

III

(Actos preparatórios)

CONSELHO

POSIÇÃO (UE) N.º 4/2010 DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

tendo em vista a adopção do regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho respeitante aos direitos dos passageiros no transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004

Adoptada pelo Conselho em 11 de Março de 2010

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/C 122 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A acção da União no domínio do transporte em autocarro deverá ter como objectivo, nomeadamente, garantir aos passageiros um elevado nível de protecção, comparável ao de outros modos de transporte, independentemente do local em que viajem. Além disso, deverão ser plenamente tidas em conta as exigências de defesa dos consumidores em geral.

⁽¹⁾ Parecer de 16 de Julho de 2009 (JO C 317 de 23.12.2009, p. 99).

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 23 de Abril de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial), posição do Conselho de 11 de Março de 2010, e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(2) Atendendo a que o passageiro dos serviços de transporte em autocarro é a parte mais fraca do contrato de transporte, é necessário conceder um nível mínimo de protecção a todos os passageiros.

(3) As medidas da União destinadas a melhorar os direitos dos passageiros no transporte em autocarro deverão ter em conta as características específicas deste sector, maioritariamente composto por pequenas e médias empresas.

(4) Atendendo às características específicas dos serviços regulares especializados e dos transportes por conta própria, estes tipos de transporte não deverão ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento. Os serviços regulares especializados deverão incluir serviços reservados ao transporte de pessoas com deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, o transporte de trabalhadores entre o domicílio e o local de trabalho e o transporte de alunos e estudantes para os estabelecimentos de ensino e a partir destes.

(5) Tendo em conta as características específicas dos serviços regulares do transporte urbano, suburbano e regional, deverá ser concedido aos Estados-Membros o direito de excluírem esses tipos de transporte da aplicação de uma parte significativa do presente regulamento. A fim de identificar os serviços regulares urbanos, suburbanos e regionais, os Estados-Membros deverão atender a critérios tais como a distância, a frequência dos serviços, o número de paragens previstas, o tipo de autocarros utilizado, os sistemas de venda de bilhetes, as variações no número de passageiros entre serviços nos períodos de maior e menor tráfego, os códigos e os horários dos autocarros.

- (6) Os passageiros e, no mínimo, as pessoas em relação às quais o passageiro tivesse ou pudesse ter uma obrigação legal de alimentos deverão beneficiar de protecção adequada em caso de acidente decorrente da utilização do autocarro, tendo em conta a Directiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade ⁽¹⁾.
- (7) Na determinação da legislação nacional aplicável à indemnização por morte ou dano não patrimonial, bem como por extravio ou danos nas bagagens devido a acidentes decorrentes da utilização do autocarro, deverão ser tidos em conta o Regulamento (CE) n.º 864/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Julho de 2007, relativo à lei aplicável às obrigações extracatuais («Roma II») ⁽²⁾, e o Regulamento (CE) n.º 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I) ⁽³⁾.
- (8) Para além da indemnização, nos termos da legislação nacional aplicável, em caso de morte, dano não patrimonial, extravio ou danos nas suas bagagens devido a um acidente decorrente da utilização do autocarro, os passageiros deverão ter direito a assistência no que diz respeito às suas necessidades práticas imediatas na sequência de um acidente. Essa assistência poderá incluir os primeiros socorros, o alojamento, a alimentação, o vestuário e os transportes.
- (9) Os serviços de transporte de passageiros em autocarro deverão beneficiar todos os cidadãos. Consequentemente, 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.
- (10) Tendo em conta o artigo 9.º da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, e a fim de proporcionar a essas pessoas e às pessoas com mobilidade reduzida a possibilidade de viajarem de autocarro em condições comparáveis às dos outros cidadãos, deverão ser estabelecidas regras de não discriminação e de assistência em viagem. Por conseguinte, o transporte dessas pessoas deverá ser aceite, e não deverá ser recusado com base na sua deficiência ou mobilidade reduzida, excepto por motivos justificados de segurança ou de concepção dos veículos ou das infra-estruturas. No quadro da legislação aplicável em matéria de protecção dos trabalhadores, as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida deverão beneficiar do direito a assistência nos terminais e a bordo dos veículos. Para facilitar a sua integração social, as pessoas em causa deverão receber essa assistência de forma gratuita. Os transportadores deverão estabelecer condições de acessibilidade, utilizando de preferência o sistema europeu de normalização.
- (11) Aquando da tomada de decisões sobre a concepção de novos terminais, ou quando procederem a renovações importantes, os organismos gestores dos terminais deverão, sempre que possível, ter em conta as necessidades das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida. Em qualquer caso, os organismos gestores dos terminais deverão designar os pontos nos quais as pessoas com mobilidade reduzida podem anunciar a sua chegada e requerer assistência.
- (12) A fim de atender às necessidades das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, o pessoal deverá receber formação adequada. Tendo em vista facilitar o reconhecimento mútuo das habilitações nacionais dos motoristas, poderá ser ministrada formação de sensibilização para a deficiência como parte integrante da qualificação inicial ou da formação contínua a que se refere a Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros ⁽⁴⁾. A fim de assegurar a coerência entre a introdução de requisitos de formação e os prazos estabelecidos nessa directiva, deverá ser admitida a possibilidade de isenção durante um período de tempo limitado.
- (13) Sempre que possível, as organizações representativas de pessoas com deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida deverão ser consultadas ou associadas à organização da formação relacionada com a deficiência.
- (14) Os direitos dos passageiros no transporte em autocarro deverão incluir a obtenção de informações sobre o serviço antes e durante a viagem. Todas as informações essenciais aos passageiros do transporte em autocarro deverão também ser prestadas em formatos alternativos acessíveis às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida.
- (15) O presente regulamento não deverá limitar os direitos dos transportadores a procurarem obter reparação por parte de qualquer pessoa, incluindo terceiros, ao abrigo da legislação nacional aplicável.
- (16) Os inconvenientes causados aos passageiros em caso de cancelamento ou de atraso considerável da sua viagem deverão ser reduzidos. Para tal, os passageiros que partam de terminais deverão receber assistência e informações adequadas. Os passageiros deverão poder igualmente cancelar a viagem e obter o reembolso dos seus bilhetes ou prosseguir a viagem ou ser reencaminhados em condições satisfatórias.

⁽¹⁾ JO L 263 de 7.10.2009, p. 11.

⁽²⁾ JO L 199 de 31.7.2007, p. 40.

⁽³⁾ JO L 177 de 4.7.2008, p. 6.

⁽⁴⁾ JO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

- (17) Os transportadores deverão cooperar, através das respectivas associações profissionais, com a participação das partes interessadas, das associações profissionais e das associações representativas dos consumidores, dos passageiros e das pessoas com deficiência, tendo em vista a adopção de disposições a nível nacional ou europeu destinadas a melhorar a assistência aos passageiros, especialmente em caso de cancelamento e de atrasos consideráveis.
- (18) O presente regulamento não deverá prejudicar os direitos dos passageiros estabelecidos pela Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados ⁽¹⁾. O presente regulamento não deverá aplicar-se aos casos de cancelamento de circuitos organizados por motivos distintos do cancelamento do serviço de transporte em autocarro.
- (19) Os passageiros deverão ser plenamente informados dos direitos estabelecidos no presente regulamento, de modo a poderem exercê-los efectivamente.
- (20) Os passageiros deverão poder exercer os seus direitos através de procedimentos de reclamação adequados aplicados pelos transportadores ou, se for caso disso, mediante a apresentação de uma reclamação junto do organismo ou organismos designados para o efeito pelo Estado-Membro em causa.
- (21) Os Estados-Membros deverão garantir o cumprimento do presente regulamento e designar um organismo ou organismos competentes para desempenhar as tarefas de supervisão e controlo da aplicação do presente regulamento. Isto não afecta o direito dos passageiros de exigirem reparação legal junto dos tribunais nos termos da legislação nacional.
- (22) Tendo em conta os procedimentos estabelecidos pelos Estados-Membros para a apresentação de reclamações, uma reclamação referente à assistência deverá, de preferência, ser endereçada ao organismo ou organismos designados para efeitos da aplicação do presente regulamento no Estado-Membro onde está situado o ponto de embarque ou de desembarque.
- (23) Os Estados-Membros deverão estabelecer as sanções a aplicar em caso de infracção do presente regulamento, e garantir a sua aplicação. Essas sanções deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (24) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, a saber, assegurar um nível equivalente de protecção e de assistência aos passageiros do transporte em autocarro em todos os Estados-Membros, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (25) O presente regulamento deverá aplicar-se sem prejuízo da Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽²⁾.
- (26) A aplicação do presente regulamento deverá basear-se no Regulamento (CE) n.º 2006/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Outubro de 2004, relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor («regulamento relativo à cooperação no domínio da defesa do consumidor») ⁽³⁾. Esse regulamento deverá, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (27) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, tal como referido no artigo 6.º do Tratado da União Europeia, tendo também presente a Directiva 2000/43/CE do Conselho, de 29 de Junho de 2000, que aplica o princípio da igualdade de tratamento entre as pessoas, sem distinção de origem racial ou étnica ⁽⁴⁾, e a Directiva 2004/113/CE do Conselho, de 13 de Dezembro de 2004, que aplica o princípio de igualdade de tratamento entre homens e mulheres no acesso a bens e serviços e seu fornecimento ⁽⁵⁾.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece regras para o transporte em autocarro no que respeita às seguintes matérias:

- Não discriminação dos passageiros no que se refere às condições de transporte oferecidas pelos transportadores;
- Direitos dos passageiros em caso de acidente decorrente da utilização do autocarro de que resulte a morte ou danos não patrimoniais ou o extravio ou danos nas bagagens;
- Não discriminação e assistência obrigatória às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida;
- Direitos dos passageiros em caso de cancelamento ou de atraso;
- Informações mínimas a prestar aos passageiros;

⁽²⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁽³⁾ JO L 364 de 9.12.2004, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 180 de 19.7.2000, p. 22.

⁽⁵⁾ JO L 373 de 21.12.2004, p. 37.

⁽¹⁾ JO L 158 de 23.6.1990, p. 59.

- f) Tratamento das reclamações;
- g) Regras gerais de execução.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável aos passageiros de serviços regulares:

- a) Sempre que o ponto de embarque do passageiro esteja situado no território de um Estado-Membro; ou
- b) Sempre que o ponto de embarque do passageiro esteja situado fora do território de um Estado-Membro e o ponto de desembarque do passageiro esteja situado no território de um Estado-Membro.

2. Com excepção dos Capítulos III a VI, o presente regulamento é igualmente aplicável aos passageiros que viajem em serviços ocasionais sempre que o ponto de embarque inicial ou o ponto de desembarque final do passageiro esteja situado no território de um Estado-Membro.

3. O presente regulamento não é aplicável aos serviços regulares especializados e aos transportes por conta própria.

4. Com excepção do n.º 2 do artigo 4.º, do artigo 9.º e do n.º 1 do artigo 10.º, os Estados-Membros podem excluir da aplicação do presente regulamento os serviços regulares urbanos, suburbanos e regionais, incluindo os serviços transfronteiriços desse tipo.

5. Com excepção do n.º 2 do artigo 4.º, do artigo 9.º e do n.º 1 do artigo 10.º, os Estados-Membros podem excluir da aplicação do presente regulamento os serviços regulares domésticos, numa base transparente e não discriminatória. Estas isenções podem ser concedidas por um período não superior a cinco anos, renovável duas vezes.

6. Por um período máximo de cinco anos, os Estados-Membros podem, numa base transparente e não discriminatória, excluir da aplicação do presente regulamento certos serviços regulares pelo facto de uma parte significativa do serviço regular, que inclua pelo menos uma paragem prevista, ser efectuada fora da União. Estas isenções são renováveis.

7. Os Estados-Membros informam a Comissão das isenções de diferentes tipos de serviços concedidas ao abrigo dos n.ºs 4, 5 e 6. A Comissão toma as medidas adequadas se determinada isenção for considerada não conforme com o disposto no presente artigo. Até ... (*), a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre as isenções concedidas ao abrigo dos n.ºs 4, 5 e 6.

8. Nenhuma disposição do presente regulamento pode ser entendida como constituindo um requisito técnico que imponha aos transportadores ou aos organismos gestores dos terminais

obrigações de modificar ou substituir os autocarros ou as infra-estruturas ou equipamento nas paragens de autocarro e nos terminais.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes definições:

- a) «Serviços regulares»: serviços que asseguram o transporte de passageiros em autocarro com frequência e percurso determinados, e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas;
- b) «Serviços regulares especializados»: serviços regulares, independentemente de quem os organiza, que asseguram o transporte em autocarro de determinadas categorias de passageiros com exclusão de outros passageiros;
- c) «Transportes por conta própria»: operações efectuadas em autocarro com fins não comerciais nem lucrativos por uma pessoa singular ou colectiva, em que:
 - a actividade de transporte constitui apenas uma actividade acessória dessa pessoa singular ou colectiva, e
 - os veículos utilizados são propriedade dessa pessoa singular ou colectiva ou foram por ela adquiridos a prestações ou foram objecto de contrato de locação financeira de longa duração, e são conduzidos por um membro do pessoal dessa pessoa singular ou colectiva ou pela própria pessoa singular, ou por pessoal empregado ou ao serviço da empresa mediante obrigação contratual;
- d) «Serviços ocasionais»: serviços que não correspondem à definição de serviços regulares e cuja característica principal é o transporte em autocarro de grupos de passageiros constituídos por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador;
- e) «Contrato de transporte»: um contrato de transporte celebrado entre um transportador e um passageiro, tendo em vista a prestação de um ou vários serviços regulares ou ocasionais;
- f) «Bilhete»: um documento válido ou outra prova da existência de um contrato de transporte;
- g) «Transportador»: uma pessoa singular ou colectiva, que não seja um operador turístico nem um vendedor de bilhetes, que oferece serviços de transporte regulares ou ocasionais ao público em geral;
- h) «Transportador de facto»: uma pessoa singular ou colectiva distinta do transportador, que efectua de facto a totalidade ou parte do transporte;

(*) Cinco anos após a data de aplicação do presente regulamento.

- i) «Vendedor de bilhetes»: um intermediário que celebra contratos de transporte em nome de um transportador;
- j) «Agente de viagens»: um intermediário que actua em nome de um passageiro para a celebração de contratos de transporte;
- k) «Operador turístico»: um operador ou um retalhista, distinto do transportador, na acepção dos pontos 2 e 3 do artigo 2.º da Directiva 90/314/CEE;
- l) «Pessoa com deficiência ou pessoa com mobilidade reduzida»: qualquer pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade quando utiliza um meio de transporte, devido a qualquer incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), a incapacidade ou deficiência intelectual, ou a qualquer outra causa de incapacidade, ou à idade, e cuja situação exija uma atenção adequada e a adaptação dos serviços disponibilizados a todos os passageiros às suas necessidades específicas;
- m) «Condições de acesso»: as normas, orientações e informações pertinentes relativas à acessibilidade dos autocarros e/ou dos terminais designados, incluindo os equipamentos oferecidos às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida;
- n) «Reserva»: a reserva de um lugar a bordo de um autocarro para uma partida específica de um serviço regular;
- o) «Terminal»: um terminal dotado de pessoal em que, de acordo com um percurso determinado, está prevista a paragem de um serviço regular para o embarque ou desembarque de passageiros, equipado com instalações tais como balcões de registo, sala de espera ou bilheteira;
- p) «Paragem de autocarro»: qualquer ponto distinto de um terminal em que, de acordo com o percurso determinado, está prevista a paragem de um serviço regular para o embarque e desembarque de passageiros;
- q) «Organismo gestor do terminal»: uma entidade organizacional de um Estado-Membro, responsável pela gestão de um terminal designado;
- r) «Cancelamento»: a não realização de um serviço regular que previamente programado;
- s) «Atraso»: a diferença entre a hora programada da partida do serviço regular de acordo com o horário publicado e a hora real da sua partida.

Artigo 4.º

Bilhetes e condições contratuais não discriminatórias

1. Os transportadores fornecem um bilhete ao passageiro, a menos que outros documentos dêem direito ao transporte. O bilhete pode ser emitido em formato electrónico.
2. Sem prejuízo das tarifas sociais, as condições contratuais e as tarifas aplicadas pelos transportadores são oferecidas ao pú-

blico em geral sem qualquer discriminação directa ou indirecta em razão da nacionalidade do cliente final ou do local de estabelecimento dos transportadores ou dos vendedores de bilhetes na União.

Artigo 5.º

Outras partes executantes

1. Mesmo que a execução das obrigações ao abrigo do presente regulamento tenha sido confiada a um transportador de facto, a um vendedor de bilhetes, ou a qualquer outra pessoa, o transportador, o agente de viagens, o operador turístico ou o organismo gestor do terminal que tenha confiada essas obrigações é responsável pelos actos e omissões dessa parte executante.

2. Além disso, a parte a quem tenha sido confiada a execução de uma obrigação pelo transportador, pelo agente de viagens, pelo operador turístico ou pelo organismo gestor do terminal está sujeita às disposições do presente regulamento no que se refere à obrigação que lhe foi confiada.

Artigo 6.º

Exclusão de restrição

1. As obrigações perante os passageiros decorrentes do presente regulamento não podem ser objecto de limitação ou afastamento, nomeadamente por cláusula derogatória ou restritiva do contrato de transporte.

2. Os transportadores podem oferecer aos passageiros condições contratuais mais favoráveis do que as estabelecidas no presente regulamento.

CAPÍTULO II

INDEMNIZAÇÃO E ASSISTÊNCIA EM CASO DE ACIDENTE

Artigo 7.º

Morte ou danos não patrimoniais dos passageiros e extravio ou danos das bagagens

1. Nos termos da legislação nacional aplicável, os passageiros têm direito a indemnização por morte ou danos não patrimoniais, bem como por extravio ou danos das bagagens devido a acidentes decorrentes da utilização do autocarro. Em caso de morte de um passageiro, este direito é no mínimo aplicável às pessoas em relação às quais o passageiro tivesse ou pudesse ter uma obrigação legal de alimentos.

2. O montante da indemnização é calculado nos termos da legislação nacional aplicável. O limite máximo previsto na legislação nacional para indemnização por morte e danos não patrimoniais ou por extravio ou danos das bagagens não pode, em cada ocorrência, ser inferior a:

- a) 220 000 EUR por passageiro;

- b) No que diz respeito aos serviços regulares urbanos, suburbanos e regionais ou aos serviços ocasionais, 500 EUR por volume de bagagem e, no que diz respeito a todos os outros serviços regulares ou ocasionais, 1 200 EUR por volume de bagagem. No caso de perdas ou danos relativamente a cadeiras de rodas, a outro equipamento de mobilidade ou a dispositivos de assistência, o montante da indemnização deve ser sempre igual ao custo de substituição ou reparação do equipamento extraviado ou danificado.

Artigo 8.º

Necessidades práticas imediatas dos passageiros

Em caso de acidente decorrente da utilização do autocarro, o transportador deve prestar uma assistência razoável no que diz respeito às necessidades práticas imediatas dos passageiros na sequência do acidente. A assistência prestada não constitui reconhecimento de responsabilidade.

CAPÍTULO III

DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E DAS PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA

Artigo 9.º

Direito ao transporte

1. Os transportadores, os agentes de viagens e os operadores turísticos não podem recusar-se a aceitar uma reserva, a emitir ou de outro modo fornecer um bilhete ou a embarcar uma pessoa com fundamento na deficiência ou na mobilidade reduzida.
2. As pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida têm acesso a reservas e bilhetes sem qualquer agravamento de custos.

Artigo 10.º

Excepções e condições especiais

1. Não obstante o n.º 1 do artigo 9.º, os transportadores, os agentes de viagens e os operadores turísticos podem recusar-se a aceitar uma reserva, a emitir ou de outro modo fornecer um bilhete ou a embarcar uma pessoa com fundamento na deficiência ou na mobilidade reduzida:
 - a) Para cumprir as prescrições de segurança aplicáveis estabelecidas pelo direito internacional, da União ou nacional, ou para cumprir as prescrições de saúde e segurança estabelecidas pelas autoridades competentes;
 - b) Se a concepção do veículo ou das infra-estruturas, incluindo paragens de autocarro e terminais, tornar fisicamente impossível o embarque, o desembarque ou o transporte da pessoa com deficiência ou da pessoa com mobilidade reduzida em condições seguras ou viáveis em termos operacionais.
2. Caso se recusem a aceitar uma reserva ou a emitir ou de outro modo fornecer um bilhete pelos motivos referidos no n.º 1, os transportadores, os agentes de viagens e os operadores turísticos efectuam todas as diligências razoáveis para informar a pessoa em causa de um serviço alternativo aceitável operado pelo transportador.

3. Caso seja recusado o embarque a uma pessoa com deficiência ou a uma pessoa com mobilidade reduzida que tenha uma reserva ou um bilhete e que tenha cumprido os requisitos constantes da alínea a) do n.º 1 do artigo 14.º, com fundamento na sua deficiência ou mobilidade reduzida, deve ser dada a essa pessoa e a qualquer pessoa que a acompanhe ao abrigo do n.º 4 do presente artigo, a possibilidade de escolher entre:

- a) O direito ao reembolso e, se pertinente, uma viagem gratuita de regresso ao ponto de partida inicial estabelecido no contrato de transporte, na primeira oportunidade; e
- b) Excepto nos casos em que tal não seja exequível, o prosseguimento da viagem ou o reencaminhamento por serviços de transporte alternativos razoáveis para o local de destino estabelecido no contrato de transporte.

O direito ao reembolso do preço pago pelo bilhete não é afectado pela omissão de notificação nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 14.º

4. Nas mesmas condições que as estabelecidas na alínea a) do n.º 1, os transportadores, os agentes de viagens ou os operadores turísticos podem exigir que uma pessoa com deficiência ou uma pessoa com mobilidade reduzida seja acompanhada por outra pessoa apta a prestar a assistência requerida pela pessoa com deficiência ou pela pessoa com mobilidade reduzida, caso seja estritamente necessário. Esse acompanhante deve ser transportado gratuitamente e, sempre que tal seja exequível, ser sentado ao lado da pessoa com deficiência ou da pessoa com mobilidade reduzida.

5. Se um transportador, um agente de viagens ou um operador turístico exercer a faculdade prevista no n.º 1, deve informar imediatamente a pessoa com deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida dos respectivos motivos e, se tal lhe for solicitado, informar por escrito a pessoa em causa no prazo de cinco dias úteis a contar da data do pedido.

Artigo 11.º

Acessibilidade e informação

1. Em cooperação com as organizações representativas das pessoas com deficiência ou das pessoas com mobilidade reduzida, os transportadores e os organismos gestores dos terminais devem, se for caso disso através das respectivas organizações, estabelecer ou aplicar condições de acesso não discriminatórias para o transporte de pessoas com deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida.
2. As condições de acesso previstas no n.º 1 são tornadas públicas pelos transportadores e organismos gestores dos terminais em suporte material ou na internet, nas mesmas línguas em que as informações são geralmente disponibilizadas a todos os passageiros.
3. Os operadores turísticos disponibilizam as condições de acesso previstas no n.º 1 relativas aos trajectos incluídos nas viagens organizadas, nas férias organizadas ou nos circuitos organizados que organizam, vendem ou põem à venda.

4. As informações sobre as condições de acesso a que se referem os n.ºs 2 e 3 são distribuídas em suporte material, a pedido do passageiro.

5. Os transportadores, os agentes de viagens e os operadores turísticos garantem que sejam disponibilizadas, em formatos adequados e acessíveis às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, todas as informações gerais pertinentes relativas aos percursos e às condições de transporte, incluindo, se aplicável, reservas e informações em linha. As informações são distribuídas em suporte material, a pedido do passageiro.

Artigo 12.º

Designação de terminais

Os Estados-Membros designam os terminais de autocarros em que deve ser prestada assistência às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto. A Comissão disponibiliza através da internet uma lista dos terminais de autocarro designados.

Artigo 13.º

Direito a assistência nos terminais designados e a bordo dos autocarros

1. Sob reserva das condições de acesso previstas no n.º 1 do artigo 11.º, os transportadores e os organismos gestores dos terminais prestam gratuitamente, nos terminais designados pelos Estados-Membros, dentro das respectivas esferas de competência, a assistência especificada na parte a) do Anexo I às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida.

2. Sob reserva das condições de acesso previstas no n.º 1 do artigo 11.º, os transportadores prestam gratuitamente, a bordo dos autocarros, a assistência especificada na parte b) do Anexo I às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida.

Artigo 14.º

Condições de prestação de assistência

1. Os transportadores e os organismos gestores dos terminais cooperam entre si para prestar assistência às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida na condição de:

- a) Essa necessidade de assistência ser notificada aos transportadores, aos organismos gestores dos terminais, aos agentes de viagens ou aos operadores turísticos o mais tardar dois dias úteis antes de ser necessária a assistência; e
- b) As pessoas em causa se apresentarem no ponto designado:
 - i) à hora antecipadamente estabelecida pelo transportador, que não deve anteceder em mais de 60 minutos a hora de partida publicada, ou
 - ii) caso não tenha sido estabelecida uma hora, o mais tardar 30 minutos antes da hora de partida publicada.

2. Além do estabelecido no n.º 1, as pessoas com deficiência ou as pessoas com mobilidade reduzida devem notificar o trans-

portador, o agente de viagens ou o operador turístico no momento da reserva ou da compra antecipada do bilhete, das suas necessidades específicas em termos de lugar sentado, desde que tenham conhecimento dessa necessidade nesse momento.

3. Os transportadores, os organismos gestores dos terminais, os agentes de viagens e os operadores turísticos tomam todas as medidas necessárias para facilitar a recepção das notificações da necessidade de assistência apresentadas pelas pessoas com deficiência ou pelas pessoas com mobilidade reduzida. Esta obrigação é aplicável em todos os terminais designados e respectivos pontos de venda, incluindo a venda por telefone e pela internet.

4. Na falta de notificação nos termos da alínea a) do n.º 1 e do n.º 2, os transportadores, os organismos gestores dos terminais, os agentes de viagens e os operadores turísticos efectuem todas as diligências razoáveis para garantir que seja prestada assistência de modo a que a pessoa com deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida possa, relativamente ao serviço para o qual tenha adquirido um bilhete, embarcar, mudar para a correspondência ou desembarcar.

5. Os organismos gestores dos terminais designam um ponto no interior ou no exterior do terminal onde as pessoas com deficiência ou as pessoas com mobilidade reduzida possam anunciar a sua chegada e requerer assistência. Esse ponto deve ser claramente assinalado e fornecer as informações básicas sobre o terminal e a assistência prestada, em formatos acessíveis.

Artigo 15.º

Transmissão de informações a terceiros

Se os agentes de viagens ou os operadores turísticos receberem uma notificação referida na alínea a) do n.º 1 do artigo 14.º, devem transmitir sem demora essa informação, dentro do seu horário normal de expediente, ao transportador ou ao organismo gestor do terminal.

Artigo 16.º

Formação

1. Os transportadores e, se for caso disso, os organismos gestores dos terminais estabelecem procedimentos de formação relacionados com a deficiência, incluindo instruções, e asseguram que:

- a) O seu pessoal, com excepção dos motoristas, e incluindo o pessoal empregado por qualquer outra parte executante, que presta assistência directa a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, tenha formação ou receba instruções tal como descrito nas partes a) e b) do Anexo II; e
- b) O seu pessoal, incluindo os motoristas, que lida directamente com os passageiros ou com questões relacionadas com os passageiros, tenha formação ou receba instruções tal como descrito na parte a) do Anexo II.

2. Os Estados-Membros podem, durante um período máximo de dois anos a contar de ... (*), excluir a formação dos motoristas da aplicação da alínea b) do n.º 1.

(*) Data de aplicação do presente regulamento.

*Artigo 17.º***Indemnização no que respeita às cadeiras de rodas e a outros equipamentos de mobilidade**

1. Os transportadores e os organismos gestores dos terminais são responsáveis pelas perdas ou danos que causarem em cadeiras de rodas, outros equipamentos de mobilidade ou dispositivos de assistência, em resultado da prestação de assistência. As perdas ou danos são indemnizadas pelo transportador ou pelo organismo gestor do terminal responsável pelas perdas ou danos em causa.
2. A indemnização a que se refere o n.º 1 deve ser igual ao custo de substituição ou reparação dos equipamentos ou dispositivos extraviados ou danificados.
3. Se necessário, são efectuadas todas as diligências para providenciar a rápida substituição temporária do equipamento ou dos dispositivos. As cadeiras de rodas, os outros equipamentos de mobilidade ou os dispositivos de assistência devem ter, sempre que possível, características técnicas e funcionais idênticas às dos extraviados ou danificados.

*Artigo 18.º***Isenções**

1. Sem prejuízo do n.º 4 do artigo 2.º, os Estados-Membros podem excluir os serviços regulares domésticos da aplicação da totalidade ou de parte das disposições do presente capítulo, desde que assegurem que o nível de protecção das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida ao abrigo das respectivas regras nacionais é pelo menos idêntico ao previsto no presente regulamento.
2. Os Estados-Membros notificam a Comissão das isenções concedidas ao abrigo do n.º 1. A Comissão toma as medidas adequadas caso determinada isenção seja considerada não conforme com o disposto no presente artigo. Até ... (*), a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre as isenções concedidas ao abrigo do n.º 1.

CAPÍTULO IV

DIREITOS DOS PASSAGEIROS EM CASO DE CANCELAMENTO OU DE ATRASO*Artigo 19.º***Prosseguimento, reencaminhamento e reembolso**

1. Quando um transportador tiver boas razões para prever que um serviço regular será cancelado ou que a partida de um terminal terá um atraso superior a 120 minutos, é imediatamente oferecida aos passageiros a possibilidade de escolha entre:
 - a) O prosseguimento da viagem ou o reencaminhamento para o seu destino final, em condições equivalentes, tal como estabelecido no contrato de transporte, na primeira oportunidade;
 - b) O reembolso do preço do bilhete e, se pertinente, um serviço de autocarro gratuito de regresso ao ponto de partida inicial

estabelecido no contrato de transporte, na primeira oportunidade.

2. Quando um serviço regular for cancelado ou tiver um atraso na partida de uma paragem de autocarro superior a 120 minutos, o passageiro tem direito a esse prosseguimento da viagem ou ao reencaminhamento ou ao reembolso do preço do bilhete por parte do transportador.

3. O pagamento do reembolso previsto na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2 é efectuado no prazo de 14 dias a contar do momento em que for feita a oferta ou em que for recebido o pedido. O pagamento deve cobrir o custo integral do bilhete ao preço a que foi adquirido, relativamente à parte ou partes do percurso não efectuadas, e à parte ou partes já efectuadas se o percurso já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem do passageiro. Em caso de passes ou de títulos de transporte sazonais, o pagamento é efectuado na proporção da parte do custo integral do passe ou do bilhete. O reembolso é efectuado em dinheiro, a não ser que o passageiro aceite outra forma de reembolso.

*Artigo 20.º***Informações**

1. Em caso de cancelamento ou de atraso na partida de um serviço regular, os passageiros que partem dos terminais são informados da situação pelo transportador ou, se for caso disso, pelo organismo gestor do terminal, logo que possível e em todo o caso o mais tardar 30 minutos após a hora de partida programada, bem como da hora prevista de partida logo que esta informação esteja disponível.
2. Se os passageiros perderem um serviço de correspondência dentro do horário devido a um cancelamento ou atraso, o transportador ou, se for caso disso, o organismo gestor do terminal efectua todas as diligências razoáveis para informar os passageiros em causa das correspondências alternativas.
3. O transportador ou, se for caso disso, o organismo gestor do terminal assegura que as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida recebam as informações requeridas pelos n.ºs 1 e 2 em formatos acessíveis.

*Artigo 21.º***Assistência em caso de partidas canceladas ou atrasadas**

Para um percurso de duração programada superior a três horas, o transportador oferece gratuitamente ao passageiro, em caso de cancelamento ou atraso na partida de um terminal:

- a) Refeições ligeiras, refeições ou bebidas em quantidade razoável em função do tempo de espera ou de atraso, se estiverem disponíveis no autocarro ou no terminal, ou puderem ser razoavelmente fornecidas;
- b) Assistência para procurar um quarto de hotel ou outro alojamento, bem como assistência para organizar o transporte entre o terminal e o local de alojamento nos casos em que seja necessária uma estadia de uma ou mais noites.

(*) Cinco anos após a data de aplicação do presente regulamento.

Na aplicação do disposto no presente artigo, o transportador deve dar especial atenção às necessidades das pessoas com deficiência ou das pessoas com mobilidade reduzida e eventuais acompanhantes.

Artigo 22.º

Outras vias de recurso

Nenhuma disposição do presente capítulo obsta a que os passageiros interponham recurso, nos termos do direito nacional, para os tribunais nacionais a fim de obterem reparação pelos prejuízos decorrentes do cancelamento ou do atraso dos serviços regulares.

CAPÍTULO V

REGRAS GERAIS EM MATÉRIA DE INFORMAÇÕES E RECLAMAÇÕES

Artigo 23.º

Direito a informações sobre a viagem

Os transportadores e as os organismos gestores dos terminais devem, dentro das respectivas esferas de competência, prestar aos passageiros informações adequadas durante toda a viagem. Sempre que tal seja exequível, essas informações devem ser prestadas em formatos acessíveis, quando solicitado.

Artigo 24.º

Informações sobre os direitos dos passageiros

1. Os transportadores e os organismos gestores dos terminais devem garantir, dentro das respectivas esferas de competência, que sejam prestadas aos passageiros informações adequadas e compreensíveis sobre os seus direitos ao abrigo do presente regulamento, o mais tardar no momento da partida. As informações são prestadas nos terminais e, se aplicável, na internet. A pedido das pessoas com deficiência ou das pessoas com mobilidade reduzida, as informações são prestadas num formato acessível. Estas informações devem incluir os dados de contacto do organismo ou organismos nacionais de aplicação designados pelos Estados-Membros por força do n.º 1 do artigo 27.º

2. A fim de darem cumprimento ao dever de informação a que se refere o n.º 1, os transportadores e os organismos gestores dos terminais podem utilizar uma síntese das disposições do presente regulamento, elaborada pela Comissão em todas as línguas oficiais das instituições da União Europeia, que lhes tenha sido disponibilizada.

Artigo 25.º

Reclamações

Os transportadores devem estabelecer ou dispor de um dispositivo para tratamento das reclamações relativas aos direitos e obrigações previstos nos artigos 4.º, 8.º e 9.º a 24.º

Artigo 26.º

Apresentação de reclamações

Caso um passageiro abrangido pelo presente regulamento pretenda apresentar uma reclamação ao transportador no que diz respeito aos artigos 4.º, 8.º e 9.º a 24.º, deve fazê-lo no prazo de três meses a contar da data da prestação do serviço regular

ou da data em que o serviço regular deveria ter sido prestado. No prazo de um mês a contar da recepção da reclamação, o transportador deve informar o passageiro de que a sua reclamação foi aceite, rejeitada ou está ainda a ser analisada. O prazo para apresentação da resposta definitiva não pode ser superior a três meses a contar da data de recepção da reclamação.

CAPÍTULO VI

APLICAÇÃO E ORGANISMOS NACIONAIS DE APLICAÇÃO

Artigo 27.º

Organismos nacionais de aplicação

1. Cada Estado-Membro designa um ou vários organismos, novos ou já existentes, responsáveis pela aplicação do presente regulamento no que respeita aos serviços regulares provenientes de pontos situados no seu território e aos serviços regulares provenientes de países terceiros com destino a esses pontos. Cada organismo toma as medidas necessárias para garantir o cumprimento do presente regulamento.

Cada organismo é independente dos transportadores, operadores turísticos e entidades gestoras de terminais no que se refere à sua organização, decisões de financiamento, estrutura jurídica e tomada de decisões.

2. Os Estados-Membros notificam à Comissão o organismo ou organismos designados nos termos do presente artigo.

3. Qualquer passageiro pode apresentar uma reclamação, nos termos do direito nacional, ao organismo competente designado ao abrigo do n.º 1, ou a qualquer outro organismo competente designado por um Estado-Membro, por alegada infracção do presente regulamento.

Os Estados-Membros podem decidir que:

- Numa primeira fase, o passageiro apresente a reclamação no que se refere aos artigos 4.º, 8.º e 9.º a 24.º ao transportador; e/ou
- O organismo nacional de aplicação ou qualquer outro organismo adequado designado pelos Estados-Membros actue como instância de recurso para as reclamações não resolvidas ao abrigo do artigo 26.º.

Artigo 28.º

Relatório sobre a aplicação

Até 1 de Junho de ... (*) e de dois em dois anos daí em diante, os organismos de aplicação designados nos termos do n.º 1 do artigo 27.º publicam um relatório sobre as actividades realizadas nos dois anos anteriores, contendo, designadamente, uma descrição das medidas tomadas para aplicar o presente regulamento e estatísticas sobre as reclamações e as sanções aplicadas.

Artigo 29.º

Cooperação entre os organismos de aplicação

Os organismos nacionais de aplicação a que se refere o n.º 1 do artigo 27.º devem trocar, sempre que necessário, informações sobre as suas actividades e os seus princípios e práticas em matéria de tomada de decisões. A Comissão apoia-os nessa tarefa.

(*) Dois anos após a data de aplicação do presente regulamento.

*Artigo 30.º***Sanções**

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicável em caso de infracção às disposições do presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções impostas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão desse regime e dessas medidas até... (*), devendo notificá-la imediatamente de qualquer alteração subsequente que lhes diga respeito.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS*Artigo 31.º***Relatório**

A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até ... (**), um relatório sobre o funcionamento e os efeitos do presente regulamento. O relatório deve ser acompanhado, se necessário, de propostas legislativas que pormenorizem a aplicação das disposições do presente regulamento, ou que o alterem.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em ...,

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

*Artigo 32.º***Alteração do Regulamento (CE) n.º 2006/2004**

No anexo do Regulamento (CE) n.º 2006/2004 é aditado o seguinte ponto:

«18. Regulamento (UE) n.º .../2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., respeitante aos direitos dos passageiros no transporte em autocarro (*).

(*) JO ...».

*Artigo 33.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de ... (**).

*Artigo 34.º***Publicação**

O presente regulamento é publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(*) Data de aplicação do presente regulamento.

(**) Três anos após a data de aplicação do presente regulamento.

(***) Dois anos após a data de publicação.

ANEXO I

Assistência prestada a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida**a) Assistência em terminais designados**

Assistência e disposições necessárias para que as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida possam:

- comunicar a sua chegada ao terminal e apresentar o seu pedido de assistência nos pontos designados;
- deslocar-se do ponto designado para o balcão de registo, a sala de espera e a zona de embarque;
- embarcar no veículo, com a disponibilização de elevadores, cadeiras de rodas ou outra forma de assistência necessária, adequada à situação;
- carregar a bagagem;
- recuperar a bagagem;
- desembarcar do veículo;
- transportar um cão-guia credenciado a bordo do autocarro;
- dirigir-se ao seu lugar;

b) Assistência a bordo

Assistência e disposições necessárias para que as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida possam:

- obter as informações essenciais sobre o percurso, em formatos acessíveis, sob reserva da apresentação do pedido por parte do passageiro;
 - embarcar/desembarcar durante as pausas do percurso, se existir pessoal a bordo para além do motorista.
-

ANEXO II

Formação relacionada com a deficiência**a) Formação de sensibilização para a deficiência**

A formação do pessoal em contacto directo com os passageiros inclui os seguintes elementos:

- sensibilização para as deficiências físicas, sensoriais (auditivas e visuais), ocultas ou a nível da aprendizagem, e respostas adequadas a dar aos passageiros que delas padecem, incluindo a forma de distinguir as diferentes aptidões das pessoas cuja mobilidade, capacidade de orientação ou de comunicação possa ser reduzida;
- obstáculos que se deparam às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, nomeadamente no plano comportamental, ambiental/físico e organizacional;
- cães-guia credenciados, incluindo o papel e as necessidades desses cães;
- tratamento de situações inesperadas;
- aptidões relacionais e métodos de comunicação com pessoas surdas e pessoas com deficiências auditivas, visuais, de fala ou de aprendizagem;
- manuseamento correcto de cadeiras de rodas e de outros equipamentos auxiliares de mobilidade de modo a evitar danos (para todo o pessoal responsável pelo manuseamento da bagagem, caso exista).

b) Formação em assistência a pessoas com deficiência

A formação do pessoal que presta directamente assistência a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida inclui os seguintes elementos:

- forma de ajudar os utilizadores de cadeiras de rodas a sentarem-se e levantarem-se dessas cadeiras;
 - aptidões necessárias para prestar assistência a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida que viajem com um cão-guia credenciado, incluindo o papel e as necessidades desses cães;
 - técnicas de acompanhamento de passageiros com deficiências visuais e de tratamento e transporte de cães-guia credenciados;
 - conhecimento dos vários tipos de equipamento auxiliar para pessoas com deficiência e para pessoas com mobilidade reduzida e técnicas de manuseamento desse equipamento;
 - utilização do equipamento de assistência utilizado no embarque e desembarque e conhecimento dos procedimentos adequados de assistência no embarque e no desembarque, que permitam salvaguardar a segurança e a dignidade das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida;
 - compreensão da necessidade de prestar uma assistência fiável e profissional; e ainda, tomada de consciência da possibilidade de determinados passageiros com deficiência experimentarem sentimentos de vulnerabilidade durante a viagem, devido ao facto de dependerem da assistência prestada;
 - conhecimentos no domínio dos primeiros socorros.
-

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em 4 de Dezembro de 2008, a Comissão apresentou a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho respeitante aos direitos dos passageiros no transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004, relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor ⁽¹⁾.

Em 23 de Abril de 2009, o Parlamento Europeu votou o seu parecer em primeira leitura ⁽²⁾.

Em 17 de Dezembro de 2009, o Conselho chegou a acordo político sobre o projecto de regulamento. Após a revisão jurídico-linguística, o Conselho adoptou a sua posição em primeira leitura a 11 de Março de 2010, de acordo com o processo legislativo ordinário previsto no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Nos seus trabalhos, o Conselho tomou igualmente em consideração o parecer do Comité Económico e Social Europeu. O Comité das Regiões decidiu não emitir parecer.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO EM PRIMEIRA LEITURA

1. Generalidades

A proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho respeitante aos direitos dos passageiros no transporte em autocarro faz parte do objectivo geral prosseguido pela União Europeia no sentido de garantir a igualdade de tratamento dos passageiros, independentemente do modo de transporte que tenham escolhido. Foi já adoptada legislação de idêntica natureza para os passageiros dos transportes aéreos ⁽³⁾ ou ferroviários ⁽⁴⁾. A proposta contém disposições em matéria de responsabilidade em caso de morte ou lesão corporal dos passageiros e perda ou dano das respectivas bagagens, de soluções automáticas quando a viagem é interrompida, de tratamento de reclamações e meios de reparação, de informação dos passageiros e ainda outras iniciativas. Além disso, estabelece regras em matéria de informação e assistência às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida.

Embora o Conselho tenha concordado com a Comissão no que diz respeito ao objectivo da proposta, a abordagem por ele seguida envolve adaptações significativas da proposta inicial. Várias das disposições propostas não eram aceitáveis, dado que impunham aos transportadores e às administrações nacionais demasiados encargos administrativos, com os custos a eles inerentes, sem oferecerem aos passageiros uma mais-valia que compensasse esses inconvenientes. Outras foram reformuladas tendo em conta as diferentes legislações em vigor nos Estados-Membros, a fim de evitar que o presente projecto de proposta de regulamento colida com a legislação nacional e europeia existente. Outras ainda foram reformuladas de modo a simplificar e clarificar o regulamento.

Como consequência desta abordagem, a posição do Conselho em primeira leitura modifica, em certa medida, a proposta inicial da Comissão, reformulando-a e suprimindo diversas disposições do texto. Isto implica que todas as alterações introduzidas no parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura que têm a ver com as disposições suprimidas não tenham sido aceites pelo Conselho.

Pretendendo encontrar uma solução equilibrada que tenha em conta os direitos dos passageiros e a necessidade de assegurar a viabilidade económica dos operadores do sector dos transportes em autocarro, maioritariamente constituído por pequenas e médias empresas, o Conselho integrou na sua posição em primeira leitura a alteração n.º 3 proposta pelo PE.

⁽¹⁾ Doc. 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO L 46 de 17.2.2004, p. 1), e Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo (JO L 204 de 26.7.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (JO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

2. Questões de política fundamentais

i) *Âmbito de aplicação*

De acordo com a proposta inicial da Comissão, o regulamento deveria ser aplicado, em geral, ao transporte de passageiros em autocarro efectuado por empresas que utilizassem serviços regulares. Os Estados-Membros só seriam autorizados a isentar os transportes urbanos, suburbanos e regionais abrangidos por contratos de serviço público se esses contratos garantissem aos passageiros um nível de direitos equivalente ao exigido pelo regulamento. Além disso, o Parlamento Europeu introduziu uma alteração que permite que, a verificar-se a condição *supra*, os Estados-Membros excluam do âmbito de aplicação do regulamento os transportes urbanos e suburbanos, mas não os transportes regionais.

O Conselho declarou não poder aceitar nem o âmbito de aplicação proposto pela Comissão, nem as alterações do PE com ele relacionadas (alterações 1, 2 e 81), por considerar que os transportes urbanos, suburbanos e regionais se inserem no quadro da subsidiariedade.

Incluir os transportes regionais no âmbito de aplicação do regulamento, conforme proposto pelo Parlamento Europeu, poderá causar problemas tanto aos passageiros como ao sector dos transportes. Nas grandes áreas urbanas, as empresas operam normalmente toda uma rede de transportes, que inclui serviços de autocarro, metropolitano, caminho-de-ferro suburbano e eléctrico. Muitas vezes, todos esses serviços são de carácter urbano, suburbano e regional. Restringir a isenção aos serviços urbanos e suburbanos significaria que partes dessas redes ficariam sujeitas a regras concebidas para os transportes de longo curso. As empresas que exploram essas redes teriam assim de, dentro da mesma rede, lidar com diversos sistemas de indemnização, alguns dos quais não propriamente adaptados ao tipo de transporte em causa. Tal confundiria também os passageiros que utilizam essas redes, que teriam dificuldade em saber quais as regras efectivamente aplicáveis.

Além disso, atendendo a que o regulamento em vigor sobre os direitos dos utilizadores dos serviços ferroviários prevê a possibilidade de isenção dos serviços regionais de caminho-de-ferro, a inexistência de uma disposição correspondente no regulamento sobre os direitos dos passageiros poderia originar distorções de concorrência entre os dois sectores, tanto mais que os serviços de autocarro funcionam muitas vezes como alternativa ao caminho-de-ferro, e vice-versa.

Assim sendo, o Conselho não pôde aceitar as alterações introduzidas pelo PE no que respeita ao âmbito de aplicação do regulamento. Como tal, propõe que o projecto de regulamento se aplique aos passageiros que utilizam serviços regulares, nacionais e internacionais, e preveja a possibilidade de, a nível nacional, se isentarem os serviços regulares urbanos, suburbanos e regionais. O Conselho introduz ainda uma disposição que garante a aplicação de determinados direitos fundamentais a todos os serviços de autocarro, sem excepção (a saber, tarifas e condições contratuais não discriminatórias e direito das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida aos serviços de transporte, e respectivas derrogações).

Os Estados-Membros ficam autorizados a isentar os serviços regulares domésticos da aplicação das disposições do presente regulamento por um período máximo de cinco anos, renovável duas vezes. Além disso, podem isentar determinados serviços regulares por um período máximo de cinco anos, renovável, desde que uma parte significativa desses serviços inclua, pelo menos, uma paragem prevista e seja efectuada fora da UE.

Acrescente-se que, ainda no contexto do âmbito de aplicação, o regulamento contém uma disposição específica que estabelece que os Estados-Membros capazes de garantir que a sua regulamentação nacional confere às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida um nível de protecção no mínimo idêntico ao previsto no presente regulamento podem continuar a aplicar integralmente a sua regulamentação nacional.

ii) *Alterações das infra-estruturas*

No que toca às infra-estruturas, o Conselho está pronto a incentivar e apoiar toda e qualquer iniciativa que diga respeito aos novos equipamentos e infra-estruturas, que terão de ser adquiridos ou construídos por forma a atender às necessidades das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, conforme se afirma claramente num dos considerandos. Contudo, o presente regulamento insere-se no quadro da legislação de defesa do consumidor e, como tal, não pode incluir obrigações no que respeita aos requisitos técnicos aplicáveis à modificação ou substituição de veículos ou de infra-estruturas e equipamentos nos terminais a efectuar pelos transportadores. Por conseguinte, nenhuma das alterações do PE que diga respeito às modificações das infra-estruturas pôde ser aceite (alterações 6-10).

iii) Indemnização e assistência em caso de acidente

A proposta da Comissão estabelece regras em matéria de responsabilidade das empresas rodoviárias no que diz respeito aos passageiros e respectiva bagagem. Os passageiros passarão, assim, a beneficiar de regras harmonizadas em matéria de responsabilidade das empresas rodoviárias. Relativamente a danos de montante igual ou inferior a 220 000 EUR, as empresas rodoviárias deverão ter responsabilidade objectiva, ou seja, não ter qualquer possibilidade de excluir a sua responsabilidade produzindo prova de que o acidente não foi causado por culpa sua. Quanto aos danos superiores a 220 000 EUR, a responsabilidade basear-se-á na culpa, sendo embora ilimitada. Os passageiros vítimas de um acidente terão direito a adiantamentos para obviar às dificuldades económicas que eles próprios ou as suas famílias possam enfrentar em consequência de um acidente mortal ou de lesões corporais.

Todavia, os regimes de responsabilidade em vigor nos Estados-Membros são muito diferentes no que se refere à base da responsabilidade (responsabilidade objectiva ilimitada, responsabilidade objectiva com isenções em caso de força maior e responsabilidade culposa) e não são compatíveis entre si. Além disso, a legislação dos diferentes Estados-Membros assenta em parte na Directiva 2009/103/CE, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade («directiva sobre o seguro automóvel»), e em parte em legislação nacional que extravasa o direito da UE. Esses diplomas, que regulam já a responsabilidade relativamente aos passageiros de autocarros, são essenciais para evitar conflitos entre o texto actual e a supramencionada «directiva sobre o seguro automóvel».

Por conseguinte, o Conselho seguiu uma orientação assente no sistema existente, acrescentando simultaneamente alguns elementos básicos de harmonização. É proposto um limiar mínimo por passageiro e por volume de bagagem: 220 000 EUR por passageiro em caso de morte ou lesão corporal. Em caso de perda ou dano da bagagem, o limiar proposto é de 500 EUR no que respeita aos serviços urbanos, suburbanos e regionais, e de 1 200 EUR relativamente aos outros serviços regulares. À indemnização da bagagem passarão, assim, a aplicar-se disposições correspondentes às da «regulamentação ferroviária», tendo simultaneamente em conta as especificidades dos transportes urbanos, suburbanos e regionais. Quanto às cadeiras de rodas, outro equipamento de mobilidade ou dispositivos de assistência, o texto do Conselho prevê que sejam sempre totalmente indemnizados, em vez de serem tratados como bagagem comum, mesmo que os danos sejam causados durante a prestação de assistência (no espírito da alteração 46 do PE).

Além disso, o texto foi adaptado de molde a prever que seja prestada assistência aos passageiros a fim de suprir as suas necessidades práticas imediatas na sequência de um acidente. A «directiva sobre o seguro automóvel» não contém nenhuma disposição deste tipo, que representa um benefício real para os passageiros de autocarros, sem todavia aumentar significativamente os encargos administrativos para as empresas rodoviárias.

Face ao acima exposto, o Conselho declarou não poder aceitar a orientação proposta pela Comissão, nem as alterações introduzidas pelo PE no tocante à responsabilidade (alterações 18-24).

iv) Direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida

O Conselho apoia sem reservas o objectivo prosseguido pela Comissão no sentido de assegurar que as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida possam aceder sem discriminações ao transporte em autocarro. Como tal, subscreve, em grande parte, a proposta da Comissão, alterando embora algumas disposições de modo a torná-las exequíveis e introduzindo determinados elementos de simplificação e clarificação. No que toca a este capítulo, o Conselho integrou no texto diversas alterações propostas pelo PE, quer total, quer parcialmente, quer ainda dentro do mesmo espírito.

No que se refere às excepções ao direito ao transporte, a Comissão tinha proposto que pudesse ser recusado o transporte a pessoas com deficiência com base em requisitos de segurança ou nas dimensões do veículo. O Conselho introduziu uma série de melhorias, substituindo as referências às «dimensões» do veículo por referências à sua «concepção» e integrando, assim, em substância ou em espírito, as alterações 26 e 27 do PE. Além disso, aceitou também a alteração 73, que diz respeito à possibilidade de opção dada às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida a quem seja recusado o embarque.

De acordo com a proposta inicial, o transportador pode exigir que uma pessoa deficiente ou com mobilidade reduzida seja acompanhada por outra que esteja apta a prestar-lhe assistência. De acordo com a posição do Conselho em primeira leitura, se o transportador fizer essa exigência em relação a um serviço de transporte de passageiros, o acompanhante deve ser transportado gratuitamente e, se possível, ocupar um lugar próximo da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. Esta disposição integra, na sua essência, a alteração 29 do PE.

O texto resultante da primeira leitura do Conselho estabelece condições de acesso não discriminatórias, prevendo que estas sejam tornadas públicas em formatos adequados às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, integrando, assim, no todo ou em parte, as alterações 31 e 32 do PE. Além disso, a Comissão disponibiliza através da Internet uma lista dos terminais de autocarro, designados pelos Estados-Membros, em que é prestada assistência às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, conforme proposto pelo PE na alteração 36.

Será prestada assistência às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida desde que estas notifiquem o transportador ou o operador do terminal com uma antecedência mínima de dois dias úteis (a Comissão tinha proposto 48 horas) e estejam presentes no ponto designado pelo menos 60 minutos antes da hora de partida publicada. Por conseguinte, o Conselho não pôde aceitar a alteração 39, que propõe um período mais curto (24 horas). Além do mais, se o passageiro tiver necessidades específicas em termos de lugar sentado, deve comunicá-lo ao transportador, no momento da reserva, se nessa altura estas forem já do seu conhecimento. Esta exigência adicional, introduzida pelo Conselho, permitirá ao transportador satisfazer essas necessidades específicas e prestar o melhor serviço possível à pessoa em causa.

No que respeita à assistência a bordo, o Conselho limitou o âmbito de aplicação da proposta inicial da Comissão. O texto do Conselho estabelece a obrigatoriedade de as informações serem fornecidas em formato acessível e de ser prestada assistência aquando do embarque e desembarque durante as pausas do trajeto, embora esta última obrigação se aplique apenas se existir pessoal a bordo para além do motorista. É, assim, tido em conta o facto de a maior parte dos veículos ser operada apenas pelo motorista e de, como tal, a prestação de assistência durante o trajeto ter impacto nas horas por ele prestadas e, por conseguinte, nos requisitos de segurança.

A ajuda às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida deverá ser prestada gratuitamente nos terminais, designados pelos Estados-Membros, que disponham de pessoal adequado, devendo o pessoal que presta assistência directa a essas pessoas ser devidamente formado nesse sentido. O pessoal, incluindo os motoristas, que lide directamente com os passageiros deverá receber formação que o sensibilize especificamente para os problemas das pessoas com deficiência.

v) *Direitos dos passageiros em caso de cancelamento ou de atraso*

A proposta da Comissão prevê que sejam impostas determinadas obrigações às empresas de transporte em autocarro em caso de interrupção da viagem por cancelamento de um serviço ou atraso. As empresas deverão pagar indemnizações equivalentes a 100 % do preço do bilhete caso não assegurem o fornecimento de serviços alternativos ou das informações requeridas.

Embora o Conselho apoie inteiramente o princípio de que os transportadores e os operadores de terminais devem cuidar dos seus passageiros, alterou a proposta da Comissão, dada a natureza específica do sector dos transportes em autocarro. Decidiu-se conferir tratamento diferente aos passageiros que partem dos terminais e aos que partem das paragens de autocarro, atendendo a que não é possível nem razoável assegurar, por exemplo, o mesmo nível de informações sobre eventuais atrasos numa viagem de autocarro e num terminal equipado com pessoal.

Se o atraso for superior a duas horas ou a viagem for cancelada, o passageiro poderá optar entre quer prosseguir o trajeto utilizando o mesmo modo de transporte ou pedindo transferência, quer exigir o reembolso do bilhete (que lhe será pago no prazo de 14 dias após a ocorrência) e, se necessário, uma viagem de regresso gratuita. Se, em viagens que durem mais de três horas, o atraso for superior a duas horas, o transportador será obrigado a fornecer aos passageiros que partem de um terminal uma refeição ou bebidas, no espírito da alteração 53 do PE, mas não alojamento, muito embora os deva ajudar a procurá-lo. Os passageiros do transporte em autocarro não beneficiarão, contudo, de outras indemnizações (para além do preço do bilhete), como acontece com os passageiros do transporte marítimo e ferroviário. Por conseguinte, as alterações introduzidas pelo PE no que respeita a indemnizações e alojamento (alterações 49, 50, 51, 52, 54 e 55) não foram aceites.

O Parlamento Europeu introduziu algumas alterações respeitantes à indemnização e assistência na eventualidade de se registarem atrasos à chegada e à concessão de derrogações em caso de «força maior» (alterações 56 e 57), isentando, assim, o transportador de responsabilidades por danos causados por circunstâncias imprevisíveis e alheias à prestação dos seus serviços. O Conselho não aceitou essas alterações, dado que o texto que elaborou não prevê disposições em matéria de indemnização por atraso à chegada.

Além de constituírem mais uma responsabilidade para as empresas de transporte rodoviário, tais indemnizações criariam encargos excessivos e obrigariam os motoristas a respeitar os horários a qualquer custo, pondo, assim, em risco a segurança rodoviária.

A alteração 58, que diz respeito ao fornecimento de informações em formatos acessíveis às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, foi aceite pelo Conselho.

vi) *Regras gerais em matéria de informação, tratamento de reclamações e organismos nacionais de execução*

De acordo com a posição do Conselho em primeira leitura, os transportadores e as entidades gestoras dos terminais devem, dentro das respectivas esferas de competência, fornecer aos passageiros informações adequadas durante toda a viagem, sempre que possível em formato de fácil acesso. Além disso, devem informar os passageiros dos seus direitos de forma adequada e compreensível, conforme preconiza a alteração 62 do PE.

Quanto às reclamações, a proposta da Comissão continha regras sobre o modo como os transportadores deveriam tratá-las e, em particular, sobre o alcance das consequências jurídicas da ausência de resposta às reclamações.

Concordando embora, em princípio, com a proposta da Comissão, o Conselho introduz maior flexibilidade no sistema a fim de evitar consequências imprevistas para os sistemas jurídicos ou estruturas administrativas dos Estados-Membros. Neste contexto, e a fim de evitar maior burocracia, o Conselho não aceitou a alteração 64 proposta pelo PE, que introduzia a obrigação de as empresas de transporte em autocarro apresentarem anualmente um relatório pormenorizado sobre as reclamações recebidas.

Além disso, o Parlamento propôs que os organismos nacionais de execução sejam independentes (alteração 65). A posição do Conselho em primeira leitura especifica mais claramente que esses organismos devem ser independentes dos transportadores, operadores turísticos e operadores de terminais.

vii) *Data de aplicação do regulamento*

A Comissão tinha proposto que o regulamento entrasse em vigor vinte dias após a data da sua publicação no Jornal Oficial da UE e passasse a ser aplicável um ano depois.

Na sua posição em primeira leitura, o Conselho prevê que o regulamento seja aplicável dois anos após publicação, aceitando, assim, em substância a alteração 69 do PE.

3. Outras alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu

Alterações não incluídas na posição do Conselho em primeira leitura:

- modificação das definições de «contrato de transporte» (alteração 13), «vendedor de bilhetes» (alteração 14), «operador turístico» (alteração 15) e «cancelamento» (alteração 16);
- proposta de nova definição para «formatos acessíveis» (alteração 17);
- referência às «pessoas incapazes de viajar sem assistência por terem uma idade avançada ou por serem crianças pequenas» (alteração 34);
- adaptação da assistência prestada às necessidades individuais das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (alteração 35);

- exigência de envio ao passageiro de confirmação de que a sua necessidade de assistência foi notificada (alteração 40);
- possibilidade de a indemnização concedida ao abrigo do regulamento ser deduzida de qualquer indemnização suplementar atribuída (alteração 59);
- possibilidade de as sanções aplicáveis em caso de infracção do regulamento incluírem o pagamento de uma indemnização (alteração 68);
- alterações 70, 71 e 72, respeitantes aos anexos do regulamento.

III. CONCLUSÃO

Ao definir a sua posição em primeira leitura, o Conselho atendeu plenamente à proposta da Comissão e ao parecer emitido pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. No que respeita às alterações propostas pelo Parlamento, o Conselho faz notar que integrou já – em espírito, no todo ou em parte – na sua posição em primeira leitura um número considerável de alterações.
