



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 18.09.2006
COM(2006) 517 final

2004/0049 (COD)

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU**

nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251º do Tratado CE

respeitante à

**posição comum do Conselho tendo em vista a aprovação de um regulamento do
Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros
dos serviços ferroviários internacionais**

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU**

nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251º do Tratado CE

respeitante à

posição comum do Conselho tendo em vista a aprovação de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários internacionais

1- HISTORIAL DO PROCESSO

Data da apresentação da proposta ao PE e ao Conselho [documento COM(2004) 143 final - 2004/0049 (COD)]:	3 de Março de 2004
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu:	9 de Fevereiro de 2005
Data do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura: A6 – 0123/2005	28 de Setembro de 2005
Data da adopção da posição comum:	24 de Julho de 2006

2- OBJECTIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

A proposta de regulamento relativo aos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários internacionais constitui uma das quatro propostas do Terceiro Pacote Ferroviário (as outras propostas dizem respeito à criação de um sistema de certificação dos maquinistas, à melhoria da qualidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e à abertura do mercado de transportes internacionais de passageiros até 1 de Janeiro de 2010).

O objectivo da proposta é definir os direitos e as obrigações dos passageiros tendo em vista aumentar a eficácia e o interesse do transporte ferroviário internacional. A proposta estabelece um conjunto de disposições sobre as exigências mínimas aplicáveis em matéria de informações a fornecer aos passageiros antes, durante e após a viagem, as condições contratuais, a responsabilidade das empresas de transporte ferroviário em caso de acidente, a responsabilidade e outras consequências dos atrasos e da anulação de serviços, as condições de assistência às pessoas com mobilidade reduzida; as normas de qualidade e de gestão de riscos e, por último, as condições aplicáveis à cooperação entre empresas de transporte ferroviário para alcançar os objectivos do regulamento.

Os direitos dos passageiros dos transportes ferroviários assentam, em larga medida, nos sistemas de direito internacional vigentes aplicáveis ao sector, nomeadamente a Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF/CIV) e as regras comunitárias aplicáveis aos passageiros dos transportes aéreos.

3- COMENTÁRIOS À POSIÇÃO COMUM

O Conselho decidiu, por unanimidade, introduzir algumas alterações de carácter geral na proposta da Comissão. Essas alterações são aceitáveis na medida em que visam assegurar a prossecução dos seus objectivos.

Em primeiro lugar, o Conselho altera a **estrutura do regulamento**, efectuando uma divisão clara em oito capítulos (I - Disposições Gerais, II - Contrato de transporte, informação e bilhetes, III - Responsabilidade das empresas ferroviárias pelos passageiros e suas bagagens, IV - Atrasos, perda de correspondências e anulações, V - Pessoas com mobilidade reduzida, VI - Segurança, queixas e qualidade do serviço, VII – Execução e VIII - Disposições finais). O número de anexos foi reduzido de quatro para três: os Anexos I e II da proposta da Comissão foram ligeiramente adaptados e fundidos no Anexo II, o Anexo II foi incorporado no regulamento (Indemnização por atrasos) e as disposições da COTIF/CIV aplicáveis aos Capítulos II, III e V passaram a constituir o Anexo I.

Em grande medida, o Conselho confirmou o **âmbito de aplicação** proposto pela Comissão (por "viagens internacionais", entende-se um ou vários serviços ferroviários, pelo menos um dos quais terá de ser internacional, efectuados ao abrigo de um contrato de transporte), enquanto que o âmbito de aplicação do Capítulo IV, relativo a atrasos, se limita aos serviços internacionais e o Capítulo V, relativo às pessoas com mobilidade reduzida, passa a ter um âmbito alargado e a abranger as viagens domésticas efectuadas no âmbito de serviços internacionais. O Conselho ajustou assim o âmbito de aplicação dos diferentes capítulos de acordo com as suas necessidades.

Contrariamente à proposta da Comissão, o Conselho e o Parlamento Europeu limitam a obrigação que incumbe aos operadores ferroviários de propor **bilhetes**, bilhetes únicos e informações sobre viagens em toda a rede ferroviária da UE aos casos em que o operador ferroviário que recebe o pedido dispõe dessas informações ou bilhetes.

O Conselho e o Parlamento Europeu solicitam, contudo, que seja criado um **sistema informatizado de reserva e de informação** para os transportes ferroviários na UE, que permita um acesso à informação, bilhetes e reservas nos serviços internacionais mais convivial para o utente. A medida legislativa correspondente será objecto de um procedimento de comitologia a lançar no âmbito de uma proposta a elaborar com o apoio da Agência Ferroviária Europeia.

Em muitos aspectos, o Conselho, de harmonia com um pedido similar do Parlamento Europeu, substituiu a proposta da Comissão relativa à responsabilidade das empresas ferroviárias pelos passageiros ou bagagem em caso de acidente e de danos ocasionados por atrasos, perda de correspondência ou anulação dos serviços, pelas disposições da COTIF/CIV. Embora esta abordagem limite consideravelmente os direitos dos passageiros a serem indemnizados pelos danos sofridos, a Comissão pode aceitar esta alteração. A Comissão poderá voltar a analisar esta questão à luz da experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento. Ao contrário do Parlamento Europeu, o Conselho reduz a exigência de um nível mínimo de seguro obrigatório para cobertura da responsabilidade em caso de acidente.

O Conselho propõe a simplificação, com base num pedido similar do Parlamento Europeu, do quadro originalmente proposto pela Comissão no que se refere às **indemnizações e à assistência *ad hoc* em caso de atraso, perda de correspondência ou anulação do serviço**,

de modo a tornar a sua aplicação mais favorável para os passageiros. A Comissão concorda inteiramente com esta simplificação.

De uma forma geral, o Conselho é muito sensível aos direitos das **pessoas com mobilidade reduzida**. O Conselho tenta alargar o âmbito de aplicação do regulamento e tornar a sua aplicação mais eficaz e previsível, reduzindo simultaneamente, contudo, algumas das obrigações dos gestores de estações e das empresas ferroviárias. De uma forma geral, a Comissão concorda com esta alteração. Não obstante, lamenta uma das alterações propostas para o n.º 1, última frase, do artigo 19.º, que concede ao gestor de estação a possibilidade de limitar a assistência já confirmada em caso de impedimento puramente comercial. O Parlamento Europeu propôs alterações que vão além do âmbito de aplicação da presente proposta, nomeadamente obrigações que visam aumentar a acessibilidade do material circulante e das estações ferroviárias e que serão transpostas para a futura especificação técnica de interoperabilidade aplicável aos passageiros com mobilidade reduzida, matéria que a Comissão examinará numa fase ulterior.

Ao contrário do Parlamento Europeu, o Conselho confirmou as obrigações impostas em matéria de definição e de controlo das normas de qualidade.

4- COMENTÁRIOS PORMENORIZADOS DA COMISSÃO

O Parlamento Europeu adoptou 122 alterações em primeira leitura, tendo o Conselho, na sua posição comum, incorporado 63 dessas alterações na íntegra e 9 em parte. A Comissão rejeitara 12 destas alterações na íntegra e 3 parcialmente. A posição comum rejeitou 25 alterações na íntegra e 4 em parte, alterações essas que haviam sido aceites pela Comissão. A posição comum não retoma 26 alterações na íntegra e 3 em parte, alterações essas que a Comissão havia igualmente rejeitado.

A principal alteração introduzida pelo Parlamento Europeu diz respeito ao alargamento do âmbito de aplicação do regulamento, de modo a abranger as viagens internacionais e todas as viagens domésticas. Outra das importantes alterações propostas prende-se com o regime de responsabilidade, a revisão dos níveis e das modalidades de indemnização propostos em caso de atraso ou anulação de serviços e, finalmente, a redução das obrigações das empresas ferroviárias em matéria de oferta de bilhetes e de informações sobre viagens relativamente a todos os principais serviços da UE. A Comissão reagiu ao parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura e aceitou 19 alterações na íntegra, 49 em princípio e 16 parcialmente. Rejeitou totalmente 38 alterações.

4.1 Alterações aceites pela Comissão e incorporadas integralmente ou em parte na posição comum

As referências que se seguem dizem respeito aos considerandos e artigos da posição comum.

Parte da alteração 3 e das alterações 10, 23, 27, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59 e, em certa medida, 64, 77, 78, 80, 81, 82 e 83 obrigam a alinhar o regime de responsabilidade aplicável às empresas ferroviárias pelo Acordo Internacional COTIF/CIV (Protocolo de Vilnius de 1999, que entrou em vigor em 2006) ou, simplesmente, remetem para a COTIF/CIV. As alterações de disposições específicas podem ser consideradas redundantes uma vez que os considerandos 6 e 13, o artigo 10.º (responsabilidade em caso de morte ou de lesão de passageiros e de danos de bagagem), o artigo 13.º (responsabilidade em caso de

atraso, perda de correspondência e anulação de serviço) e, nomeadamente, o Anexo 1 da posição comum incorporam as disposições pertinentes da COTIF/CIV relativas à responsabilidade, de forma simples e concisa, no regulamento.

As alterações 6 e 76 pormenorizam a forma como é prestada assistência às pessoas com mobilidade reduzida em caso de atraso. O n.º 5 do artigo 16.º da posição comum confirma o direito das pessoas com mobilidade reduzida a uma atenção especial às suas necessidades quando lhes é prestada assistência em caso de atraso. Os pormenores sobre a forma como essa assistência deverá ser prestada constam do considerando 10 da posição comum.

A alteração 18 prevê a modificação da definição de “reserva”, definição essa que a posição comum, no n.º 9 do artigo 3.º, altera de forma ainda mais radical.

As alterações 20, 61 e 120 propõem a simplificação do regime de indemnização constante da proposta da Comissão, que prevê o reembolso do preço do bilhete em caso de atraso. O artigo 15º da posição comum adopta a estrutura principal proposta pelo Parlamento Europeu mas limita o eventual reembolso a um máximo de 50% do preço do bilhete.

A alteração 24, que prevê a supressão da definição de “horário de serviço”, foi integrada na posição comum.

As alterações 25, 36 e 42 referem-se à disponibilização de informações e bilhetes, conforme requerido no regulamento, e à eventual utilização de um Sistema Informatizado de Informação e de Reserva para os Transportes Ferroviários (SIIRTF), a nível europeu. O artigo 9.º da posição comum incorpora o pedido de criação de um SIIRTF e obriga a Comissão, os Estados-Membros e a Agência Ferroviária Europeia a cooperarem no desenvolvimento de uma especificação técnica de interoperabilidade, conforme previsto na Directiva 2001/16/CE, sobre informações e bilhetes. O âmbito de aplicação da referida base jurídica poderá conduzir a considerações ulteriores.

As alterações 32, 33 34, 35, 108 e 138 (em parte) prevêm o alinhamento das disposições sobre contratos de transporte e bilhetes pelas disposições do Acordo Internacional COTIF/CIV (Protocolo de Vilnius de 1999, que entrou em vigor em 2006) ou, simplesmente, remetem para a COTIF/CIV. As alterações de disposições específicas podem ser consideradas redundantes, uma vez que o considerando 6, o artigo 4.º (contrato de transporte) e, nomeadamente, o Anexo 1 da posição comum, incorporam no regulamento, de forma simples e concisa, as disposições pertinentes da COTIF/CIV sobre contratos de transporte e bilhetes.

Parte da alteração 67 estipula que os passageiros que sofram atrasos sejam prontamente encaminhados para o seu destino final. O artigo 14.º da posição comum incorpora este princípio, mas vai mais longe ao obrigar as empresas ferroviárias a oferecer “imediatamente” aos passageiros uma opção entre o reencaminhamento e o reembolso do bilhete, etc.

As alterações 70, 71, 72 (a Comissão não aceitou, contudo, a limitação desta obrigação por via da expressão “quando possível”) e 73 prevêm a obtenção da autorização do passageiro para que sejam tomadas medidas subsequentes pelas empresas ferroviárias em caso de reencaminhamento e de continuação da viagem em caso de atraso e prestam vários esclarecimentos sobre a assistência ad hoc em caso de atraso. O n.º 1, alínea c) do artigo 14º e o n.º 2 do artigo 16º da posição comum têm em conta estas propostas.

A alteração 86 propõe o estabelecimento de limites à assistência oferecida às peças com mobilidade reduzida em função da capacidade disponível. O artigo 17.º da posição comum autoriza as empresas ferroviárias a definir previamente regras de acesso não discriminatórias para as pessoas com mobilidade reduzida. No entanto, a posição comum não prevê nenhuma obrigação de aumentar a capacidade.

As alterações 87 e 126 ajustam as obrigações dos gestores de estação e das empresas ferroviárias, incluindo o pessoal de bordo, em matéria de assistência às pessoas com mobilidade reduzida. Os artigos 19.º, 20.º e 21.º da posição comum tornam as obrigações impostas às partes envolvidas e, nomeadamente, às empresas ferroviárias e gestores de estações, claras, simples e realistas. O artigo 18.º da posição comum assegura a venda de bilhetes às pessoas com mobilidade reduzida, sem qualquer custo adicional.

A alteração 92 simplifica o direito das pessoas com mobilidade reduzida a assistência, sem que seja necessária qualquer notificação prévia para o efeito. Neste caso, o artigo 21.º estabelece que a assistência *ad hoc* deve ser a melhor possível.

As alterações 99 e 100 foram transpostas para o artigo 23.º da posição comum, mediante a substituição do termo “segurança” pela expressão “segurança pessoal”.

As alterações 105 e 106, que visam aliviar a carga das empresas ferroviárias no que se refere ao tratamento de queixas, são transpostas pelo artigo 24.º da posição comum deixando ao critério das próprias empresas ferroviárias, de acordo com um quadro fundamentado, a maioria das modalidades de aplicação do mecanismo de tratamento de queixas.

A primeira parte da alteração 109 elimina a obrigação de informar os passageiros de quaisquer planos de interrupção ou de alteração de serviços. O artigo 6.º da posição comum altera a obrigação de informação e faz referência a “decisões” em vez de “planos”.

A alteração 114, parte da alteração 115, e as alterações 116 e 117 prevêm ajustamentos das informações mínimas sobre viagens a prestar aos passageiros pelas empresas ferroviárias. O artigo 7.º e o Anexo II especificam o conteúdo da informação mínima a fornecer aos passageiros sobre os serviços prestados pelas empresas.

4.2 Alterações aceites pela Comissão e não incorporadas na posição comum

As alterações 5, 8, 9 e 38 (em parte, ver também mais abaixo) e parte das alterações 67, 68, 79, 85, 90, 103 e 104 têm por objectivo eliminar o termo “internacional”. A Comissão é de opinião de que a eliminação deste termo das disposições em causa não prejudica a questão do âmbito de aplicação do regulamento. Não havendo, contudo, a intenção de alargar o âmbito de aplicação do regulamento a todos os serviços ferroviários, incluindo os serviços domésticos, a posição comum não suprimiu de modo nenhum, de forma sistemática, as ocorrências do termo "internacional".

A alteração 15 propõe a clarificação da definição de “empresa ferroviária”. Esta alteração poderá ser considerada redundante, uma vez que a posição comum faz referência à legislação comunitária em vigor. O n.º 1 do artigo 3.º define "empresa ferroviária" na acepção da Directiva 2001/14/CE e o artigo 2.º (âmbito de aplicação) remete para a definição constante da Directiva 95/18/CE.

As alterações 21 e 22 propõem não ter em conta, na definição de “atraso”, os atrasos e os atrasos previstos na sequência da anulação de serviços que sejam comunicados aos passageiros com uma antecedência de 48 horas. A posição comum não prevê qualquer disposição deste tipo. A definição de “atraso” constante do n.º 15 do artigo 3.º poderá servir para esclarecer esta questão.

A alteração 30 prevê a prestação de informações, num formato acessível, às pessoas com mobilidade reduzida que sofram de incapacidade visual ou auditiva. A posição comum não integra nenhuma disposição deste tipo. O n.º 3 do artigo 7.º da posição é mais adequado para a correspondente adaptação.

A alteração 38 prevê a venda de bilhetes num formato acessível. Embora o artigo 8.º da posição comum sobre disponibilidade de bilhetes não transmita esta ideia, o considerando 10 da posição comum concede às pessoas com mobilidade reduzida o direito de comprar bilhetes a bordo do comboio sem encargos acrescidos.

As alterações 43, 48, 55 e 98 relativas aos títulos e à estrutura do regulamento não foram tidas em conta dado a posição comum propor uma estrutura diferente (*ver estrutura do regulamento*).

As alterações 47 e 58 excluem ou limitam o direito ao pagamento adiantado em caso de morte ou de ferimento do passageiro. O artigo 12.º da posição comum confirma, contudo, este direito, que havia sido proposto pela Comissão e que também é concedido aos passageiros dos transportes aéreos.

A alteração 66 prevê consequências jurídicas em caso de atraso dos serviços ferroviários, incluindo os atrasos na prestação de assistência confirmada a uma pessoa com mobilidade reduzida. A posição comum não prevê qualquer disposição nesse sentido. As necessidades específicas das pessoas com mobilidade reduzida são abordadas separadamente apenas nos casos de assistência por força de um atraso.

A alteração 69 prevê que o reencaminhamento ou o prosseguimento da viagem possam implicar a prestação de serviços mais caros sem alteração do preço inicial do bilhete. A posição comum não prevê esta possibilidade mas refere-se a "condições de transporte equivalentes".

A alteração 75 prevê que a empresa ferroviária certifique os atrasos sofridos pelos passageiros. A posição comum não impõe tal obrigação, que poderia facilmente ser cumprida com a eliminação da expressão “a pedido do passageiro” do n.º 4 do artigo 16.º.

A segunda e terceira partes da alteração 109 prevêm a cooperação entre a empresa ferroviária, os gestores de estações, os operadores turísticos e a Comissão na prestação de informações sobre os direitos dos passageiros consagrados no regulamento. A Comissão concorda com o princípio de que os passageiros devem ser informados sobre os direitos que lhes são concedidos ao abrigo do regulamento, de forma adequada, e recorda as medidas similares adoptadas em relação aos passageiros dos transportes aéreos (cartaz sobre os direitos dos passageiros aéreos).

As alterações 110, 111 e 112 relativas aos organismos nacionais responsáveis pela execução do regulamento e à difusão das informações relativas a estes organismos foram, em grande medida, incorporadas no artigo 26.º e no Anexo II da posição comum.

Parte da alteração 124 prolonga o prazo de pagamento da indemnização *ad hoc* em caso de atraso para um mês em vez de 14 dias. Embora a Comissão se tenha mostrado flexível nesta matéria, a posição comum não altera a proposta da Comissão no sentido de o pagamento da indemnização ser efectuado no prazo de 14 dias a contar da recepção da queixa.

Parte da alteração 138 prevê a obrigação de as empresas ferroviárias transportarem bicicletas. Atendendo a que, no que respeita ao conteúdo do contrato de transporte, os dois legisladores concordam com o princípio da aplicação das regras da COTIF/CIV neste domínio, a obrigação de transportar bicicletas foi abandonada.

4.3 Alterações rejeitadas pela Comissão e não incorporadas na posição comum

As alterações 1 e 2, parte da alteração 3, a alteração 11, parte da alteração 12 (ver também a seguir), a alteração 13, parte das alterações 17 e 62 (ver também a seguir) dizem respeito aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, independentemente de se tratar de uma viagem doméstica ou internacional. O Parlamento Europeu propõe, por conseguinte, o alargamento do âmbito de aplicação do regulamento a todos os serviços, internacionais e domésticos, alteração que a Comissão aprecia, mas considera eventualmente prematura nesta fase. Ao contrário do Parlamento Europeu, os n.ºs 1 e 2 do artigo 2.º da posição comum confirmam (no que se refere às questões gerais e à responsabilidade das empresas ferroviárias) ou limitam (no que se refere às consequências em caso de atraso, etc.) o âmbito de aplicação proposto pela Comissão. A única excepção diz respeito às pessoas com mobilidade reduzida, uma vez que o n.º 3 do artigo 2.º alarga o âmbito de aplicação do regulamento às viagens domésticas efectuadas no quadro de serviços internacionais.

As alterações 7 e 125 prevêem a obrigação de as empresas ferroviárias e os gestores de estações tornarem o material circulante e as estações acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida. A Comissão considera que esta obrigação excede o âmbito de aplicação da presente proposta.

A alteração 12 e parte da alteração 39, relativas aos contratos de serviço público, não são consideradas pertinentes. Os serviços internacionais (ver também *âmbito de aplicação*) raramente são objecto de contratos de serviço público, razão pela qual a posição comum não faz referência a esses contratos. Contudo, não exclui explicitamente do âmbito de aplicação do regulamento a obrigação de aplicar os direitos dos passageiros nos contratos de serviço público.

A alteração 16 propõe que se modifique a definição de “estação ferroviária principal”, expressão que já não é usada no regulamento e que, no artigo 19.º da posição comum, estabelece a ligação entre as obrigações dos gestores de estação em matéria de assistência às pessoas com mobilidade reduzida e as estações ferroviárias “*com pessoal adequado*”. A definição de “estação ferroviária principal” torna-se, por conseguinte, obsoleta.

As alterações 17 e 62, relativas às assinaturas, não foram consideradas pertinentes. No caso dos serviços internacionais, raramente existe a possibilidade de assinatura (ver também *âmbito de aplicação*). Logo, a posição comum considera desnecessário referir especificamente este termo sem, contudo, excluir explicitamente as assinaturas do âmbito de aplicação do regulamento.

A alteração 19 alinha a definição de “serviço internacional” pelo texto da COTIF/CIV. Esta alteração pode ser considerada redundante. Os n.ºs 11, 12, 13 e 14 do artigo 3º da posição

comum definem os conceitos de “viagem internacional”, “viagem doméstica”, “serviço internacional” e “serviço doméstico” de forma clara e precisa, sem entrar em contradição com a COTIF/CIV.

A alteração 26 propõe a alteração da definição de “pessoa com mobilidade reduzida”. Entretanto, essa definição consta do *Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo* (adoptado em 8 de Junho de 2006, ainda não publicado). O n.º 17 do artigo 3.º da posição comum recupera a definição de “pessoa com mobilidade reduzida” utilizada no domínio dos transportes aéreos.

A alteração 31 prevê a responsabilização das empresas ferroviárias e dos operadores turísticos (vendedores de bilhetes) no caso de prestarem informações incorrectas. Nada no regulamento, obsta a que, neste caso, sejam aplicados os princípios do direito privado nacional.

As alterações 60, 118 e 119 prevêm o reembolso das sobretaxas pagas pelos passageiros, quando o serviço não apresentar a qualidade adequada, excluindo os casos de atraso. Os direitos associados a esta exigência são considerados excessivos pelo que a posição comum não contempla tal obrigação.

No essencial, a alteração 64 prevê a dedução da indemnização do preço do bilhete (em caso de deficiente qualidade de serviço) de outras indemnizações, nomeadamente a indemnização em caso de responsabilidade por danos indirectos. O artigo 15.º da posição comum, pelo contrário, confirma que o reembolso do preço do bilhete a título de indemnização *ad hoc* em caso de atraso ou de perda de correspondência devida a um atraso ou à anulação de um serviço, é distinto da indemnização por danos indirectos regulada pelo artigo 13.º da posição comum, que remete para as disposições COTIF/CIV neste domínio. Logo, a dedução proposta não foi incorporada na posição comum.

A alteração 65 visa obrigar as empresas ferroviárias a evitarem os atrasos por todos os meios. Esta obrigação é considerada pouco precisa e difícil de aplicar.

A alteração 74 restringe a assistência *ad hoc* a prestar aos passageiros nos comboios bloqueados fora das estações aos casos que não decorram de circunstâncias excepcionais. Mesmo que a situação possa não ser da responsabilidade da empresa ferroviária, prevê a sua intervenção em favor dos passageiros que não tenham outra possibilidade de assistência. A posição comum rejeita a proposta do Parlamento Europeu e limita a assistência aos casos em que tal é fisicamente exequível.

A alteração 84 clarifica a questão do direito que assiste às empresas ferroviárias de apresentarem, quando aplicável, um pedido de indemnização ao gestor da infra-estrutura. Nada na posição comum restringe, sob qualquer forma que seja, o direito de regresso da empresa ferroviária contra terceiros. Além disso, se o erro tiver sido cometido por terceiros, a posição comum isenta, em princípio, a empresa ferroviária de qualquer responsabilidade.

As alterações 101, 102, 107 e 121 propõem a eliminação da avaliação obrigatória das normas de qualidade, mas introduzem um procedimento bastante complexo que envolve a Agência Ferroviária Europeia. A posição comum propõe a auto-avaliação das normas de qualidade pelas empresas ferroviárias, impondo simultaneamente condições rigorosas em matéria de execução e de divulgação dessa auto-avaliação. Nesta fase, não se considera necessário envolver a Agência Ferroviária Europeia no controlo da qualidade.

A alteração 127 prevê a realização de acções de formação sobre assistência a pessoas com mobilidade reduzida. Esta proposta excede largamente o âmbito de aplicação do presente regulamento. No contexto do terceiro pacote ferroviário, a Comissão apresentou contudo uma proposta de directiva com vista a melhorar o desempenho das tripulações dos comboios na área da segurança.

A alteração 128 prevê alguns ajustamentos às obrigações que incumbem aos gestores de estações no que se refere aos pontos de contacto para pessoas com mobilidade reduzida. O artigo 21.º da posição comum confirma esta obrigação do gestor de estação, conforme proposto pela Comissão no seu texto original, acrescentando simultaneamente uma referência às outras entidades públicas susceptíveis de partilhar essa responsabilidade.

4.4 Alterações rejeitadas pela Comissão e incorporadas na íntegra ou em parte na posição comum

As alterações 4, 14 e 37 visam atenuar a obrigação que a Comissão propunha impor às empresas ferroviárias de disponibilizarem bilhetes, bilhetes únicos e correspondente informação sobre viagens em toda a rede ferroviária da UE. A Comissão era de opinião de que os passageiros deviam dispor do direito a adquirir bilhetes integrados para as viagens efectuadas na rede ferroviária da UE. Dado o mercado ferroviário parecer não estar disposto a fazê-lo voluntariamente, a Comissão optou por obrigar as empresas ferroviárias a oferecer este tipo de produto. O artigo 8.º da posição comum deixa a escolha do tipo de oferta ao critério das empresas ferroviárias e prevê a disponibilização aos passageiros, sempre que disponíveis, de bilhetes, bilhetes únicos e reservas. O estabelecimento de um Sistema Informatizado de Informação e de Reserva para os Transportes Ferroviários (SIIRTF) à escala europeia permitirá justificar melhor esta exigência (artigo 9.º).

As alterações 28, 29 e parte da alteração 115 visam restringir a obrigação que a Comissão propunha impor às empresas ferroviárias de prestarem informações sobre viagens. A Comissão era de opinião de que os passageiros deviam ter direito a receber informações sobre viagens em toda a UE, incluindo fora da rede da empresa ferroviária em causa. Atendendo a que os acordos voluntários nem sempre cumprem este objectivo, a Comissão havia optado por obrigar as empresas ferroviárias a prestar informações sobre viagens em toda a UE. O artigo 7º e o Anexo II especificam o conteúdo das informações mínimas a fornecer aos passageiros sobre os serviços prestados. O estabelecimento de um Sistema Informatizado de Informação e de Reserva para os Transportes Ferroviários (SIIRTF) à escala europeia permitirá justificar melhor esta exigência (artigo 9.º).

Parte da alteração 39 e as alterações 40 e 123 prevêem a modificação das modalidades de comercialização de bilhetes. O artigo 8.º da posição comum oferece uma grande margem de manobra às empresas ferroviárias a nível da escolha das modalidades mais adaptadas para a venda de títulos de transporte. Deve ser assegurada a venda de bilhetes a bordo, salvo se tal serviço for restringido, em casos justificados. A Comissão não quis colocar entraves desnecessários à compra espontânea de bilhetes, incluindo a bordo dos comboios. A Comissão não sentiu a necessidade de estabelecer uma distinção entre os pontos de venda de bilhetes emitidos no quadro de contratos de serviço público e os pontos de venda de outros tipos de bilhetes.

As alterações 91, 95, 96 e 97 visam clarificar o procedimento de notificação da necessidade de assistência especial no caso das pessoas com mobilidade reduzida. O artigo 21.º da posição comum simplifica o procedimento e as condições de prestação de assistência às pessoas com

mobilidade reduzida que tenham notificado a necessidade de assistência com um mínimo de com 48 horas de antecedência. A Comissão não pretendia impor limites desnecessários aos direitos das pessoas com mobilidade reduzida, pelo que manifestou a sua oposição à proposta de aumento do prazo de notificação prévia de 24 para 48 horas.

A alteração 113 estabelece um prazo de um ano para a entrada em vigor do regulamento, enquanto que o artigo 33.º da posição comum estabelece um prazo de 18 meses. A Comissão considerou que a aplicação dos direitos propostos aos passageiros não exigia um longo período de transição.

Parte da alteração 124 prevê a obtenção do acordo do passageiro para que a indemnização possa ser paga em vales, alteração que foi transposta pelo n.º 2, última frase, do artigo 15.º da posição comum.

5- CONCLUSÃO

Embora tivesse preferido que as empresas ferroviárias fossem obrigadas a prestar informações sobre horários e bilhetes únicos em toda a rede ferroviária europeia e que os gestores das estações e das empresas ferroviárias assumissem um compromisso mais firme no que se refere à assistência oferecida às pessoas com mobilidade reduzida, a Comissão considera que a posição comum aprovada por unanimidade em 24 de Julho de 2006 não altera os objectivos nem a abordagem adoptada na sua própria proposta.