

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(93) 433 final

Bruxelas, 26 de Novembro de 1993

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO

sobre as acções comunitárias em matéria da
acessibilidade do transporte para as
pessoas com mobilidade reduzida

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO
sobre as acções em matéria da acessibilidade ao transporte
para as pessoas com mobilidade reduzida

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. Numa resolução adoptada em 16 de Dezembro de 1991⁽¹⁾ o Conselho e os representantes dos Estados-membros reunidos no Conselho solicitaram à Comissão que formulasse um programa de acção comunitário incluindo propostas para medidas concretas com vista a melhorar a acessibilidade, por parte das pessoas com mobilidade reduzida, a todos os modos de transporte público e aos respectivos pontos de acesso. Este programa de acção faz parte da lista de prioridades delineada no Livro Branco sobre a Futura Evolução da Política Comum dos Transportes.⁽²⁾ No entanto, diversas outras áreas prioritárias referidas nesse documento dizem respeito, em certa medida, ao desenvolvimento de meios de transporte acessíveis. No Anexo do presente relatório é apresentada uma lista dos mesmos.
- 1.2. A Comissão, em cooperação com peritos dos Estados-membros (incluindo pessoas deficientes) e de organizações internacionais de transportes, concebeu a série de acções abaixo apresentadas, que incluem medidas a curto, médio e longo prazo destinadas a facilitar o acesso aos transportes. Algumas destas medidas prevêem o estabelecimento de directivas, outras a elaboração de linhas de orientação ou de códigos de conduta, outras ainda dizem respeito a projectos de investigação. Algumas áreas dos transportes, bem como a manutenção das estradas, paragens de autocarros, etc. são da responsabilidade das autoridades locais. Outras são da responsabilidade das autoridades regionais ou nacionais. Aquando da elaboração deste relatório a Comissão tomou em conta o princípio da subsidiariedade sendo indicado na parte 5 o nível de responsabilidade previsto.
- 1.3. A expressão "um maior grau de acessibilidade" não diz necessariamente respeito a pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas. A Comissão considera, no entanto, que, a longo prazo, todos os modos de transporte deverão em princípio ser concebidos de forma a incluírem o acesso a utilizadores de cadeiras de rodas. A Comissão verificou já também que no caso das novas formas de transporte tais como autocarros de piso baixo e metropolitano ligeiro rápido que permitem o acesso a cadeiras de rodas, todos os utilizadores são beneficiados, registando-se um aumento significativo do número de passageiros.

(1) Resolução do Conselho e dos representantes dos Governos dos Estados-membros reunidos no Conselho em 16 de Dezembro de 1991 respeitante ao programa de acção comunitário relativo à participação das pessoas com mobilidade reduzida na circulação, JO C 18, 24.01.1992.

(2) COM(92) 494 final de 2.12.1992, ponto 287; ponto 4 do Anexo III, Prioridades para a Política Comum dos Transportes - Protecção Social; melhoria dos transportes para as pessoas com mobilidade reduzida; requisitos de acessibilidade.

- 1.4. A Comissão está consciente de que, para muitas pessoas deficientes, o automóvel privado (adaptado, se necessário) constitui o modo de transporte mais fácil e dedicou dois projectos de investigação, no âmbito do segundo programa DRIVE, às necessidades dos condutores deficientes e idosos. No entanto, em conformidade com a Resolução do Conselho de 16.12.1991 sobre transportes, este programa de acção refere-se especialmente aos transportes públicos (se se exceptuarem as referências ao Ano Europeu da Terceira Idade e à necessidade de promover o reconhecimento mútuo de cartões nacionais de acesso a zonas de estacionamento reservadas).

2. IDENTIFICAÇÃO DAS PESSOAS "COM MOBILIDADE REDUZIDA"

- 2.1. Na ausência de uma definição uniforme, a nível europeu, do conceito de "pessoa deficiente" e tendo em conta que nem todos os deficientes são deficientes motores, torna-se impossível quantificar o número de pessoas com mobilidade reduzida na Comunidade. Para além disso, o número de pessoas com mobilidade reduzida ultrapassa largamente o número de pessoas que se consideram deficientes. No entanto, um levantamento efectuado na Alemanha entre 1991 e 1983 demonstrou que de um total estimado de 7465000 pessoas deficientes (12,1% da população) 5290000 eram "deficientes motores"(1).
- 2.2. Actualmente, na Comunidade Europeia, cerca de 60 a 80 milhões de pessoas são deficientes ou idosos e fazem parte da população com mobilidade reduzida. Incluem, por exemplo, os seguintes passageiros (ou potenciais passageiros):
- pessoas com dificuldades de locomoção
 - pessoas com dificuldade ao nível da preensão (devido por exemplo à artrite)
 - pessoas com crianças pequenas em carrinhos ou cadeiras
 - pessoas em cadeiras de rodas
 - pessoas cegas, parcialmente cegas, surdas, com dificuldades ao nível da fala ou da comunicação
 - pessoas que viajam com um familiar ou um amigo deficiente
 - pessoas temporariamente incapacitadas (devido a um acidente ou a lesões desportivas, etc.)

(1) Eurostat - Pessoas deficientes : Dados estatísticos, 1991, Vol. I

2.3. Por conseguinte e para efeitos do presente relatório foi utilizada a seguinte definição:

- Entende-se por "pessoa com mobilidade reduzida" qualquer pessoa com dificuldades especiais ao nível da utilização dos transportes públicos. A mobilidade reduzida não implica necessariamente qualquer tipo de incapacidade médica.

3. ANTECEDENTES - ACCÕES DA COMISSÃO E DO PARLAMENTO EUROPEU RELATIVAS À ACESSIBILIDADE DOS TRANSPORTES E ANTERIORES PROPOSTAS DA COMISSÃO RELATIVAS A PESSOAS DEFICIENTES

- 3.1. A participação comunitária a nível da promoção de meios de transportes, acessíveis foi alvo de grande publicidade aquando da realização do "European Seminar on Mobility and Handicap" (Seminário Europeu Sobre Mobilidade e Pessoas Deficientes), em Janeiro de 1987, na sequência do qual a indústria dos transportes, bem como as autoridades, aceleraram a evolução tecnológica de tipos de transporte público mais acessíveis às pessoas com dificuldades a nível da mobilidade.
- 3.2. Em 16 de Setembro de 1987 o Parlamento Europeu adoptou uma resolução sobre o transporte de deficientes e pessoas idosas, com base no relatório de 2 de Julho de 1987 do Sr. Ramirez Heredias(1).
- 3.3. Desde há diversos anos que a Comissão tem vindo com êxito a apresentar propostas (por exemplo em HELIOS I(2) e HELIOS II(3)) com vista à melhoria das condições de vida - especialmente das possibilidades de emprego e de formação - das pessoas deficientes.
- 3.4. A proposta da Comissão para uma directiva do Conselho relativa às prescrições mínimas destinadas a melhorar a mobilidade e o transporte com segurança dos trabalhadores com mobilidade reduzida no trajecto para o local de trabalho(4) com a última redacção que lhe foi dada (5) tem por objectivo garantir que os trabalhadores com mobilidade reduzida possam viajar com segurança, facilitando assim o seu acesso ao emprego. Especifica que, por "trabalhador com mobilidade reduzida" se entende qualquer trabalhador com dificuldades especiais ao nível da utilização dos transportes públicos para as suas actividades profissionais devido a uma séria deficiência de origem física ou mental" (alínea a) do artigo 2º). O objectivo desta directiva não consiste em adaptar todos os meios de transporte de modo a torná-los acessíveis para os trabalhadores com

(1) JO C 281 de 19.10.1987.

(2) JO L 104 de 23.4.1988

(3) JO L 56 de 9.3.1993

(4) COM(90) 588 final de 28.2.1991

(5) COM(91) 539 final de 19.12.1991

mobilidade reduzida. O seu objectivo é mais modesto e consiste em permitir a tais pessoas que viajem em segurança através da utilização de transportes públicos, serviços especiais de transporte para pessoas deficientes ou meios de transporte fornecidos pelos empregadores ou de outras medidas equivalentes tais como subsídios para táxis, adaptação de automóveis particulares etc. Uma vez que esta proposta inclui um artigo específico relativo à eliminação de quaisquer custos adicionais incorridos por pessoas com mobilidade reduzida assistidas por um acompanhante, este importante aspecto de harmonização não é abordado separadamente no programa de acção apresentado na parte 5. No entanto, o conceito da não imposição de uma carga financeira adicional às pessoas deficientes que necessitem de um acompanhante é aplicável a todos os modos de transporte público.

4. VANTAGENS DOS TRANSPORTES PÚBLICOS ACESSÍVEIS

- 4.1. Os transportes públicos acessíveis permitirão às pessoas idosas continuarem a viver nas suas próprias casas e não serem forçadas a residir em lares para idosos. Tal facto contribuirá para reduzir os custos dos serviços sociais, para além de contribuir para melhorar a qualidade de vida das pessoas idosas. Para além disso, as previsões demográficas indicam que se verificará, durante os próximos anos, um aumento substancial da proporção de pessoas idosas e muito idosas na população (um aumento de 40% até ao ano 2020; em 1.1.1991 existiam na CEE 68576000 pessoas com mais de 60 anos de idade das quais 11936000 com 80 anos ou mais(1))
- 4.2. Permitirão a muitas pessoas deficientes que actualmente dependem de serviços de transportes especiais (STE) a utilização de transportes públicos (incluindo táxis subsidiados pelas autoridades locais). Tal, por seu turno, permitirá aos serviços de transporte especiais, cujo funcionamento é muito dispendioso e incómodo para as organizações de voluntários e para as autoridades locais - concentrarem a sua actividade na prestação de serviços de ambulância/autocarros acessíveis porta a porta para as pessoas demasiado fracas ou com incapacidades demasiado graves para lhes permitirem a utilização dos transportes públicos.
- 4.3. Contribuirão para melhorar os transportes públicos especialmente por facilitarem o acesso por parte dos utilizadores. Tal, por seu turno, reduzirá o congestionamento do tráfego, o número de acidentes rodoviários e a poluição nas áreas urbanas, contribuindo também para reduzir o declínio rural.
- 4.4. Contribuirão para auxiliar as camadas mais vulneráveis da população, alvo de exclusão social, já que contribuirão para a criação de empregos. Contribuirão para auxiliar as pessoas (especialmente os deficientes ou pessoas demasiado pobres para disporem de um automóvel) a obterem e a conservarem um emprego; farão aumentar a procura de novos autocarros, eléctricos, equipamento electrónico para passagens de peões, paragens de autocarros, etc.; farão aumentar a necessidade de serviços de transporte

(1) Eurostat - Estatísticas Demográficas

público bem providos em termos de pessoal (incluindo as estações de caminhos-de-ferro) e contribuirão para melhorar o estatuto do pessoal de transportes uma vez que será atribuída maior importância ao seu recrutamento e formação.

- 4.5. Trarão vantagem para o sector do turismo uma vez que muitas pessoas deficientes dependem de outras cujo acesso aos transportes e ao turismo é actualmente impossibilitado sempre que os mesmos não são acessíveis a pessoas deficientes (ver ponto 2.2. acima).
- 4.6. Contribuirão para aumentar consideravelmente o potencial do mercado de transporte de passageiros e, por seu turno, o mercado de novos veículos de transporte público e infra-estruturas de todos os tipos.
- 4.7. Contribuirão para reduzir o período de tempo gasto pelos veículos de transporte público nas paragens.

5. **ACÇÕES A SEREM LEVADAS A CABO**

Por todos estes motivos a Comissão acolheu com agrado a resolução do Conselho de 16.12.1991. A acção comunitária abaixo prevista deverá abranger toda uma série de medidas, bem como um plano para os transportes públicos em geral, já que a aplicação das medidas incluídas no programa de acção permitirá uma melhoria global dos transportes públicos (por exemplo, será mais fácil e rápida para todos os passageiros a entrada nos autocarros, comboios, etc.; o tempo gasto nas paragens, e por conseguinte os custos, diminuirão, verificando-se simultaneamente um aumento do número de passageiros; a melhoria e o aumento dos transportes públicos urbanos contribuirão para reduzir o ruído e a poluição nas cidades) em sintonia com a política comunitária no domínio dos transportes, tal como previsto no Livro Branco referido no ponto 1.1.

Para além da Directiva CE relativa às prescrições mínimas para a acessibilidade dos transportes aos trabalhadores deficientes e seus acompanhantes, já em fase de discussão pelo Conselho, a acção comunitária deverá incluir as iniciativas abaixo referidas.

Algumas das acções propostas, tais como directivas e projectos de investigação, estão a ser iniciadas pela Comissão e decididas pelo Conselho, enquanto outras dependem das autoridades nacionais, regionais ou locais.

No entanto, a execução das acções comunitárias previstas no presente relatório deverá ser levada a cabo, na devida altura, pelos Estados-membros, seja a nível nacional ou regional. Em alguns Estados-membros as autoridades locais são responsáveis por algumas formas de transporte ou infra-estruturas de transporte, como por exemplo aeroportos, eléctrico ligeiro, taxis, autocarros, etc. Este relatório não estipula, por conseguinte, de que modo as medidas devem ser aplicadas. A atenção da Comissão tem incidido, pelo contrário, no tipo de medidas necessárias e quando devem ser aplicadas.

Considera, para além disso, que tem um importante papel a desempenhar a nível da promoção de projectos-piloto, intercâmbio de informações e financiamento de iniciativas destinadas a permitir às pessoas com mobilidade reduzida a utilização dos transportes públicos.

5.1. Normas técnicas.

Por motivos que se prendem com a construção dos meios de transporte e a sua livre circulação no interior da Comunidade, bem como com o bom funcionamento do mercado interno, as decisões estruturais relativas à homologação e estabelecimento de normas técnicas para os meios de transporte são tomadas a nível comunitário. A sua aplicação, no entanto, é da responsabilidade dos Estados-membros.

CURTO PRAZO

- *a. Directiva CE relativa aos requisitos especiais para autocarros e camionetas que autorizará a aprovação pela CEE de autocarros e camionetas que facilitem o acesso dos deficientes motores. A directiva incluirá os aspectos relacionados com a acessibilidade dos deficientes motores aos autocarros e camionetas assim como a possibilidade destes se movimentarem no interior dos veículos.
- *b. Directiva CE de aprovação de modelos relativo a veículos de tracção por cabo, etc. Incluirá um anexo sobre as necessidades específicas dos passageiros deficientes. CE
- *c. Directiva CE de aprovação de modelos relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros no que respeita aos caminhos-de-ferro. Esta directiva será elaborada de acordo com o sistema "nova abordagem" para o Mercado Único e terá por base as linhas de orientação para um melhor acesso aos comboios ECMT/UIC concebidas com vista ao estabelecimento de normas de acesso aos comboios compatíveis em toda a Europa. A directiva incluirá mecanismos de elevação para os comboios e também a compatibilidade das superfícies tácteis para os bordos das plataformas. Algumas destas medidas podem ser aplicadas fácil e rapidamente mas a Comissão reconhece que a aplicação completa de outras medidas (a elevação dos níveis das plataformas por exemplo) só será possível dentro de alguns anos. CE

* Trabalhos já em curso no que se refere a esta acção

5.2. Acesso e financiamento da infra-estrutura de transportes

As regras relativas à acessibilidade a todos os modos de transporte (aeroportos, terminais de aeroportos, praças de táxis à saída dos aeroportos, terminais de caminhos-de-ferro, camionetas, autocarros e "ferries", "ferries" de passageiros, navios de recreio, navios de linha e portos, metropolitano, pareagens de autocarros e eléctricos, etc.) deverão, primordialmente, ser decididas e aplicadas pelos Estados-membros. No entanto, algumas medidas, e em especial as que dizem respeito aos deficientes, poderiam ser decididas a nível comunitário, resultando da aplicação comum das melhores práticas. A Comunidade pode, para além disso, apresentar recomendações no que se refere às possibilidades de financiamento – com base na experiência e num processo bem definido de consulta com as autoridades nacionais e regionais e as ONG de deficientes – especialmente no caso de projectos que incluam plena acessibilidade (como, por exemplo, os eléctricos ligeiros). Esse processo incluirá:

Curto prazo

- a. Financiamento (e factores custos/benefícios) dos transportes acessíveis e respectivas infra-estruturas. Serão igualmente tidos em conta os benefícios resultantes da redução do congestionamento do tráfego, os acidentes rodoviários e a poluição nas áreas urbanas.
- *b. Todos os aspectos da acessibilidade aos aeroportos e aeronaves. Terão por base as recentes recomendações da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) e incluirão também o acesso aos aeroportos por caminho-de-ferro e a acessibilidade dentro dos aeroportos (incluindo o acesso entre terminais aéreos); concepção dos aeroportos; harmonização das especificações técnicas relativas à acessibilidade.

* Trabalhos já em curso no que se refere a esta acção.

- c. Táxis acessíveis. Incluirão a acessibilidade às praças de táxis nos terminais aéreos, ferroviários, de autocarros, camionetas e ferries.

MÉDIO PRAZO

- e. Acessibilidade a ferries de passageiros, embarcações de recreio, navios de linha e portos, incluindo procedimentos de emergência para evacuação.
- e. Códigos de conduta acordados no que se refere a pavimentos, paragens de autocarros e eléctricos, painéis de indicação dos destinos, etc, nos autocarros e eléctricos, manutenção dos elevadores, escadas rolantes, etc
- f. Directiva CE relativa à acessibilidade a todos os modos de transporte terrestre e à infra-estrutura de transportes, incluindo, sempre que praticável, a retromontagem.

LONGO PRAZO

- g. Acessibilidade nos metropolitanos.

5.3. Informações/sinais

De modo a garantir a sua eficácia, determinados aspectos relativos ao a) fornecimento de informações para os viajantes, por parte de agentes de viagens ou destinadas aos mesmos, e aos Estados-membros e b) sinais, deveriam ser organizados a nível comunitário, seja pela própria Comunidade ou através de uma cooperação estreita entre os Estados-membros. Tal é especialmente necessário no caso dos percursos internacionais e sempre que sejam necessárias informações numa base uniforme (sinais sonoros para cegos). As autoridades dos Estados-membros estão em melhor posição para decidirem quanto ao fornecimento de informações com vista a ter em conta realidades locais e/ou regionais específicas (como por exemplo paragens de autocarro, áreas para peões atravessadas por linhas de eléctrico).

Curto-prazo

- *a Regras relativas à acessibilidade a e no interior dos aeroportos e aeronaves (ver alínea a) do ponto 5.2.); harmonização das informações; sinais internacionais; informações aos passageiros antes e/ou durante o voo.
- *b Linhas de orientação para o fornecimento de informações aos passageiros deficientes (no que respeita a todos os modos de transporte, locais e de longa distância) de modo a maximizar a utilização de todos os transportes acessíveis já disponíveis.
- *c Cooperação entre os Estados-membros no que respeita à harmonização de sinais audíveis nas passagens para peões. Tal harmonização deverá eliminar o actual perigo causado pelo facto de sinais idênticos terem, consoante os países, significados diferentes.
- *d Guia para viajantes deficientes contendo linhas de orientação para a obtenção de informações sobre serviços turísticos acessíveis em toda a Comunidade (incluindo os transportes).

5.4. Formação

Os cursos de formação com vista à consciencialização para os problemas e necessidades dos deficientes destinados a pessoal dos transportes e arquitectos, responsáveis pela planificação na área dos transportes, operadores turísticos/agentes de viagens, etc. poderão beneficiar da experiência adquirida a nível comunitário, devendo no entanto ser planeados e implementados por organismos nacionais, após consulta do Comité Consultivo sobre Educação e Formação no domínio da Arquitectura da CE (por exemplo).

Curto-prazo

- *a Regras relativas à acessibilidade a e no interior dos aeroportos e aeroportos (ver alínea b) do ponto 5.2); formação de pessoal dos aeroportos, linhas aéreas e agências de viagens.

Médio-prazo

- b. Inclusão de um curso específico de sensibilização para os problemas e necessidades dos deficientes que deverá fazer parte das qualificações formais exigidas aos arquitectos, responsáveis pela planificação na área dos transportes, operadores turísticos/agentes de viagens, etc.

* Trabalhos já em curso no que se refere a esta acção.

- c. Código de conduta para a formação, em termos de sensibilização para os problemas e necessidades dos deficientes, de todo o pessoal dos transportes em contacto com o público.

5.5. Investigação e desenvolvimento

A Comunidade pode auxiliar os Estados-membros através de programas de investigação (como por exemplo COST 322, TIDE e DRIVE, EURET II) e estudos relativos aos problemas comuns no que respeita à acessibilidade/não acessibilidade, cujos resultados poderão ser explorados de forma mais pormenorizada e para fins específicos pelos Estados-membros, operadores de transportes, conceptores, etc., beneficiando embora de economias de escala.

Curto prazo

- *a Projecto de investigação COST 322 sobre autocarros de piso baixo e paragens adequadas. Este projecto recentemente aprovado inclui aspectos de segurança relacionados com o transporte de cadeiras de rodas, uma revisão da experiência já adquirida, a concepção de paragens de autocarros (e eléctricos) e uma abordagem segura das paragens pelos autocarros.

Médio-prazo

- *b Investigação TIDE sobre cadeiras de rodas, incluindo a sua transferibilidade para o interior do veículo e edifícios.

Longo-prazo

- c. Apolicação de futuras investigações em matéria de transportes no que se refere à acessibilidade de transportes urbanos/aéreos/marítimos e por vias navegáveis, incluindo os procedimentos de emergência para evacuação.
- d. Aplicação dos resultados dos projectos de investigação DRIVE e TIDE relativos aos deficientes e às pessoas idosas.

5.6. Outras acções destinadas a auxiliar os deficientes

Ano Europeu da Terceira Idade, regulamentos destinados a reduzir o consumo do tabaco em todas as áreas dos transportes bem como o reconhecimento mútuo de cartões nacionais de acesso a zonas de estacionamento reservadas. Estas acções exigem a participação da Comissão, bem como das autoridades nacionais.

-
- * Trabalhos já em curso no que se refere a esta acção.

Curto prazo

- *a Campanha realizada no âmbito do Ano Europeu da Terceira Idade e da Solidariedade entre Gerações (1993) contra o estacionamento nas paragens de autocarros, passagens para peões, etc.

Médio-prazo

- *b Alargamento do âmbito dos regulamentos relativos à redução/proibição de fumar em todas as áreas de transporte (mesmo quando se trata de um local de trabalho) de acordo com a Resolução do Conselho No 89/C 189/01 de 18.7.1979 relativa à proibição de fumar em locais abertos ao público.
- *c Reconhecimento mútuo de cartões nacionais de acesso a áreas de estacionamento reservadas.

* Trabalhos já em curso no que se refere a esta acção

ANEXO

Prioridades enunciadas no Livro Branco sobre a Futura Evolução da Política Comum dos Transportes - abordagem global relativa à criação de um quadro comunitário para uma mobilidade sustentável [COM(92) 494 final de 2.12.1992]

Diversas destas prioridades dizem, em certa medida respeito ao desenvolvimento de transportes acessíveis (ver parte 1.1.1. do presente relatório relativo às acções a serem adoptadas em matéria de acessibilidade dos transportes no que se refere às pessoas com mobilidade reduzida):

- 1.a. Liberdade de prestação de serviços internacionais no sector dos táxis.
- 1.b. Harmonização técnica dos veículos rodoviários.
- 1.c. Estabelecimento de uma abordagem I e D em matéria de transportes coerente no âmbito do quarto Programa-quadro.
- 1.d. Linhas de orientação para os caminhos-de-ferro convencionais.
Linhas de orientação para uma "Rede de Cidadãos" de serviços intermodais de passageiros.
3. Promoção de transportes públicos seguros e apoio a iniciativas locais em favor dos ciclistas e peões com vista a contribuir para a qualidade do ambiente urbano.

ISSN 0257-9553

COM(93) 433 final

DOCUMENTOS

PT

05 07

N.º de catálogo : CB-CO-93-478-PT-C

ISBN 92-77-59350-4

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo