



Índice

II *Comunicações*

COMUNICAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

Comissão Europeia

2015/C 220/01	Comunicação da Comissão — Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários	1
---------------	---	---

IV *Informações*

INFORMAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

Comissão Europeia

2015/C 220/02	Taxas de câmbio do euro	11
2015/C 220/03	Nova face nacional de moedas de euro destinadas à circulação	12

Tribunal de Justiça da União Europeia

2015/C 220/04	Decisão do Tribunal de Justiça, de 4 de junho de 2015, relativa aos feriados oficiais e às férias judiciais	13
---------------	---	----

V Avisos

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE CONCORRÊNCIA

Comissão Europeia

2015/C 220/05	Notificação prévia de uma concentração (Processo M.7664 — Schibsted Distribusjon/Amedia Distribusjon/Helthjem) — Processo suscetível de beneficiar do procedimento simplificado ⁽¹⁾	14
2015/C 220/06	Notificação prévia de uma concentração (Processo M.7630 — FedEx/TNT Express) ⁽¹⁾	15

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

II

(Comunicações)

COMUNICAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

COMISSÃO EUROPEIA

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários

(2015/C 220/01)

INTRODUÇÃO

O 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⁽¹⁾ («o regulamento») entrou em vigor em 3 de dezembro de 2009. O seu objetivo é proteger os direitos dos passageiros dos serviços ferroviários na União, designadamente em caso de perturbação da viagem, e melhorar a qualidade e eficácia dos serviços ferroviários de passageiros. A consecução deste objetivo deverá, por sua vez, contribuir para uma maior utilização do transporte ferroviário em relação a outros modos de transporte.

No seu relatório de 14 de agosto de 2013 ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do regulamento⁽²⁾, a Comissão declarou que ponderaria a adoção de orientações interpretativas a curto prazo para facilitar e melhorar a aplicação do regulamento e promover as melhores práticas⁽³⁾.

As presentes orientações destinam-se a esclarecer as questões mais frequentemente colocadas pelos organismos nacionais de execução, os passageiros e as suas associações (incluindo as pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida e as associações que representam os seus interesses), o Parlamento Europeu e os representantes do setor.

Na presente comunicação, a Comissão fornece explicações adicionais para uma série de disposições do regulamento, bem como orientações sobre as melhores práticas. Não se pretende abordar todas as disposições de forma exaustiva, nem estabelecer regras legislativas novas. Importa observar igualmente que é ao Tribunal de Justiça da União Europeia que compete, em última instância, interpretar o direito da União.

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO REGULAMENTO

1.1. Aplicação do regulamento às empresas transportadoras de países terceiros

Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, o regulamento é aplicável «a todas as viagens e serviços ferroviários na Comunidade fornecidos por uma ou mais empresas ferroviárias titulares de licença nos termos da Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário⁽⁴⁾». O regulamento não é aplicável às viagens e aos serviços efetuados no território de países terceiros. Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽⁵⁾ (que substituiu a Diretiva 95/18/CE), «as empresas não podem prestar os serviços de transporte ferroviário [...] se não dispuserem de uma licença adequada». Nos termos do artigo 17.º, n.º 1, da diretiva, as empresas têm o direito de solicitar uma licença no Estado-Membro em que estão estabelecidas.

Consequentemente, uma empresa transportadora de um país terceiro que não tenha constituído uma base num Estado-Membro não pode explorar serviços ferroviários de passageiros no território da União. No caso de serviços transfronteiriços com chegada ou partida num país terceiro, a tração no território da União tem de ser fornecida por uma empresa titular de licença num Estado-Membro. As empresas licenciadas pelos Estados-Membros devem cumprir o regulamento e podem ser responsáveis ao abrigo deste, mesmo no caso em que as carruagens pertencem a uma empresa de um país terceiro.

⁽¹⁾ JO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

⁽²⁾ COM(2013) 587 final de 14.8.2013.

⁽³⁾ Ver ponto 5.1 do relatório de 14.8.2013.

⁽⁴⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Diretiva reformulada pela Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

⁽⁵⁾ Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

1.2. Isenções

1.2.1. *Questões relacionadas com as isenções para os serviços ferroviários domésticos de passageiros, concedidas em conformidade com o artigo 2.º, n.º 4*

O artigo 2.º, n.º 4, do regulamento autoriza os Estados-Membros a isentarem, por um período limitado (cinco anos, renovável duas vezes, ou seja, por um período máximo de 15 anos), os serviços domésticos, incluindo os serviços nacionais de longa distância, da maioria das disposições do regulamento. Porém, o regulamento não indica o período após a sua entrada em vigor durante o qual estas isenções podem ser concedidas.

No entanto, o artigo 2.º, n.º 4, deverá ser interpretado à luz do considerando 25 do regulamento, que explica destinarem-se as isenções temporárias para os serviços domésticos de longa distância a proporcionar um período de introdução gradual, a fim de ajudar as empresas ferroviárias que pudessem ter dificuldades em aplicar todas as disposições logo a partir da data de entrada em vigor do regulamento. Tendo em conta o que precede, não deverão conceder-se novas isenções vários anos após a entrada em vigor do regulamento.

Além disso, a duração máxima das isenções, que são limitadas no tempo pelo artigo 2.º, n.º 4, não pode ser excedida, ou seja, não pode aplicar-se nenhuma isenção após 3 de dezembro de 2024 (15 anos após a entrada em vigor do regulamento).

1.2.2. *Questões relacionadas com as isenções para os serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais transfronteiriços, concedidas em conformidade com o artigo 2.º, n.º 5*

O artigo 2.º, n.º 5, do regulamento faz referência à Diretiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários⁽¹⁾, para efeitos da definição de serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais. A Diretiva 91/440/CEE foi revogada e substituída pela Diretiva 2012/34/UE, e as definições de serviços urbanos, suburbanos e regionais previstas no artigo 3.º, n.os 6 e 7, da Diretiva 2012/34/UE incluem explicitamente os serviços transfronteiriços.

A disposição que permite aos Estados-Membros isentarem os serviços urbanos, suburbanos e regionais pode ser aplicada a serviços prestados nas regiões ou conurbações transfronteiriças. A definição dos serviços em causa, em conformidade com os critérios estabelecidos no artigo 2.º, n.º 5 (ou seja, a determinação dos serviços que podem ser classificados como urbanos, suburbanos ou regionais), é deixada ao critério dos Estados-Membros. No entanto, os Estados-Membros são incentivados a conceder todos os direitos previstos no regulamento aos passageiros dos serviços urbanos, suburbanos ou regionais transfronteiriços, ou seja, a não aplicar isenções a estes serviços. Estes princípios estão em conformidade com o objetivo de alcançar um elevado nível de proteção dos consumidores no setor dos transportes, conforme expressamente mencionado no segundo considerando do regulamento, e garantiriam a igualdade de tratamento de todos os serviços com uma dimensão internacional.

1.2.3. *Questões relacionadas com as isenções para os serviços ou as viagens parcialmente efetuados fora da União, concedidas em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6*

O artigo 2.º, n.º 6, permite que os Estados-Membros concedam isenções da aplicação das disposições do regulamento, por um período máximo de cinco anos, para certos serviços ou viagens em que uma parte significativa é efetuada fora da União. O artigo 2.º, n.º 6, estabelece que os Estados-Membros podem renovar o período de isenção máximo inicial, sem todavia especificar quantas vezes isso é possível.

A Comissão considera que o artigo 2.º, n.º 6, tem por objetivo dar aos Estados-Membros tempo suficiente para adaptarem as suas relações com os países terceiros (por exemplo, ajustarem os acordos bilaterais) no respeitante aos requisitos do regulamento no território dos Estados-Membros. Tendo em conta o objetivo de alcançar um nível elevado de proteção dos consumidores na União (considerando 24), as isenções concedidas nos termos do artigo 2.º, n.º 6, não deverão ser consideradas passíveis de renovação por tempo indeterminado. Os passageiros deverão poder beneficiar progressivamente dos direitos que lhes assistem ao abrigo do regulamento nas partes da viagem efetuadas no território do Estado-Membro, mesmo quando uma parte significativa do serviço ou da viagem é efetuada fora da União.

1.2.4. *Aplicação do regulamento a viagens ferroviárias que envolvem serviços objeto de isenções (artigo 2.º, n.os 4, 5 e 6).*

Nas conclusões do seu relatório sobre a aplicação do regulamento, a Comissão considera «a concessão generalizada de isenções um obstáculo sério ao cumprimento dos objetivos do regulamento»⁽²⁾. O recurso generalizado a isenções impede a criação de condições de concorrência equitativas para as empresas ferroviárias em toda a União e priva os passageiros dos serviços ferroviários de segurança jurídica e do pleno gozo dos seus direitos.

O artigo 2.º, n.º 1, estabelece que o regulamento é aplicável «a todas as viagens e serviços ferroviários na Comunidade fornecidos por uma ou mais empresas ferroviárias». Na perspetiva do passageiro, uma viagem ferroviária deve ser entendida como o transporte de um local de partida até um local de destino, em conformidade com um contrato de transporte que envolve, no mínimo, um serviço ferroviário. Um serviço ferroviário é um serviço explorado por uma empresa ferroviária entre dois ou mais pontos e pode ser classificado como urbano, suburbano, regional, nacional ou internacional (transfronteiriço).

⁽¹⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽²⁾ Ver ponto 4 do relatório de 14.8.2013.

Pode colocar-se a questão de saber se um passageiro que efetua uma viagem internacional (ou seja, uma viagem que envolve a passagem da fronteira de, pelo menos, um Estado-Membro) e utiliza uma combinação de serviços com isenções e de serviços sem isenções beneficia dos direitos que assistem aos passageiros durante toda a viagem ou apenas nos segmentos da viagem que não são objeto de isenções.

Um passageiro que tenha celebrado um contrato de transporte para uma viagem internacional dentro da União esperaria beneficiar da mesma proteção ao abrigo da legislação da União em matéria de direitos dos passageiros ao longo de toda a sua viagem. A concessão, no quadro de uma viagem efetuada ao abrigo de um contrato único, de diferentes níveis de proteção nas partes da viagem que beneficiam de isenções e nas que não beneficiam destas geraria confusão, eliminaria a segurança jurídica e seria prejudicial para os direitos dos passageiros. Seria igualmente contrária aos objetivos do regulamento, nomeadamente o de assegurar um elevado nível de proteção de todos os passageiros nas viagens internacionais dentro da União, que não podem beneficiar de isenções ao abrigo do regulamento. Além disso, implicaria desigualdades entre os passageiros nas viagens internacionais, que seriam tratados de forma diferente consoante a viagem envolvesse ou não serviços domésticos que beneficiam de isenções.

As empresas ferroviárias deveriam, por conseguinte, ser incentivadas a oferecer a proteção concedida ao abrigo do regulamento a todos os passageiros com os quais celebrem um contrato de transporte para uma viagem transfronteiriça dentro da União, incluindo no respeitante às partes da viagem asseguradas por serviços que não beneficiam de isenções nos termos do artigo 2.º, n.os 4 e 5.

2. DEFINIÇÕES

2.1. Conceito de «empresa transportadora» (artigo 3.º, n.º 2) e viagens intermodais

A definição de «empresa transportadora» consta do regulamento e do artigo 3.º das «Regras Uniformes relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros e Bagagens (CIV)», que constituem o apêndice A da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de junho de 1999.

O regulamento reproduz, no seu anexo I, a maior parte das disposições das CIV, mas não o artigo 3.º⁽¹⁾. Significa isto que o legislador da UE preferiu criar a sua própria definição, adaptada ao contexto jurídico da UE.

O artigo 3.º, n.º 2, do regulamento limita o significado de «empresa transportadora» às empresas ferroviárias. Se, devido a uma perturbação grave do transporte ferroviário, o reencaminhamento não puder ser efetuado por uma empresa ferroviária, mas apenas por outro meio de transporte, a responsabilidade contratual continua a ser da empresa ferroviária com a qual o contrato foi celebrado e que continua a ser o principal interlocutor do passageiro⁽²⁾.

2.2. Conceito de «atraso» (artigo 3.º, n.º 12)

O artigo 3.º, n.º 12, do regulamento define atraso como «a diferença horária entre a hora a que o passageiro deveria chegar de acordo com o horário publicado e a hora real ou prevista da sua chegada». Consequentemente, o atraso refere-se sempre ao atraso da viagem do passageiro e não ao atraso do comboio. Na prática, a hora de chegada do comboio ao destino final indicado no bilhete será utilizada para calcular a duração do atraso.

Pode, no entanto, surgir uma situação mais complexa em viagens que envolvem diversos serviços e/ou diversas empresas transportadoras, caso o passageiro perca uma correspondência devido a perturbação do serviço. Neste caso, o passageiro poderá ter de esperar pelo serviço ferroviário programado seguinte para chegar ao seu destino final. Ainda que o comboio cumpra o horário, o passageiro poderá, mesmo assim, acumular um atraso significativo à chegada ao destino final em relação à hora de chegada originalmente programada. Neste caso, o atraso na chegada será determinado com base na hora real de chegada do passageiro ao destino final, caso o passageiro tenha celebrado um contrato de transporte único para a viagem em causa. Esta interpretação é igualmente válida para as situações em que o passageiro é reencaminhado.

3. CONTRATO DE TRANSPORTE, INFORMAÇÕES E BILHETES

3.1. Informações relativas às viagens

3.1.1. Informações em tempo real (artigo 8.º, n.º 2)

Em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, do regulamento, as empresas ferroviárias devem facultar aos passageiros «durante as viagens pelo menos as informações previstas na parte II do anexo II». Estas incluem informações em tempo real sobre os atrasos e as principais correspondências, inclusive de outras empresas ferroviárias. No processo C-136/11⁽³⁾, o Tribunal de Justiça da União Europeia esclareceu que o gestor da infraestrutura está obrigado a «fornecer às empresas ferroviárias, de maneira não discriminatória, os dados em tempo real relativos aos comboios explorados por outras empresas ferroviárias, quando esses comboios constituam as principais correspondências na aceção do anexo II, parte II, do Regulamento n.º 1371/2007». Embora a responsabilidade pela prestação de informações aos passageiros sobre atrasos, anulações e correspondências incumba às empresas ferroviárias, os gestores das infraestruturas têm igualmente a obrigação de prestar todas as informações pertinentes em tempo real às empresas ferroviárias.

⁽¹⁾ O anexo I começa pelo artigo 6.º das CIV.

⁽²⁾ Ver igualmente o artigo 31.º, n.º 3, do anexo I, que estabelece que o transportador é responsável em caso de morte ou de ferimento de passageiros, quando, devido a circunstâncias excecionais, estes forem transportados por outro meio de transporte, em substituição do comboio.

⁽³⁾ Acórdão do Tribunal (Primeira Secção), de 22 de novembro de 2012, no processo C-136/11, *Westbahn Management GmbH/ÖBB-Infrastruktur AG*.

3.1.2. Meios de prestar aos passageiros informações relativas às viagens

Em conformidade com o artigo 10.º do regulamento, que diz respeito aos sistemas de informação e de reservas de viagens, as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem utilizar um sistema informatizado de informação e de reserva para os transportes ferroviários (SIIRTF), que as empresas ferroviárias podem criar, de acordo com os procedimentos previstos no mesmo artigo. O artigo 8.º, n.º 1, do regulamento dispõe que a obrigação de as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes facultarem aos passageiros, a pedido, pelo menos as informações previstas no anexo II, parte I, é aplicável sem prejuízo do disposto no artigo 10.º do regulamento. A obrigação de prestar informações não depende, pois, da criação de um sistema informatizado e é independente do canal de venda.

As informações que não podem ser prestadas através de um sistema informatizado devem sê-lo em formatos alternativos, acessíveis a pessoas com deficiência (artigo 8.º, n.º 3).

3.2. Questões relacionadas com os bilhetes e o transporte de bicicletas

3.2.1. Forma e conteúdo dos bilhetes e cartões eletrónicos de transporte (artigo 4.º e anexo I, artigo 7.º)

Em conformidade com o artigo 4.º do regulamento, o fornecimento de bilhetes rege-se pelas disposições das regras uniformes CIV constantes do anexo I (títulos II e III) do regulamento. O artigo 7.º das regras uniformes permite uma certa flexibilidade no respeitante à forma e ao conteúdo do título de transporte. Enumera as informações mínimas a prestar, podendo a forma e o conteúdo ser livremente escolhidos, desde que satisfaçam as condições gerais de transporte. Os cartões eletrónicos de transporte deverão, por conseguinte, ser considerados títulos de transporte, desde que sejam respeitadas as seguintes condições:

1. A empresa ferroviária com a qual foi celebrado o contrato de transporte, ou a série de empresas ferroviárias responsáveis com base nesse contrato (artigo 3.º, n.º 2, do regulamento), pode ser identificada a partir das informações registadas no cartão eletrónico. No caso dos títulos de transporte intercambiáveis ou abertos (por exemplo, InterRail), nem sempre é possível indicar o nome de cada empresa ferroviária. Neste caso, uma menção como «todas as companhias participantes no InterRail» ou a utilização de um logótipo comum pode substituir a denominação.

A ausência de informações sobre a empresa transportadora para uma viagem específica não deverá, todavia, traduzir-se em falta de transparência. Os passageiros devem receber informações adequadas sobre os seus direitos e sobre como e onde apresentar queixa em caso de perturbação da viagem;

2. O cartão deve incluir uma referência às regras uniformes e uma ou mais declarações que constituam prova de que foi celebrado um contrato de transporte e do respetivo conteúdo.

O artigo 7.º, n.º 5, do anexo I afirma explicitamente que um título de transporte pode ser estabelecido sob forma de registo eletrónico de dados transformáveis em símbolos de escrita legíveis. O momento em que é celebrado o contrato de transporte pode variar. Se certos cartões eletrónicos são ativados por ocasião da compra do bilhete, noutros casos cada viagem ou segmento pode ser ativado no início da viagem mediante a validação de um bilhete no momento de embarcar num comboio ou imediatamente antes.

3.2.2. Disponibilidade de bilhetes

O artigo 9.º, n.º 2, do regulamento estabelece que as empresas ferroviárias devem distribuir bilhetes aos passageiros através, pelo menos, de um dos postos de venda nele especificados. A maior parte das empresas propõe bilhetes através de mais de um canal de vendas. No entanto, certos bilhetes de tarifa reduzida poderão só estar disponíveis através de um canal único (por exemplo, a Internet), excluindo potencialmente determinados grupos de utilizadores. A fim de assegurar o acesso mais amplo possível aos passageiros, a Comissão recomenda que as empresas ferroviárias proponham, pelo menos, os bilhetes mais importantes através de todos os canais disponíveis, nomeadamente bilheteiras, máquinas de venda automática e nos comboios. Além disso, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, e o anexo II, parte I, as empresas ferroviárias devem informar os passageiros sobre os bilhetes e as tarifas disponíveis nos diversos canais. Em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, as empresas ferroviárias devem propor bilhetes únicos, sempre que os acordos comerciais que celebraram e os dados disponíveis o permitam.

Os bilhetes devem ser propostos de forma não discriminatória. A discriminação direta ou indireta por motivos de nacionalidade é contrária ao artigo 18.º do TFUE.

3.2.3. Transporte de bicicletas (artigo 5.º)

Em conformidade com o artigo 5.º do regulamento, as empresas ferroviárias devem permitir aos passageiros o transporte de bicicletas nos comboios, em determinadas condições (por exemplo, limitações de espaço, requisitos de serviço, facilidade de manuseamento e, eventualmente, mediante o pagamento de uma taxa). O anexo II do regulamento estipula igualmente que as empresas ferroviárias devem disponibilizar, antes da viagem, informações sobre a acessibilidade das bicicletas. A Federação Europeia de Ciclistas facultou uma lista de exemplos de boas práticas para o transporte de bicicletas (¹).

(¹) http://www.ecf.com/wp-content/uploads/130418_Bike-carriage-on-long-distance-trains_Good-practice_Final-ECF-paper.pdf

4. RESPONSABILIDADE, ATRASOS, PERDA DE CORRESPONDÊNCIAS E ANULAÇÕES

4.1. Cobertura da responsabilidade e do seguro da empresa ferroviária (artigos 11.º e 12.º)

Em conformidade com os artigos 11.º e 12.º do regulamento, as empresas ferroviárias devem poder cobrir a sua responsabilidade, nomeadamente em caso de acidente que cause vítimas mortais ou feridos. O artigo 22.º da Diretiva 2012/34/UE, por sua vez, estipula, entre as condições necessárias para obtenção da licença, que «as empresas ferroviárias devem subscrever um seguro ou dispor de garantias de cobertura adequadas em condições de mercado, em conformidade com a legislação nacional e internacional, da sua responsabilidade civil em caso de acidentes [...]». A fim de determinar o que constitui cobertura «adequada», a empresa ferroviária tem de avaliar os seus riscos, por exemplo em termos do número de passageiros transportados ou do número de acidentes potenciais. Conforme assinalado no relatório sobre a aplicação do regulamento ⁽¹⁾, as empresas ferroviárias analisadas parecem estar devidamente cobertas.

Em conformidade com o artigo 30.º do anexo I do regulamento, os Estados-Membros podem determinar o montante das indemnizações a pagar em caso de morte ou ferimento de passageiros em resultado de acidentes ferroviários, mas o limite máximo da indemnização, por passageiro, não pode ser inferior a 175 000 unidades de conta ⁽²⁾. Por força dos artigos 11.º e 12.º do regulamento, a legislação nacional deveria, por conseguinte, exigir um nível de cobertura conforme com este requisito, aplicável a todos os serviços, nacionais e internacionais. Os Estados-Membros podem igualmente estabelecer um limite de indemnização mais elevado. A responsabilidade das empresas ferroviárias por ferimentos causados, o montante das indemnizações devidas e o âmbito das indemnizações reclamadas devem ser definidos no direito nacional.

4.2. Reembolso, reencaminhamento e indemnização

4.2.1. Reembolso e reencaminhamento ou indemnização do preço do bilhete para viagens que incluem segmentos múltiplos (artigos 16.º e 17.º)

O artigo 9.º, n.º 1, do regulamento estabelece que «as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem propor, sempre que disponíveis, bilhetes, bilhetes únicos e reservas».

Em caso de atraso, os passageiros têm direito a reembolso e reencaminhamento (artigo 16.º) ou a indemnização em percentagem do preço do bilhete, suplementos incluídos (artigo 17.º), apenas se o atraso for superior a 60 minutos na chegada «ao destino final [...] previsto no contrato de transporte». Esta situação pode criar problemas no caso das viagens que envolvem uma correspondência e, eventualmente, diferentes empresas transportadoras, nomeadamente quando os passageiros, não obstante a intenção de adquirirem um contrato único, não obtêm um bilhete único para a totalidade da viagem, mas recebem bilhetes separados para os seus diversos segmentos. Em conformidade com o artigo 4.º, em conjugação com o artigo 6.º, n.º 2, do anexo I, um contrato único pode consistir igualmente em títulos de transporte separados. As disposições contratuais entre o passageiro e a empresa ferroviária deverão estipular claramente se o passageiro viaja ao abrigo de um contrato único ou de contratos separados.

Conforme previsto no artigo 3.º, n.º 10, do regulamento, os bilhetes separados vendidos ao abrigo de um contrato único devem ser considerados um «bilhete único», quando representam «um contrato de transporte relativo a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou várias empresas ferroviárias». Os passageiros titulares de bilhetes separados no âmbito de um contrato de transporte único beneficiam dos direitos conferidos pelos artigos 16.º e 17.º se sofrerem um atraso na chegada ao destino final superior a 60 minutos, ainda que o atraso em cada um dos segmentos seja inferior a 60 minutos (ver igualmente a secção 2.2). Conforme previsto no artigo 27.º, em caso de problemas, «os passageiros podem apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária implicada» na viagem e não têm de se dirigir a cada empresa separadamente. As empresas ferroviárias implicadas devem cooperar no tratamento destas queixas.

4.2.2. Direito a indemnização em caso de força maior

O acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 26 de setembro de 2013, no processo C-509/11, esclareceu que o princípio de força maior não é aplicável no contexto do direito a indemnização por atrasos, perda de correspondências e anulações, previsto no artigo 17.º do regulamento.

Concretamente, o Tribunal assinalou que o regulamento não contém uma cláusula de força maior que limite a responsabilidade das empresas ferroviárias no respeitante à indemnização do preço do bilhete, prevista no artigo 17.º. De acordo com o acórdão do TJUE, o artigo 17.º estabelece uma **forma de compensação forfetária**, pelo facto de o serviço não ser executado em conformidade com o contrato de transporte, a que a empresa ferroviária não pode eximir-se em caso de força maior, uma vez que o artigo não contém uma cláusula correspondente. Por sua vez, o artigo 32.º, n.º 2, das regras uniformes constantes do anexo I refere-se à responsabilidade da empresa transportadora pelo prejuízo sofrido por cada passageiro em resultado do atraso ou supressão de um comboio, que terá de ser objeto de pedido de indemnização individual.

⁽¹⁾ Ver ponto 2.8.2 do relatório.

⁽²⁾ Em conformidade com o artigo 9.º da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), as unidades de conta referidas nos apêndices são os direitos de saque especiais definidos pelo Fundo Monetário Internacional.

As empresas ferroviárias não estão, por conseguinte, autorizadas a incluir nas respetivas condições gerais de transporte uma cláusula que as dispense da obrigação de pagar uma indemnização por força do artigo 17.º, se o atraso for imputável a motivo de força maior ou a uma das causas enunciadas no artigo 32.º, n.º 2, das regras uniformes. Consequentemente, os passageiros têm direito a indemnização por parte da empresa ferroviária mesmo nos casos de força maior. A este respeito, o modo ferroviário é diferente de outros modos de transporte (ver, designadamente, o n.º 47 do acórdão). Porém, conforme indicava no seu relatório de 2013 ⁽¹⁾, a Comissão ponderará a possibilidade de fazer beneficiar o setor ferroviário do mesmo tratamento que os outros modos de transporte, ou seja, não lhe impor a indemnização dos passageiros por atraso, em caso de acontecimentos imprevistos e inevitáveis.

4.2.3. Conceito de «condições de transporte equivalentes» em caso de prosseguimento da viagem ou de reencaminhamento [artigo 16.º, alíneas b) e c)]

As «condições de transporte» são as características que definem os serviços de transporte prestados pela empresa transportadora ao abrigo de um contrato de transporte celebrado entre a empresa ou um vendedor de bilhetes e o passageiro. Em conformidade com o artigo 16.º, alíneas b) e c), do regulamento, o prosseguimento da viagem ou o reencaminhamento, em caso de atraso superior a 60 minutos, deve ser oferecido aos passageiros em «condições de transporte equivalentes». A equivalência das condições de transporte pode depender de uma série de fatores e tem de ser determinada caso a caso. Em função das circunstâncias, são recomendadas as boas práticas seguintes:

- se possível, os passageiros não deverão ser transferidos para carruagens de classe inferior (se o forem, os passageiros, como os titulares de bilhetes de primeira classe, deverão receber o reembolso da diferença de preço do bilhete);
- se os passageiros só puderem ser reencaminhados por outra empresa ferroviária ou por um meio de transporte de classe superior ou com uma tarifa mais elevada do que a paga pelo serviço original, o reencaminhamento deve ser oferecido sem custos adicionais para o passageiro;
- serão envidados esforços razoáveis para evitar correspondências suplementares;
- quando se recorra a outra empresa ferroviária ou a um meio de transporte alternativo para a parte da viagem não efetuada nos moldes previstos, a duração total da viagem deverá aproximar-se o mais possível da duração originalmente programada;
- se a reserva da viagem original incluir assistência a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, essa assistência deverá igualmente ser oferecida no itinerário alternativo;
- sempre que disponível, deverá ser oferecido um reencaminhamento acessível a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

4.2.4. Viagens multimodais

As viagens multimodais ao abrigo de um contrato de transporte único (por exemplo uma viagem de comboio e de avião, vendida como viagem única) não são contempladas pelo regulamento, nem pela outra legislação da União relativa aos direitos dos passageiros noutros modos de transporte. Se perder um voo por atraso de um comboio, o passageiro só poderá beneficiar dos direitos de indemnização e assistência conferidos pelo regulamento relativamente à viagem de comboio, e apenas no caso de o atraso na chegada ao destino da viagem de comboio abrangida pelo contrato de transporte único ter sido superior a 60 minutos (salvo se, conforme previsto no artigo 32.º, n.º 3, do anexo I do regulamento, o direito nacional estabelecer outras disposições).

4.3. Anulações

A anulação de um serviço ferroviário pode ter as mesmas consequências que um atraso, em termos da perda de tempo e do transtorno que causa ao passageiro ⁽²⁾. Os passageiros que utilizam o serviço disponível seguinte, em vez do serviço anulado, podem igualmente chegar ao destino final com um atraso superior a 60 minutos (em relação à hora de chegada originalmente programada do serviço anulado). Neste caso, os passageiros beneficiarão dos mesmos direitos a reembolso do preço do bilhete, a reencaminhamento ou a indemnização, conforme previsto nos artigos 16.º e 17.º, salvo se tiverem sido informados da anulação de forma adequada e com a devida antecedência.

No respeitante à obrigação de prestar assistência nos termos do artigo 18.º, a anulação de um comboio confere os mesmos direitos que um atraso na partida, ou seja, os passageiros terão direito a ser informados, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1. Terão igualmente direito a assistência, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 2, se a hora de partida do comboio seguinte ou do outro meio de transporte for mais de 60 minutos mais tarde.

⁽¹⁾ Ver ponto 5.1 do relatório.

⁽²⁾ Ver definição de «atraso» na secção 2.2, que se refere ao atraso do passageiro e não do serviço ferroviário.

4.4. Assistência

4.4.1. Fornecimento de refeições, bebidas e alojamento (artigo 18.º, n.º 2)

Em caso de atraso superior a 60 minutos, as empresas ferroviárias são obrigadas a fornecer refeições e bebidas, conforme for razoável em função do tempo de espera, se estas estiverem disponíveis (em quantidade suficiente) no comboio ou na estação. Se não estiverem disponíveis (ou se a sua quantidade for insuficiente) no comboio ou na estação, a obrigação da empresa ferroviária é condicionada pela possibilidade de serem razoavelmente fornecidas. A empresa ferroviária terá de avaliar se o fornecimento de refeições e bebidas é «razoável», tendo em conta critérios como a distância em relação ao local de fornecimento, o tempo e a facilidade de fornecimento e o custo. Não pode, todavia, ficar dispensada da exigência de avaliar cada situação caso a caso.

O artigo 18.º, n.º 2, do regulamento não estabelece requisitos mínimos de qualidade para a assistência. A qualidade das refeições e bebidas, bem como do alojamento em hotel ou de outro tipo, e de outras formas de assistência deverá ser razoável e proporcionada ao transtorno causado, para além de satisfazer as necessidades das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Quando não for possível oferecer alojamento em hotel, a qualidade do «outro tipo de alojamento» deve ser o mais próxima possível da de um hotel. No entender da Comissão, «conforme for razoável em função do tempo de espera» significa que as empresas ferroviárias deverão proporcionar aos passageiros a assistência adequada, correspondente à duração do atraso e à hora do dia (ou da noite) em que este ocorre. Nos termos do artigo 18.º, n.º 2, deve ser oferecida assistência aos passageiros, de forma clara e acessível, se necessário através de meios de comunicação alternativos. Significa isto que não se pode esperar que os passageiros tomem eles próprios providências, por exemplo encontrarem e pagarem alojamento. Pelo contrário, as empresas ferroviárias são obrigadas a, sempre que possível, prestar assistência de forma ativa. Deverão igualmente assegurar, sempre que possível, que o alojamento é acessível a pessoas com deficiência e aos seus cães-guias.

O artigo 32.º do anexo I do regulamento especifica a responsabilidade das empresas ferroviárias por perdas e danos, a título das regras uniformes CIV, em caso de atrasos significativos. Em conformidade com as regras CIV (artigo 32.º, n.º 2), a empresa transportadora pode ficar dispensada da obrigação de cobrir os custos de alojamento e comunicação, por exemplo quando os atrasos decorrem de motivo de força maior. Esta responsabilidade por danos deve ser distinguida da obrigação de prestar assistência prevista no artigo 18.º do regulamento, que não estabelece tal dispensa⁽¹⁾. As empresas que prestam serviços aos quais se aplica o regulamento não podem, por conseguinte, beneficiar de uma isenção.

Podem codificar-se boas práticas ou condições mais favoráveis nas condições gerais de transporte, desde que não violem o regulamento, deixem margem para a apreciação das situações individuais caso a caso e não limitem os direitos que assistem aos passageiros ao abrigo do regulamento⁽²⁾.

4.4.2. Prova do atraso (artigo 18.º, n.º 4)

Em conformidade com o artigo 18.º, n.º 4, as empresas ferroviárias devem apor no bilhete, a pedido do passageiro, a certificação de que o serviço ferroviário sofreu um atraso, como prova da duração do atraso. Se o passageiro solicitar uma indemnização por atraso nos termos do artigo 17.º, a prova do atraso estabelecida pela empresa ferroviária ou pelo respetivo pessoal (por exemplo, carimbo ou assinatura de um revisor ou equivalente) deve ser posteriormente reconhecida pela empresa ferroviária e não pode ser renegociada ou alterada retroativamente.

5. DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E/OU COM MOBILIDADE REDUZIDA

5.1. Direito ao transporte

As pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida têm o mesmo direito dos outros passageiros a utilizar o transporte ferroviário. Em conformidade com o artigo 19.º do regulamento, as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida não podem ser discriminadas aquando da reserva, aquisição e utilização de serviços de transporte ferroviário. A derrogação a este princípio nos termos do artigo 19.º, n.º 2, e a recusa dela decorrente em aceitar reservas, vender bilhetes ou transportar pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida têm de ser sempre fundamentadas, em conformidade com as regras de acesso não discriminatórias exigidas no artigo 19.º, n.º 1.

Quando houver espaços destinados a cadeiras de rodas, incluindo espaços comuns, a boa prática é que estejam sempre desimpedidos e sejam de fácil acesso⁽³⁾.

⁽¹⁾ Ver igualmente ponto 4.2.2.

⁽²⁾ Ver artigo 6.º, n.º 2, do regulamento.

⁽³⁾ Ver igualmente o Regulamento (UE) n.º 1300/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade respeitante à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (JO L 356 de 12.12.2014, p. 110), que contém requisitos específicos relativamente a espaços para cadeiras de rodas.

5.2. Certificação da deficiência

O regulamento confere às «pessoas com deficiência» e às «pessoas com mobilidade reduzida», na aceção do artigo 3.º, ponto 15, o direito a assistência. Este direito não está subordinado à apresentação de um atestado. Por conseguinte, as empresas ferroviárias e os gestores de estações não podem exigir que os passageiros apresentem um atestado de incapacidade ou outro documento comprovativo da deficiência para beneficiarem de assistência nas estações e nos comboios.

5.3. Informação para os passageiros com deficiência e/ou com mobilidade reduzida (artigo 20.º)

Em conformidade com o artigo 20.º do regulamento, as empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes e os operadores turísticos devem informar os passageiros, a pedido destes, sobre a acessibilidade dos serviços, incluindo as estações. À luz dos objetivos da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (Cnudpd) ⁽¹⁾, a Comissão recomenda que os gestores de estações, independentemente do vínculo contratual com os passageiros, prestem igualmente informações sobre a acessibilidade (por exemplo, em sítios *web* acessíveis e em formatos alternativos).

5.4. Notificação prévia da necessidade de assistência, incluindo em caso de «viagens múltiplas» [artigo 24.º, alínea a)]

O artigo 24.º, alínea a), do regulamento define as condições relativas à notificação prévia, que confere aos passageiros o direito a receberem assistência. Tal como a prestação de assistência está isenta de encargos adicionais, também o deverá estar o processo de reserva, por exemplo através de linhas telefónicas gratuitas. A assistência deverá estar sempre disponível durante as horas de exploração dos comboios (incluindo os serviços noturnos ou ao fim de semana), sem se limitar ao horário convencional de expediente.

Em caso de viagens múltiplas (isto é, viagens compostas por vários segmentos, bem como viagens recorrentes), uma notificação do passageiro deve ser suficiente, desde que este preste informações adequadas sobre os horários das viagens subsequentes. É, por conseguinte, da responsabilidade da parte que recebe a notificação (empresa ferroviária, gestor de estações, vendedor de bilhetes ou operador turístico) transmitir a informação a todas as empresas ferroviárias e gestores de estações interessados. Se não houver notificação, as empresas ferroviárias e os gestores de estações dotadas de pessoal devem, ainda assim, envidar todos os esforços razoáveis para prestar assistência, por forma a que a pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida possa viajar. Não seria, portanto, compatível com o regulamento limitar a assistência aos casos em que foi recebida notificação prévia, nem consagrar este princípio nas condições contratuais.

5.5. Formação do pessoal que presta assistência a pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida

Embora o regulamento não contenha disposições específicas sobre formação e sensibilização, e a fim de assegurar a eficácia da assistência prestada ao seu abrigo, as melhores práticas aconselham que o pessoal seja periodicamente formado e sensibilizado para as necessidades variáveis dos passageiros com diversos tipos de deficiência e restrições de mobilidade.

6. QUEIXAS ÀS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

Nos termos do artigo 27.º, n.º 2, do regulamento, os passageiros podem apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária implicada na viagem em causa. Os passageiros devem ser informados dos prazos para se intentarem ações de indemnização, previstos no artigo 60.º das regras uniformes constantes do anexo I do regulamento (ver igualmente secção 7 abaixo).

7. INFORMAÇÃO DOS PASSAGEIROS SOBRE OS SEUS DIREITOS

Nos termos do artigo 29.º do regulamento, os passageiros têm direito a ser informados dos seus direitos e obrigações. As informações facultadas devem ser adequadas e prestadas num prazo tal que, no momento da celebração do contrato de transporte, os passageiros disponham de informações sobre os seus direitos e obrigações por força do contrato. As informações podem ser prestadas em formatos alternativos, mas devem ser acessíveis a pessoas com deficiência e diretamente acessíveis aos passageiros (por exemplo, os passageiros não devem ser direcionados apenas para informação na Internet, se puderem efetuar reservas ou pagar bilhetes na estação).

Esta disposição não prejudica os requisitos de informação estabelecidos por outros diplomas legislativos da União, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 2, da Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ relativa aos direitos dos consumidores, e o artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva 2005/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ relativa às práticas comerciais desleais.

⁽¹⁾ Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (<http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>). A Convenção entrou em vigor na UE em 22 de janeiro de 2011. Os 28 Estados-Membros assinaram-na e a maioria deles ratificou-a. Ver igualmente o relatório sobre a aplicação da Convenção pela UE, SWD(2014) 182 final de 5.6.2014.

⁽²⁾ Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2011, relativa aos direitos dos consumidores, que altera a Diretiva 93/13/CEE do Conselho e a Diretiva 1999/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga a Diretiva 85/577/CEE do Conselho e a Diretiva 97/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 304 de 22.11.2011, p. 64).

⁽³⁾ Diretiva 2005/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, relativa às práticas comerciais desleais das empresas face aos consumidores no mercado interno e que altera a Diretiva 84/450/CEE do Conselho, as Diretivas 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE e o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (JO L 149 de 11.6.2005, p. 22).

8. EXECUÇÃO, COOPERAÇÃO ENTRE OS ORGANISMOS NACIONAIS DE EXECUÇÃO E SANÇÕES

8.1. Tratamento das queixas pelos organismos nacionais de execução

Os organismos nacionais de execução podem tratar as queixas quer em primeira instância, ou seja, caso a empresa, o gestor de estações ou o vendedor de bilhetes não tenha recebido nenhuma queixa ou pedido prévio, quer em segunda instância, nos casos em que o passageiro não ficou satisfeito com a solução proposta pela empresa ferroviária, gestor de estações ou vendedor de bilhetes, ou não obteve resposta. Recomenda-se que as queixas sejam remetidas, em primeiro lugar, para a empresa ferroviária, uma vez que esta deve estar apta a lidar com elas da forma mais eficaz.

Embora o regulamento não especifique um procedimento de tratamento das queixas (deixando este aspeto ao critério dos Estados-Membros), o princípio de boa gestão administrativa exige que sejam tratadas de forma rápida e eficiente. Uma demora excessiva não só comprometeria o cumprimento do regulamento como geraria desigualdade de tratamento dos passageiros entre os Estados-Membros. Os organismos responsáveis pelo tratamento das queixas deverão, por conseguinte, dispor de equipamento e pessoal adequados para o desempenho das suas funções.

Por imperativos de eficácia, e de acessibilidade para os passageiros, as melhores práticas aconselham o estabelecimento de prazos de resposta aos passageiros. A título de exemplo, deveria ser enviado um aviso de receção da queixa, no prazo máximo de duas semanas, e ser dada uma resposta definitiva no prazo de três meses. Em casos complexos, o organismo nacional de execução poderia, se assim o decidisse, prolongar o prazo de resposta à queixa para um máximo de seis meses. Nesse caso, os passageiros deveriam ser informados das razões de tal extensão e do prazo previsto para encerrar o procedimento. Nos casos em que o organismo nacional de execução é também um organismo de resolução alternativa de litígios que age na qualidade prevista na Diretiva 2013/11/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁾, os prazos aqui mencionados não deveriam afetar ou substituir, de modo algum, os previstos na referida diretiva.

O regulamento não estabelece nenhum prazo para os passageiros apresentarem queixa ao organismo nacional de execução. Deverão, por conseguinte, aplicar-se os prazos fixados pela legislação nacional, mesmo que tal implique a possibilidade de os prazos serem diferentes nos vários Estados-Membros. A fim de assegurar que os procedimentos de apresentação e tratamento de queixas são aplicados de forma eficiente e de proporcionar um enquadramento jurídico seguro para as empresas ferroviárias e outras empresas potencialmente interessadas, a Comissão recomenda que os passageiros sejam aconselhados a apresentar queixa num prazo razoável. As boas práticas aconselham igualmente que os passageiros sejam informados sobre as possibilidades de recurso ou de outras disposições a tomar no caso de não concordarem com a apreciação do seu caso.

8.2. Cooperação entre organismos nacionais de execução sobre o tratamento das queixas transfronteiriças (artigo 31.º) e escolha do organismo nacional de execução competente

Para além da obrigação de cooperar, o regulamento não contém disposições específicas sobre o tratamento das queixas transfronteiriças entre os Estados-Membros. A fim de acelerar e facilitar o tratamento destas queixas, a Comissão recomenda as boas práticas seguintes:

O regulamento estabelece as obrigações que incumbem às empresas ferroviárias. Os passageiros podem apresentar queixa junto de qualquer organismo nacional de execução ou outro organismo designado (artigo 30.º, n.º 2). Caso um passageiro apresente queixa por alegada violação de obrigações de uma empresa ferroviária, o organismo nacional de execução competente para o tratamento da queixa deverá, por razões de eficiência e eficácia, ser o organismo do Estado-Membro que concedeu a licença a essa empresa ferroviária.

Por exemplo, se for apresentada queixa na sequência de um acidente ferroviário de que tenham resultado mortos ou feridos, o organismo nacional de execução competente seria o organismo do Estado-Membro que concedeu a licença à empresa ferroviária que transportava o passageiro no momento do acidente. Se for apresentada queixa por ausência de informações antes da viagem, seria o organismo nacional de execução do Estado-Membro que concedeu a licença à empresa ferroviária com a qual o passageiro celebrou o contrato de transporte, ainda que este tenha sido celebrado através de um intermediário (por exemplo, vendedor de bilhetes, agente de viagens, etc.). Se for apresentada queixa relativa à assistência (bebidas, refeições ou alojamento), seria o organismo nacional de execução do Estado-Membro que concedeu a licença à empresa ferroviária responsável pela prestação de assistência nos termos do artigo 18.º.

Em determinadas circunstâncias (por exemplo, casos complexos, casos que envolvem queixas múltiplas e viagens transfronteiriças, ou acidentes no território de um Estado-Membro distinto daquele que concedeu a licença à empresa ferroviária), os organismos nacionais de execução poderão decidir de comum acordo desviar-se dos princípios supramencionados e identificar entre si um organismo nacional de execução «principal», designadamente nos casos em que não é evidente qual o organismo competente, ou em que tal decisão facilite ou acelere a resposta à queixa. Em conformidade com as obrigações que lhes incumbem nos termos do artigo 31.º do regulamento, todos os organismos nacionais de execução envolvidos deverão cooperar com o organismo nacional de execução «principal» e prestar informações úteis a fim de facilitar a resposta à queixa (por exemplo, mediante a partilha de informações, o apoio à tradução dos documentos e a prestação de informações sobre as circunstâncias do incidente). Os passageiros deverão ser informados de qual o organismo que atua como organismo «principal» e este deverá servir então de interlocutor único.

⁽¹⁾ Diretiva 2013/11/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, sobre a resolução alternativa de litígios de consumo, que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 e a Diretiva 2009/22/CE (JO L 165 de 18.6.2013, p. 14).

Quando é apresentada queixa relativa a eventuais infrações cometidas por gestores de estações, o organismo nacional de execução competente deverá ser o organismo do Estado-Membro em cujo território o incidente ocorreu.

A fim de promover a eficácia da cooperação entre os organismos de execução dos Estados-Membros, qualquer acordo que estes celebrem sobre o tratamento de queixas deve assegurar que as sanções por violação do regulamento podem ser impostas, no mínimo, pela autoridade de um Estado-Membro.

IV

(Informações)

INFORMAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

COMISSÃO EUROPEIA

Taxas de câmbio do euro ⁽¹⁾

3 de julho de 2015

(2015/C 220/02)

1 euro =

Moeda	Taxas de câmbio	Moeda	Taxas de câmbio		
USD	dólar dos Estados Unidos	1,1096	CAD	dólar canadiano	1,3961
JPY	iene	136,38	HKD	dólar de Hong Kong	8,6021
DKK	coroa dinamarquesa	7,4607	NZD	dólar neozelandês	1,6581
GBP	libra esterlina	0,71020	SGD	dólar singapurense	1,4953
SEK	coroa sueca	9,3726	KRW	won sul-coreano	1 246,81
CHF	franco suíço	1,0466	ZAR	rand	13,6359
ISK	coroa islandesa		CNY	iuane	6,8856
NOK	coroa norueguesa	8,8500	HRK	kuna	7,5970
BGN	lev	1,9558	IDR	rupia indonésia	14 792,54
CZK	coroa checa	27,145	MYR	ringgit	4,1937
HUF	forint	315,48	PHP	peso filipino	49,988
PLN	złóti	4,1955	RUB	rublo	61,8765
RON	leu romeno	4,4832	THB	baht	37,482
TRY	lira turca	2,9873	BRL	real	3,4584
AUD	dólar australiano	1,4747	MXN	peso mexicano	17,4240
			INR	rupia indiana	70,3917

⁽¹⁾ Fonte: Taxas de câmbio de referência publicadas pelo Banco Central Europeu.

Nova face nacional de moedas de euro destinadas à circulação

(2015/C 220/03)



Face nacional da nova moeda comemorativa de 2 euros destinada à circulação emitida pela Bélgica

As moedas de euro destinadas à circulação têm curso legal em toda a área do euro. Com o objetivo de informar o público e todas as partes que manipulam as moedas, a Comissão publica uma descrição dos desenhos de todas as novas moedas ⁽¹⁾. Em conformidade com as conclusões do Conselho de 10 de fevereiro de 2009 ⁽²⁾, os Estados-Membros da área do euro e os países que tiverem celebrado um acordo monetário com a UE que preveja a emissão de moedas de euro estão autorizados a emitir moedas comemorativas destinadas à circulação, sob certas condições, nomeadamente a de só poderem ser utilizadas moedas com o valor facial de 2 euros. Estas moedas têm características técnicas idênticas às das outras moedas de 2 euros, mas a sua face nacional apresenta um desenho comemorativo altamente simbólico em termos nacionais ou europeus.

País emissor: Bélgica

Tema da comemoração: 2015 — Ano Europeu do desenvolvimento

Descrição do desenho: Na parte central figura uma mão que segura um globo diante do qual se encontra uma planta. A inscrição «2015 EUROPEAN YEAR FOR DEVELOPMENT» figura em arco por cima do globo. A indicação da nacionalidade, «BE», encontra-se sob a mão, enquanto a marca do diretor da casa da moeda e a marca de cunhagem de Bruxelas (a cabeça do arcanjo Miguel com elmo) são representados à sua esquerda.

No anel exterior da moeda estão representadas as 12 estrelas da bandeira europeia.

Número de moedas a emitir: 250 000

Data de emissão: setembro de 2015

⁽¹⁾ Ver JO C 373 de 28.12.2001, p. 1, para as faces nacionais de todas as moedas emitidas em 2002.

⁽²⁾ Ver conclusões do Conselho «Assuntos Económicos e Financeiros», de 10 de fevereiro de 2009, e a Recomendação da Comissão, de 19 de dezembro de 2008, relativa a orientações comuns para as faces nacionais das moedas de euro destinadas à circulação (JO L 9 de 14.1.2009, p. 52).

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA

DECISÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

de 4 de junho de 2015

relativa aos feriados oficiais e às férias judiciais

(2015/C 220/04)

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA

tendo em conta o artigo 24.º, n.ºs 2, 4 e 6, do Regulamento de Processo,

considerando que, em aplicação desta disposição, há que estabelecer a lista dos feriados oficiais e fixar as datas das férias judiciais,

ADOA A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A lista dos feriados oficiais na aceção do artigo 24.º, n.ºs 4 e 6, do Regulamento de Processo é estabelecida do seguinte modo:

- dia de Ano Novo;
- segunda-feira de Páscoa;
- 1 de maio;
- Ascensão;
- segunda-feira de Pentecostes;
- 23 de junho;
- 15 de agosto;
- 1 de novembro;
- 25 de dezembro;
- 26 de dezembro.

Artigo 2.º

Relativamente ao período compreendido entre 1 de novembro de 2015 e 31 de outubro de 2016, as datas das férias judiciais na aceção do artigo 24.º, n.ºs 2 e 6, do Regulamento de Processo são fixadas do seguinte modo:

- Natal de 2015: de segunda-feira 21 de dezembro de 2015 a domingo 10 de janeiro de 2016 inclusive;
- Páscoa de 2016: de segunda-feira 21 de março de 2016 a domingo 3 de abril de 2016 inclusive;
- verão de 2016: de sexta-feira 22 de julho de 2016 a domingo 4 de setembro de 2016 inclusive.

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito no Luxemburgo, em 4 de junho de 2015.

A. CALOT ESCOBAR

O secretário

V. SKOURIS

O presidente

V

(Avisos)

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE
CONCORRÊNCIA

COMISSÃO EUROPEIA

Notificação prévia de uma concentração

(Processo M.7664 — Schibsted Distribusjon/Amedia Distribusjon/Helthjem)

Processo suscetível de beneficiar do procedimento simplificado

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2015/C 220/05)

1. Em 24 de junho de 2015, a Comissão recebeu a notificação de um projeto de concentração, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ⁽¹⁾, pelo qual a Amedia Distribusjon AS, uma filial a 100 % da Amedia AS (Noruega), irá adquirir, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), e do artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento das Concentrações, juntamente com a Schibsted Distribusjon AS, uma filial a 100 % da Schibsted ASA (Noruega), o controlo conjunto da Helthjem AS (Noruega), uma empresa recém-criada que constitui uma empresa comum, mediante a subscrição de ações numa emissão de ações.

2. As atividades das empresas em causa são as seguintes:

- Amedia Distribusjon AS: distribui jornais e outros produtos impressos dos jornais da Amedia AS e de terceiros. A Amedia AS é um grupo de média norueguês, controlado pela Telenor ASA e a Landsorganisasjonen i Norge (a confederação sindical norueguesa);
- Schibsted Distribusjon AS: distribui jornais e outros produtos impressos da Schibsted ASA e de terceiros. A Schibsted ASA é um grupo de média internacional;
- Helthjem AS: irá propor serviços de entrega de encomendas na Noruega.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação notificada pode estar abrangida pelo Regulamento das Concentrações. Reserva-se, contudo, o direito de tomar uma decisão definitiva sobre este ponto. De acordo com a Comunicação da Comissão relativa a um procedimento simplificado para o tratamento de certas concentrações nos termos do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ⁽²⁾, o referido processo é suscetível de beneficiar do procedimento previsto na comunicação.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem eventuais observações sobre o projeto de concentração.

As observações devem chegar à Comissão no prazo de 10 dias após a data da presente publicação. Podem ser enviadas por fax (+32 22964301), por correio eletrónico para COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou por via postal, com a referência M.7664 — Schibsted Distribusjon/Amedia Distribusjon/Helthjem, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direção-Geral da Concorrência
Registo das Concentrações
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ JO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Regulamento das Concentrações»).

⁽²⁾ JO C 366 de 14.12.2013, p. 5.

Notificação prévia de uma concentração
(Processo M.7630 — FedEx/TNT Express)
(Texto relevante para efeitos do EEE)
(2015/C 220/06)

1. Em 26 de junho de 2015, a Comissão recebeu a notificação de um projeto de concentração, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ⁽¹⁾, pelo qual a FedEx Corporation («FedEx», Estados Unidos da América) adquire, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), e do artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento das Concentrações, o controlo exclusivo da totalidade da TNT Express N.V. («TNT», Países Baixos), mediante oferta pública de aquisição anunciada em 7 de abril de 2015.

2. As atividades das empresas em causa são as seguintes:

- FedEx: serviços internacionais de distribuição de pequenas encomendas, serviços de expedição, bem como serviços de transporte de carga através da sua rede integrada mundial;
- TNT: serviços internacionais de distribuição de pequenas encomendas, serviços de transporte de carga e serviços de expedição.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação notificada pode estar abrangida pelo Regulamento das Concentrações. Reserva-se, contudo, o direito de tomar uma decisão definitiva sobre este ponto.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem eventuais observações sobre o projeto de concentração.

As observações devem chegar à Comissão no prazo de 10 dias após a data da presente publicação. Podem ser enviadas por fax (+32 22964301), por correio eletrónico para COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou por via postal, com a referência M.7630 — FedEx/TNT Express, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direção-Geral da Concorrência
Registo das Concentrações
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ JO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Regulamento das Concentrações»).

ISSN 1977-1010 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2482 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT