavier (DAC), Sónia Milhano (DAPLEN), Cristina Ferreira (DILP)

7 Fevereiro 2019

I. Análise da iniciativa

- **A iniciativa**

O Deputado único representante do Partido Pessoas-Animais-Natureza (PAN), André Silva apresentou o Projeto de Lei n.º 1076/XIII/4.ª (PAN) - Altera o Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, assegurando a acessibilidade efetiva das pessoas com capacidade diminuída aos veículos pesados de passageiros.

No seu enquadramento geral, o Proponente menciona que:

- “A Directiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Novembro de 2001, relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor, vem estabelecer um conjunto de requisitos técnicos que os veículos a motor devem satisfazer nos termos das legislações nacionais, devendo os Estados-membros adoptar os mesmos requisitos, seja em complemento, seja em substituição das regras que estavam a aplicar à data.”, e que

- “A Directiva 2001/85/CE foi transposta para o direito interno através do Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de Março., e

- assinala que “... o legislador nacional, aquando da transposição da Directiva, estabeleceu uma diferenciação entre os veículos de Classe I e os restantes, distinção esta que a Directiva e o Regulamento anexo não faziam.”, e

- sublinha que “ ... tal distinção coloca seriamente em causa as possibilidades de deslocação das pessoas com mobilidade reduzida, uma vez que, por não ser obrigatório e tendo em conta os custos envolvidos, os operadores optam por não proceder às adaptações necessárias.”.

O Deputado do PAN faz referência:

- ao “Relatório “Pessoas com Deficiência – Indicadores de Direitos Humanos 2017”, do Observatório da Deficiência e Direitos Humanos, identifica as principais barreiras à participação social reportadas por cidadãos com deficiência, de acordo com dados do European Health and Social Integration Survey (EHSIS, 2012).”, e a que
- “Segundo um inquérito da Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor, divulgado em Setembro de 2017, muitos cidadãos com limitações físicas não conseguem ter uma vida plena porque o dinheiro é pouco para suprir as dificuldades, há pouca ajuda e as barreiras arquitetónicas na via pública e nos transportes ainda são uma realidade.”.

Em conclusão, o Proponente

- verifica que “A existência de transporte acessível é um dos grandes obstáculos com que se deparam as pessoas com mobilidade reduzida quando pretendem viajar, dificultando quer as suas opções para chegar aos destinos, quer para se movimentarem durante a estada.” e
- salienta que “Está na altura de se inverter esta situação e criar condições efectivas para que as pessoas com mobilidade reduzida possam deslocar-se em igualdade com as demais.”.

Nestes pressupostos e em conformidade com esta conclusão, o Deputado do PAN apresentou este Projeto de lei que prevê e define:

- no artigo 1º, o Objeto,
- no artigo 2º, a Alteração ao Decreto-lei n.º 58/2004, de 19 de Março,
- no artigo 3º, a Norma revogatória,
- no artigo 4º, o Período Transitório,

- no artigo 5.º, a Aplicação da lei no tempo, e
- no artigo 6.º, a Entrada em vigor.

- **Enquadramento jurídico nacional**

O Estado está obrigado a promover o bem-estar e qualidade de vida do povo e a igualdade real e jurídico-formal entre todos os portugueses [álínea d) do [artigo 9.º](#) e [artigo 13.º](#) da [Constituição da República Portuguesa](#) (CRP)].

O [artigo 71.º](#) da CRP dispõe, no seu n.º 1, que «os cidadãos portadores de deficiência física ou mental gozam plenamente dos direitos (...) consignados na Constituição (...)», obrigando, no n.º 2, o Estado «a realizar uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência (...)». Para Gomes Canotilho e Vital Moreira este direito, «enquanto direito social, traduz-se em *imposições constitucionais de ação estadual*, cabendo ao Estado assumir o encargo da efetiva realização dos seus direitos». Neste sentido, as tarefas constitucionais do Estado são múltiplas, sendo umas das mais importantes, por exemplo, a de criar estruturas de tratamento e reabilitação de deficientes e a de atenuar os obstáculos e realizar as condições que lhes facilitem a vida¹. Para Jorge Miranda e Rui Medeiros aquela determinação constitucional tem importantes e imediatas implicações ao nível da legislação ordinária.²

O [Programa do XXI Governo Constitucional](#) prevê, por seu lado, como objetivo integrado no capítulo «Construir uma sociedade mais igual», a promoção da inclusão das pessoas com deficiência, de cujas dimensões de ação se destaca o desenvolvimento, em

¹J. J. Gomes Canotilho e Vital Moreira, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, Volume I, Coimbra Editora, 2007, Nota II ao artigo 71.º, pág. 881.

² Jorge Miranda e Rui Medeiros, *Constituição Portuguesa Anotada*, Tomo I, Coimbra Editora, 2010, Nota IV ao artigo 71.º, pág. 1395.

articulação com os municípios, um programa «Territórios Inclusivos», que assegure as acessibilidades físicas e comunicacionais.

Assim, ao nível da legislação ordinária cumpre destacar a [Lei n.º 38/2004](#), de 18 de agosto, que define as bases gerais do regime jurídico da prevenção, habilitação, reabilitação e participação da pessoa com deficiência, a qual no seu artigo 3.º, alínea d), define como um dos seus objetivos a «promoção de uma sociedade para todos através da eliminação de barreiras e da adoção de medidas que visem a plena participação da pessoa com deficiência.» O artigo 6.º, que consagra o princípio da não discriminação, dispõe no seu n.º 2 que «a pessoa com deficiência deve beneficiar de medidas de ação positiva com o objetivo de garantir o exercício dos seus direitos e deveres corrigindo uma situação factual de desigualdade que persista na vida social», dispondo o artigo 33.º o direito aos transportes, o qual constitui o Estado na incumbência de adotar, mediante a elaboração de um plano nacional de promoção da acessibilidade, medidas específicas necessárias para assegurar o acesso da pessoa com deficiência, nomeadamente à circulação e utilização da rede de transportes públicos, de transportes especiais e outros meios de transporte apropriados, bem como a modalidades de apoio social.

O Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA) foi aprovado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2007](#), de 17 de janeiro, e procedeu à ordenação e sistematização de um conjunto de medidas visando a construção de uma rede global, coerente e homogénea em matéria de acessibilidades. A aplicação do PNPA considerava dois horizontes temporais. O primeiro, de 2007 a 2010, onde foram definidas as medidas e ações concretas, indicando os respetivos prazos de concretização, e findo o qual o então Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência (SNRIDP)³, procederia à avaliação da implementação do Plano e seriam definidas novas medidas para o segundo horizonte

³ O SNRIDP foi reestruturado pelo [Decreto-Lei n.º 211/2006](#), de 27 de outubro, dando lugar ao [Instituto Nacional para a Reabilitação](#), I.P. (INR), em cujo sítio, no menu sobre [Acessibilidades](#), ainda consta o [PNPA](#).

temporal que abrangia o período de 2011 a 2015. Foi, então, produzido o [Relatório de Execução da 1.ª fase do PNPA](#).

Também a Estratégia Nacional para a Deficiência 2011-2013 (ENDEF)⁴, aprovada pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 97/2010](#), de 14 de dezembro, prevê no Eixo Estratégico n.º 4, sobre «Acessibilidades e *design* para todos» um conjunto de medidas⁵ relativas à promoção das acessibilidades aos transportes públicos de passageiros, especificamente da Carris e do Metro.

Importa sublinhar, também, que a [Lei n.º 46/2006](#), de 28 de agosto, que proíbe a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde, considera, no seu artigo 4.º, alínea f) que a recusa ou a limitação de acesso aos transportes públicos, quer sejam aéreos, terrestres ou marítimos, constitui uma prática discriminatória.

O sítio da internet do [Instituto Nacional de Reabilitação](#) dispõe de informação institucional respeitante às [acessibilidades](#). Também a [Associação Portuguesa de Deficientes](#) contém informação sobre a matéria.

Em complemento, o [Manual para pessoas com deficiência motora](#) da [Associação Salvador](#) disponibiliza informação detalhada sobre acessibilidades e transportes onde vêm descritas as condições de transporte público para pessoas com deficiência motora em todo o país.

II. Enquadramento parlamentar

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

⁴ Que consta, também, do sítio da internet do [INR](#).

⁵ Cfr., nomeadamente, as medidas 88, 89, 95, 97 e 98.

Em 29 de Janeiro deu entrada o Projeto de Lei n.º 1087/XIII/4.ª (PEV) - Garante a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida a veículos pesados de passageiros (alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março).

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada consulta à base de dados da Atividade Parlamentar (AP), à data não se encontrou qualquer iniciativa legislativa ou petição sobre matéria idêntica.

III. Apreciação dos requisitos formais

- **Conformidade com os requisitos constitucionais, regimentais e formais**

A iniciativa *sub judice* é apresentada pelo Deputado do PAN no âmbito e nos termos do seu poder de iniciativa, consagrado no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição, bem como no artigo 118.º e na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

Tomando a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, desta forma dando cumprimento aos requisitos formais estabelecidos no n.º 1 do artigo 124.º do RAR.

Respeita de igual modo os limites à admissão das iniciativas previstos no n.º 1 do artigo 120.º do RAR, uma vez que não parece infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

Em caso de aprovação da presente iniciativa, para efeitos de apreciação na especialidade, cumpre referir que, salvo melhor opinião, a matéria constante do n.º 2 do artigo 5.º parece estar contemplada pela norma do artigo 4.º, mostrando-se, por isso, desnecessária por redundante.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 18 de janeiro de 2019, foi admitido e baixou, na generalidade, à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, no dia 22 do mesmo mês, tendo sido anunciado na sessão plenária de 23 de janeiro.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa, “*Altera o Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, assegurando a acessibilidade efetiva das pessoas com capacidade diminuída aos veículos pesados de passageiros*”, traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da [Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](#), designada lei formulário⁶. Todavia, em caso de aprovação desta iniciativa, poderá ser aperfeiçoado em sede de especialidade, nomeadamente para que se conforme com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º da lei supra referida, nos termos do qual “*Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida*”

Efetivamente, o presente projeto de lei pretende modificar o Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, o qual, de acordo com a base de dados Digesto (*Diário da República Eletrónico*), não sofreu ainda qualquer alteração. Assim, caso seja aprovada a presente iniciativa, constituirá a mesma a sua primeira alteração.

Em face do exposto, em caso de aprovação, sugere-se o seguinte título:

“ *Acessibilidade efetiva das pessoas com capacidade diminuída aos veículos pesados de passageiros (Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, que aprova o Regulamento sobre Disposições Especiais Aplicáveis aos Automóveis Pesados de Passageiros)*”

⁶ [Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](#), que estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#).

Quanto à entrada em vigor da iniciativa em análise, esta terá lugar no prazo de 30 dias a contar da data da sua publicação, nos termos do artigo 6.º, o que está de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual “*Os atos legislativos (...) entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação*”.

Em caso de aprovação, a presente iniciativa toma a forma de lei, devendo ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

- **Regulamentação ou outras obrigações legais**

A iniciativa não contém qualquer norma de regulamentação.

IV. Análise de direito comparado

- **Enquadramento no plano da União Europeia**

Em 2001, a [Diretiva 2001/85/CE](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e que altera as [Diretivas 70/156/CEE](#) e [97/27/CE](#), determinou que *para ter em conta os progressos já realizados no que se refere à melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida aos veículos das classes I e II, convém autorizar, para os tipos de veículos existentes, um declive mais acentuado em determinadas partes do corredor do que para os novos tipos de veículos*. A [Diretiva 2001/85/CE](#) pretendeu garantir a segurança dos

passageiros, elaborando prescrições técnicas que facilitavam o acesso das pessoas com mobilidade reduzida aos veículos abrangidos pela mesma, em consonância com a política de transportes e a política social da União Europeia (UE), contendo também no seu Anexo VII os requisitos aplicáveis a dispositivos técnicos de facilitação do acesso dos passageiros com mobilidade reduzida. A Comissão Europeia (CE) pretendeu assim promover a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida, quer através de soluções técnicas aplicadas ao veículo, quer pela sua conjugação com infraestruturas locais adequadas que garantam o acesso aos utilizadores de cadeiras de rodas.

Em 2005, a [Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Reforçar os direitos dos passageiros no interior da União Europeia](#) procurou desenvolver uma política de direitos dos passageiros abrangendo medidas específicas a favor das pessoas com mobilidade reduzida.

Em 2011, o [Regulamento \(UE\) n.º 181/2011](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004, estabeleceu as regras para o transporte de autocarro relativamente aos serviços regulares para os passageiros que viajam na UE num percurso igual ou superior a 250 km⁷. Reforçou que *as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida devido a deficiência, idade ou qualquer outro factor deverão poder utilizar os serviços de autocarro em condições comparáveis às dos outros cidadãos. As pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida gozam dos mesmos direitos que todos os outros cidadãos no que respeita à liberdade de circulação, à liberdade de escolha e à não discriminação*⁸, devendo os Estados-Membros melhorar as infraestruturas existentes quando necessário de forma a permitir que os transportadores garantam a acessibilidade às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, prestando a assistência adequada.

⁷ Algumas das suas disposições aplicam-se a todos os serviços, incluindo os de percurso mais curto.

⁸ [Regulamento \(UE\) n.º 181/2011](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2011, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004

Em 2015 a [Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços](#) criou a [Lei Europeia da Acessibilidade](#), desenhando uma linha condutora para que os Estados-Membros cumprissem os seus compromissos nacionais resultantes da [Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência](#). Realçou ainda que *em muitos casos, a legislação da UE aborda a situação das pessoas com deficiência no âmbito de uma área específica. Os regulamentos relativos aos direitos dos passageiros em todos os meios de transporte (aéreo, ferroviário, fluvial/marítimo, rodoviário) são disto um exemplo, incidindo sobre a não discriminação e a prestação de assistência às pessoas com mobilidade reduzida quando utilizam os meios de transporte*⁹. *Está também em vigor legislação da UE relativa à acessibilidade de veículos de transporte de passageiros, como é o caso de autocarros com plataformas de acesso*¹⁰ e *material circulante nos transportes ferroviários*¹¹ e *marítimos. Existem ainda normas técnicas que asseguram a acessibilidade de veículos em diferentes modos de transporte. Os respetivos âmbitos de aplicação não serão afetados pela presente proposta. Não obstante, a melhoria da acessibilidade dos transportes decorrente desta iniciativa pode facilitar a prestação de assistência e/ou reduzir a sua necessidade e os custos conexos.*

Destaca-se atualmente a [Estratégia Europeia para a Deficiência 2010-2020: Compromisso renovado a favor de uma Europa sem barreiras](#), tendo como principal objetivo *capacitar as pessoas com deficiência para que possam usufruir de todos os seus direitos e beneficiar plenamente da sua participação na sociedade e na economia*

⁹ [Regulamento \(CE\) n.º 661/2009](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

¹⁰ [Diretiva 2008/57/CE](#) de 17 de junho de 2008 relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (Reformulação) (JO L 191 de 18.7.2008, p.1) e Decisão da Comissão n.º 2008/164/CE de 21 de dezembro de 2007 relativa à especificação técnica de interoperabilidade «acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida» do sistema ferroviário transeuropeu convencional e de alta velocidade, JO L 64 de 7.3.2008, p. 72.

¹¹ [Diretiva 2009/45/CE](#) relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, JO L163 de 25.6.2009

européias, incidindo sobre oito áreas de ação, dentro das quais se insere a acessibilidade.

Importa referir também que a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (CDFUE) contém uma norma específica, sob a epígrafe «Integração das pessoas com deficiência» que dispõe: *A União reconhece e respeita o direito das pessoas com deficiência a beneficiarem de medidas destinadas a assegurar a sua autonomia, a sua integração social e profissional e a sua participação na vida da comunidade.*

- **Enquadramento internacional**

- Países europeus**

A legislação comparada é apresentada aqui para os seguintes Estados-membros da União Europeia: Espanha e França.

ESPAÑA

A Diretiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de novembro de 2001 foi transposta em Espanha pela [Orden CTE 1612/2002](#), de 25 de junho que atualizou os anexos I e II do [Real Decreto 2028/1986](#), de 6 de junho, relativo à homologação de veículos a motor, reboques e semirreboques, bem como partes e peças desses veículos. No entanto, as regras de acessibilidade nos transportes para pessoas de capacidade reduzida vêm previstas no [Real Decreto 1544/2007](#), de 23 de novembro, que regula *las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad*. Este Real Decreto veio dar cumprimento ao [artigo 10](#) da [Ley 51/2003](#)¹², de 2 de dezembro, relativa à *igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad*, e que estabelece que o Governo regulará as condições

¹² A [Ley 51/2003](#) foi revogada pelo [Real Decreto Legislativo 1/2013](#), de 29 de novembro, que aprovou o *Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*.

básicas de acessibilidade e não-discriminação que garantam níveis iguais de igualdade de oportunidades para todos os cidadãos com deficiência. As condições básicas de acessibilidade fixadas para transportes públicos de passageiros interurbanos vêm previstas no [Anexo IV](#) do Real Decreto 1544/2007 e que prevê que deverá cumprir as condições básicas previstas na normativa europeia, nomeadamente deverão garantir a *accesibilidad para personas que viajen en su propia silla de ruedas así como los medios necesarios para el acceso al vehículo del viajero en la silla*. As condições básicas de acessibilidade fixadas para transportes públicos de passageiros para circuito urbano e suburbano vêm previstas no [Anexo V](#) do Real Decreto, o qual obriga ao cumprimento da [Orden CTE/1612/2002](#), de 25 de junho, para os veículos da Classe I, da Classe A e da Classe II.

FRANÇA

A [Loi 2005-102](#), de 11 de fevereiro, relativa à igualdade de direitos e oportunidades, participação e cidadania das pessoas com deficiência dispõe que o sistema de transportes coletivos de passageiros deve ser acessível a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida ([artigo 45](#)), tendo fixado um prazo determinado para que os serviços de transportes coletivos de passageiros materializassem esse direito.

Em França, a transposição da Diretiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de novembro de 2011 efetuou-se através do [Arrêté de 12 de maio de 2003](#) que alterou o [Arrêté de 2 de julho de 1982](#), relativo ao transporte público coletivo de passageiros. O [artigo 2](#) deste diploma define o que são «pessoas de mobilidade reduzida» e o [artigo 53](#) refere especificamente à acessibilidade aos veículos de transporte de passageiros e manda cumprir as prescrições técnicas previstas na Diretiva 2001/85/CE. As normas relativas aos transportes de pessoas de mobilidade reduzida constam dos [artigos 78](#) ao [80 \(terceiro\)](#) e nos Anexos 5 e 11. O Anexo 5 procede à aplicação do artigo 53 e define as regras aplicáveis aos veículos de transporte de passageiros deficientes motores em cadeiras de rodas, nomeadamente sobre a acessibilidade aos veículos, a estabilidade das cadeiras de rodas, o conforto dos passageiros e a iluminação e sinalização. O [Anexo 11](#) prevê regras genéricas de adaptação dos veículos de classe I, A, II, III e B aos passageiros de mobilidade reduzida.

Organizações internacionais

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

A [Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência](#) e o [Protocolo Opcional](#) foram adotados em Nova Iorque em 30 de Março de 2007 e aprovados, respetivamente pelas [Resoluções da Assembleia da República n.º 56/2009](#) e [n.º 57/2009](#), de 30 de julho. Através da adesão à Convenção, o Estado que a ratifique aceita estar juridicamente vinculado à adaptação da legislação nacional às normas nela estabelecidas e está obrigado à apresentação de relatórios periódicos sobre os progressos avançados em matéria de aplicação da Convenção, mediante a criação de um mecanismo nacional para promover a sua aplicação. O Protocolo Opcional permite que particulares dos países que ratificaram a Convenção apresentem diretamente queixas ao [Comité dos Direitos de Pessoas com Deficiência](#), uma vez esgotados todos os recursos nacionais. Sobre a questão da acessibilidade, a Convenção pede aos países que identifiquem e eliminem obstáculos e barreiras à acessibilidade nos domínios da «informação, comunicação e outros serviços, incluindo os serviços eletrónicos e os serviços de emergência». Há que assegurar também o acesso a «edifícios, estradas, transportes e outras instalações cobertas e ao ar livre, incluindo escolas, habitação, serviços de saúde e locais de trabalho». Os países devem elaborar normas mínimas de acessibilidade às instituições e serviços públicos e velar para que as instituições e serviços privados oferecidos ao público tomem em consideração a acessibilidade.

O Instituto Nacional de Reabilitação editou um [Manual para Parlamentares](#) relativo à implementação da Convenção, com o objetivo de constituir um guia no combate à discriminação com base na deficiência.

V. Consultas e contributos

Não foram feitas consultas ou pedidos contributos.

VI. Avaliação prévia de impacto

Avaliação prévia de impacto de género

O proponente juntou ao projeto de lei a respetiva avaliação de impacto de género (AIG), considerando que tem uma valoração neutra nesta questão.

Linguagem não discriminatória

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso.

A presente iniciativa não nos suscita questões neste âmbito.