

Projecto de Lei n.º 1076/XIII/4.^a

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

Exposição de motivos

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. Esta consagra ainda prescrições técnicas que facilitam o acesso das pessoas com mobilidade reduzida aos veículos por ela abrangidos, estipulando que devem ser feitos todos os esforços para melhorar a acessibilidade daqueles, quer através de soluções técnicas aplicadas ao veículo, como as definidas na Directiva, quer pela sua conjugação com infra-estruturas locais adequadas que garantam o acesso aos utilizadores de cadeiras de rodas.

A referida Directiva é aplicável a todos os veículos de um ou dois pisos, rígidos ou articulados, fazendo esta a distinção entre:

- Veículos de lotação superior a 22 passageiros além do condutor, que se dividem em três classes:
 - Classe I: Veículos construídos com zonas para passageiros de pé, que permitem a movimentação frequente destes;
 - Classe II: Veículos construídos principalmente para o transporte de passageiros sentados, concebidos de modo a poderem transportar passageiros de pé no corredor e/ou numa zona cuja área não exceda o espaço correspondente a dois bancos duplos;

- Classe III: Veículos construídos exclusivamente para o transporte de passageiros sentados.
- Veículos de lotação não superior a 22 passageiros, além do condutor, que se dividem em duas classes:
 - Classe A: Veículos concebidos para o transporte de passageiros de pé. Os veículos desta classe estão equipados com bancos e devem estar preparados para transportar passageiros de pé;
 - Classe B: Veículos não concebidos para o transporte de passageiros de pé. Os veículos desta classe não estão preparados para transportar passageiros de pé.

A Directiva 2001/85/CE foi transposta para o direito interno através do Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de Março. No que diz respeito à acessibilidade de pessoas com deficiência e atendendo à classificação acima apresentada, o referido diploma refere, nos artigos 2.º e 3.º, que “Os veículos da classe I devem ser acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida, incluindo os utilizadores de cadeiras de rodas, de acordo com as prescrições técnicas constantes do capítulo III do Regulamento ora aprovado.” E que “Se os veículos que não pertençam à classe I estiverem equipados com dispositivos para pessoas com mobilidade reduzida e ou utilizadores de cadeiras de rodas, devem preencher os requisitos constantes do capítulo III do Regulamento ora aprovado.”

Das normas citadas resulta claramente que apenas os veículos pertencentes à Classe I estão obrigados a cumprir os requisitos constantes do Regulamento sobre disposições especiais aplicáveis aos automóveis pesados de passageiros e, em consequência, serem acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, não existindo esta obrigatoriedade em relação aos veículos das restantes classes.

Assim, 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. Ora, 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 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). As principais barreiras mencionadas incluem: mobilidade (48%), acesso ao meio edificado (36%), acesso ao emprego (38%) e a serviços de transporte (34%).¹

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. De acordo com este, mais de um quarto (27%) dos inquiridos com deficiência sentem dificuldade em aceder ao local de trabalho. Assim, além de postos de trabalho adaptados, é necessário também uma via pública e transportes coletivos preparados para necessidades especiais.² De acordo com a comunicação social, em resposta à Deco, a presidente da direção nacional da Associação Portuguesa de Deficientes (APD) afirmou que “a dificuldade de acesso ao mercado de trabalho continua a ser uma realidade”, que “não existe sensibilização da entidade patronal para olhar para as pessoas com deficiência como trabalhadores iguais a quaisquer outros” e que “as empresas e os postos de trabalho não estão adaptados”. Acrescenta que é necessário que a via pública e os transportes colectivos estejam adaptados, porque senão chegar ao trabalho torna-se um desígnio impossível, afirmando que “Parece uma questão irreal, mas não é. Quem consegue aceder ao mercado de trabalho e ter uma vida económica

¹ <http://oddh.icsp.ulisboa.pt/index.php/pt/2013-04-24-18-50-23/publicacoes-dos-investigadores-oddh/item/347-relatorio-oddh-2017>

² <https://www.deco.proteste.pt/familia-consumo/orcamento-familiar/noticias/pessoas-com-mobilidade-reduzida-enfrentam-barreiras#>

minimamente independente terá de adquirir uma viatura própria, porque depender dos transportes públicos é impensável”.

De facto, uma das maiores dificuldades no acesso ao emprego por pessoas com deficiência está relacionada com as dificuldades ao nível da mobilidade, uma vez que, não estando os transportes devidamente adaptados, estes não se conseguem deslocar para o emprego. O Relatório “Pessoas com Deficiência – Indicadores de Direitos Humanos 2017”, já citado, apresenta dados preocupantes sobre a empregabilidade das pessoas com deficiência em Portugal. De acordo com este, a taxa de desemprego de pessoas com deficiência em Portugal, em particular no caso das mulheres com deficiência, continua a situar-se acima da média da União Europeia e muito acima dos valores relativos à população portuguesa sem deficiência, não estando tao pouco a ser cumpridas as quotas no sector público e privado. Desta forma, acreditamos que caso os transportes públicos fossem efectivamente acessíveis a pessoas com deficiência, tal permitiria melhorar a sua empregabilidade, bem como aumentar a sua participação social, contribuindo para minorar a situação de isolamento a que muitas vezes estes estão sujeitos.

A Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência, determina no seu artigo 9.º referente à acessibilidade que “Para permitir às pessoas com deficiência viverem de modo independente e participarem plenamente em todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomam as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em condições de igualdade com os demais, ao ambiente físico, ao transporte, à informação e comunicações, incluindo as tecnologias e sistemas de informação e comunicação e a outras instalações e serviços abertos ou prestados ao público, tanto nas áreas urbanas como rurais. Estas medidas, que incluem a identificação e eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, aplicam-se, inter alia, a: a) Edifícios, estradas, transportes e outras instalações interiores e exteriores, incluindo escolas, habitações, instalações médicas e locais de trabalho; b) Informação, comunicações e outros serviços, incluindo serviços electrónicos e serviços de emergência.”

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. 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.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado do PAN apresenta o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º

Objecto

A presente lei altera o Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de Março, garantindo a acessibilidade efectiva das pessoas com mobilidade reduzida, incluindo os utilizadores de cadeiras de rodas, aos veículos de transporte rodoviário de passageiros.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-lei n.º 58/2004, de 19 de Março

Procede-se à alteração do artigo 2.º do Decreto-lei n.º 58/2004, de 19 de Março, o qual passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 2.º

Acessibilidade

Todos os veículos pesados de passageiros devem ser acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida, incluindo os utilizadores de cadeiras de rodas, de acordo com as prescrições técnicas constantes do Capítulo III do Regulamento ora aprovado.”

Artigo 3.º

Norma revogatória

É revogado o artigo 3.º do Decreto-lei n.º 58/2004, de 19 de Março.

Artigo 4.º

Período Transitório

Os veículos que não pertençam à Classe I, cuja obrigatoriedade de cumprimento das prescrições técnicas constantes do Capítulo III do Regulamento foi imposta pela presente lei, que integrem as frotas das empresas de transporte rodoviário de passageiros devem, no prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente lei, ser adaptados, nos moldes que forem possíveis, para cumprimento do disposto no artigo 2.º.

Artigo 5.º

Aplicação da lei no tempo

1- Os veículos que não pertençam à Classe I adquiridos, após a entrada em vigor da presente lei, pelas empresas de transporte rodoviário de passageiros, sejam de natureza pública ou privada, devem cumprir as prescrições técnicas constantes do Capítulo III do Regulamento, permitindo o transporte de pessoas com mobilidade reduzida, incluindo os utilizadores de cadeiras de rodas.

2 – Os veículos que não pertençam à Classe I que integrem, no momento da entrada em vigor da lei, a frota das empresas de transporte rodoviário de passageiros, devem ser adaptados no prazo estabelecido no artigo 4.º.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no prazo de 30 dias a contar da data da sua publicação.

Palácio de São Bento, 18 de Janeiro de 2019.

O Deputado,

André Silva