



**2017/0237(COD)**

5.6.2018

## **PARECER**

da Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho  
relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários  
(reformulação)  
(COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

Relator de parecer: Dennis de Jong

PA\_Legam

## JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Em setembro de 2017, a Comissão Europeia apresentou uma proposta de reformulação do Regulamento relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (Regulamento (CE) n.º 1371/2007). O relator defende que o transporte ferroviário seja tornado mais atrativo para os consumidores, reforçando os requisitos de informação para as empresas de transporte ferroviário, criando mais segurança jurídica para os passageiros dos serviços ferroviários e tornando o caminho de ferro mais acessível para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Embora a proposta da Comissão inclua uma série de melhorias importantes, o relator considera que é necessário mostrar maior ambição em algumas áreas da reformulação, para garantir uma proteção e informação acrescidas dos passageiros antes, durante e após a viagem.

### **«Força maior» e indemnização**

Depois de introduzir uma cláusula de «força maior» no Regulamento relativo aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos, a Comissão propõe que se inclua uma cláusula específica no Regulamento relativo aos direitos dos passageiros dos transportes ferroviários. Esta cláusula prevê que as empresas ferroviárias não sejam obrigadas a pagar uma indemnização em caso de condições meteorológicas extremas ou grandes catástrofes naturais. As viagens de avião e de comboio não são, porém, comparáveis. Além disso, falta a uma cláusula deste tipo suficiente especificidade para evitar futuros litígios. O relator propõe, por isso, que a cláusula seja suprimida. Propõe, ainda, que as regras relativas à indemnização do preço do bilhete sejam alargadas através de um regime indemnizatório para os comboios de alta velocidade que confira aos passageiros o direito a pedir indemnização em caso de atraso igual ou superior a 45 minutos.

### **Informação, serviços e assistência**

Acontece com demasiada frequência os passageiros depararem-se com condições pouco claras ao adquirirem bilhetes de comboio. Especialmente quando são utilizados vários operadores durante uma mesma viagem, surgem diferenças nas tarifas, na proteção durante as conexões e na assistência oferecida. Por conseguinte, o presente parecer prevê uma definição mais clara do conceito de bilhete único e propõe a criação de interfaces de programação de aplicações (API) através das quais as empresas de transporte ferroviário concedam um acesso não discriminatório a todas as informações de viagem incluindo dados operacionais, em tempo real, sobre os horários e as tarifas. Para proporcionar aos passageiros a possibilidade de tomarem uma decisão informada aquando da aquisição de bilhetes, os vendedores de bilhetes e as empresas de transporte ferroviário devem ser obrigados a informar os passageiros sempre que o preço do chamado bilhete único difira substancialmente do preço acumulado dos bilhetes comprados separadamente aos diferentes operadores.

### **Pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida**

A proposta da Comissão contém uma série de aperfeiçoamentos com vista a tornar o transporte ferroviário europeu mais acessível às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. No entanto, o maior problema com que estas pessoas se deparam não está resolvido, a saber, o requisito de, 48 horas antes da viagem, notificar a necessidade de assistência. Este

facto reduz drasticamente a mobilidade e a liberdade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e não é compatível com o disposto no artigo 9.º da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CNUDPD), que consagra a possibilidade de viajar de forma independente e espontânea, e sem ajuda. Vários Estados-Membros já dispõem de um sistema eficaz, que requer prazos muito mais curtos. Por conseguinte, o relator propõe que se altere a proposta da Comissão, a fim de que o prazo de notificação passe de 48 a 24 horas nas estações mais pequenas e esteja disponível um sistema que permita «chegar e viajar sem reserva prévia» nas estações dotadas de mais pessoal. De entre outras propostas para tornar o caminho de ferro mais acessível figuram a disponibilização da informação através da Internet ou de canais de distribuição operados por profissionais e o dever das empresas ferroviárias de tornarem a informação sobre a supressão de serviços diretamente disponível em formatos acessíveis.

## ALTERAÇÕES

A Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

### Alteração 1

#### Proposta de regulamento Considerando 3

##### *Texto da Comissão*

(3) Não obstante os consideráveis progressos que foram feitos para proteger os consumidores na União, são ainda necessárias melhorias na proteção dos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários.

##### *Alteração*

(3) Não obstante os consideráveis progressos que foram feitos para proteger os consumidores na União, são ainda necessárias melhorias tendo em vista proteger os direitos dos passageiros dos serviços ferroviários ***e garantir que estes sejam indemnizados pelos atrasos, cancelamentos e quaisquer prejuízos materiais.***

### Alteração 2

#### Proposta de regulamento Considerando 5

##### *Texto da Comissão*

(5) A concessão dos mesmos direitos aos passageiros dos serviços ferroviários que efetuam viagens domésticas e

##### *Alteração*

(5) A concessão dos mesmos direitos aos passageiros dos serviços ferroviários que efetuam viagens domésticas e

internacionais aumentará o nível *de proteção dos consumidores* na União, *garantirá condições de concorrência equitativas para as empresas ferroviárias e um nível uniforme de direitos* para os passageiros.

internacionais aumentará o nível *dos direitos dos passageiros* na União, *em particular no que respeita ao seu acesso a informações e a indemnização em caso de atraso ou cancelamento*. Os passageiros *devem receber informações tão exatas quanto possível sobre os seus direitos*.

### Alteração 3

#### Proposta de regulamento Considerando 6

##### *Texto da Comissão*

(6) Os serviços ferroviários *urbanos, suburbanos e regionais* de passageiros têm características diferentes dos serviços de longa distância. Os Estados-Membros devem, pois, ser autorizados a isentar os *serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais de passageiros* que não sejam serviços transfronteiras na União de determinadas disposições em matéria de direitos dos passageiros.

##### *Alteração*

(6) Os serviços ferroviários de passageiros *como os metropolitanos, os elétricos e outros sistemas de metropolitano ligeiro* têm características diferentes dos serviços de longa distância. Os Estados-Membros devem, pois, ser autorizados a isentar os *metropolitanos, os elétricos e outros sistemas de metropolitano ligeiro* que não sejam serviços transfronteiras na União de determinadas disposições em matéria de direitos dos passageiros.

### Alteração 4

#### Proposta de regulamento Considerando 9

##### *Texto da Comissão*

(9) Os direitos dos *utilizadores dos* serviços ferroviários incluem a obtenção de informações sobre o serviço antes *e* durante *a* viagem. *Sempre que possível*, as empresas ferroviárias *e* os vendedores de bilhetes devem prestar essas informações previamente *e o mais rapidamente possível*. As informações em questão devem ser prestadas em formatos acessíveis a pessoas portadoras de deficiência ou pessoas com mobilidade

##### *Alteração*

(9) Os direitos dos *consumidores em matéria de* serviços ferroviários incluem a obtenção de informações sobre *todas as opções ferroviárias disponíveis e* o serviço antes, durante *e depois da* viagem. As empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes *e os operadores turísticos* devem prestar essas informações previamente *e em tempo real*. As informações em questão devem ser prestadas em formatos acessíveis a pessoas portadoras de

reduzida.

deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida *e disponibilizadas ao público*.

*Justificação*

*Esta alteração remete para o artigo 9.º, n.º 2, que faz parte da reformulação.*

**Alteração 5**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 9-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(9-A) A existência de sistemas desenvolvidos de transporte multimodal de passageiros contribuirá para alcançar as metas climáticas. Esta é a razão pela qual as empresas ferroviárias também devem publicitar combinações com outros meios de transporte, para que os consumidores possam ter conhecimento dessas possibilidades antes de efetuarem as suas reservas.***

*Justificação*

*Esta alteração remete para o artigo 9.º, n.º 2, que faz parte da reformulação.*

**Alteração 6**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 12-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(12-A) A obrigação de conceder acesso a informações de viagem numa base não discriminatória abrange as informações operacionais em tempo real sobre programação ou horários, ligações intermodais, lugares disponíveis, tarifas aplicáveis, reservas obrigatórias e quaisquer condições especiais aplicáveis. As empresas ferroviárias devem permitir que todos os operadores turísticos e vendedores de bilhetes celebrem contratos***

*de transporte que os autorizem a emitir bilhetes e bilhetes únicos, a efetuar reservas e a proporcionar ofertas comerciais correspondentes, nomeadamente bilhetes para o transporte de bicicletas ou de bagagem volumosa, sempre que necessário. Estas medidas devem contribuir para tornar as viagens mais acessíveis para os passageiros e para lhes proporcionar um conjunto mais amplo de possibilidades de viagem e tarifas à escolha.*

#### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o considerando 12, que faz parte da reformulação.*

#### **Alteração 7**

##### **Proposta de regulamento Considerando 12-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(12-B) Ao prestar serviços de acesso a informações de viagem ou a sistemas de reserva através de interfaces de programação de aplicações (API), as empresas ferroviárias devem assegurar que as API apliquem normas abertas, protocolos de uso corrente e formatos eletrónicos legíveis. Quando tais normas, protocolos ou formatos não existam, devem utilizar processos abertos para a documentação, o desenvolvimento e a normalização aquando da criação de normas, protocolos ou formatos. As empresas ferroviárias devem torná-los acessíveis ao público gratuitamente.*

#### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o considerando 12, que faz parte da reformulação.*

#### **Alteração 8**

##### **Proposta de regulamento Considerando 12-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(12-C) Se forem estabelecidas medidas técnicas que impeçam ou dificultem a receção pelas partes interessadas de informações provenientes de fontes disponíveis ao público que não as interfaces de programação de aplicações como, por exemplo, os respetivos sítios web.***

*Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o considerando 12, que faz parte da reformulação.*

## **Alteração 9**

### **Proposta de regulamento Considerando 13**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(13) A popularidade crescente da bicicleta como meio de transporte em toda a União tem implicações para a mobilidade global e para o turismo. Um aumento da utilização dos caminhos-de-ferro e da bicicleta na repartição modal reduz o impacto ambiental do transporte. Por conseguinte, as empresas ferroviárias deverão facilitar tanto quanto possível a combinação das deslocações de comboio e de bicicleta, em especial ***permitindo*** o transporte de bicicletas a bordo ***dos*** comboios.

(13) A popularidade crescente da bicicleta como meio de transporte em toda a União tem implicações para a mobilidade global e para o turismo. Um aumento da utilização dos caminhos-de-ferro e da bicicleta na repartição modal reduz o impacto ambiental do transporte. Por conseguinte, as empresas ferroviárias deverão facilitar tanto quanto possível a combinação das deslocações de comboio e de bicicleta, em especial ***prevendo a capacidade necessária para*** o transporte ***seguro*** de bicicletas a bordo ***de todos os tipos de*** comboios, ***inclusive nos de longa distância e transfronteiriços.***

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento Considerando 13-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(13-A) O transporte de bicicletas a bordo dos comboios só deve ser recusado ou***



*limitado por razões de segurança devidamente justificadas. Essas razões devem estar relacionadas com a segurança dos passageiros e, em particular, com a necessidade de manter as saídas de emergência desimpedidas e evitar que os passageiros sofram danos físicos.*

#### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o considerando 13, que faz parte da reformulação.*

### **Alteração 11**

#### **Proposta de regulamento Considerando 14**

##### *Texto da Comissão*

(14) As empresas ferroviárias deverão facilitar a transferência de passageiros dos serviços ferroviários de um operador para outro, através de bilhetes únicos, ***sempre que possível.***

##### *Alteração*

(14) As empresas ferroviárias, ***os vendedores de bilhetes e os operadores turísticos*** deverão facilitar a transferência de passageiros dos serviços ferroviários de um operador para outro, através de bilhetes únicos. ***Deverão indicar claramente se os preços dos bilhetes únicos diferem substancialmente dos preços de bilhetes comprados separadamente. Ao emitirem bilhetes únicos, deverão ter em conta o facto de que os passageiros devem dispor de tempo suficiente para a transferência entre serviços.***

#### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com a alteração do artigo 17.º, n.º 8, que faz parte da reformulação.*

### **Alteração 12**

#### **Proposta de regulamento Considerando 15**

##### *Texto da Comissão*

(15) Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das

##### *Alteração*

(15) Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das

Pessoas com Deficiência e a fim de proporcionar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida oportunidades de transporte ferroviário comparáveis às dos outros cidadãos, deverão ser estabelecidas regras em matéria de não discriminação e assistência **em** viagem. As pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida devido a deficiência, idade ou qualquer outro fator, têm o mesmo direito que os restantes cidadãos em matéria de liberdade de circulação e de não discriminação. Nomeadamente, deverá ser dada especial atenção à necessidade de facultar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida informações relativas à acessibilidade dos serviços ferroviários, às condições de acesso do material circulante e às condições a bordo. A fim de proporcionar aos passageiros com incapacidades sensitivas toda a informação possível sobre eventuais atrasos, deverão ser eventualmente utilizados sistemas visuais e auditivos. As pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida deverão poder comprar os bilhetes a bordo do comboio sem encargos acrescidos. O pessoal deve possuir formação adequada para responder às necessidades das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, nomeadamente quando presta assistência. A fim de assegurar a igualdade de condições de viagem, essas pessoas devem beneficiar de assistência nas estações e a bordo durante a totalidade do período de circulação dos comboios e não apenas a certas horas do dia.

Pessoas com Deficiência e a fim de proporcionar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida oportunidades de transporte ferroviário comparáveis às dos outros cidadãos, deverão ser estabelecidas regras em matéria de não discriminação e assistência **antes e durante a** viagem. As pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida devido a deficiência, idade ou qualquer outro fator, têm o mesmo direito que os restantes cidadãos em matéria de liberdade de circulação e de não discriminação. Nomeadamente, deverá ser dada especial atenção à necessidade de facultar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida informações relativas à acessibilidade dos serviços ferroviários, às condições de acesso do material circulante e às condições a bordo. A fim de proporcionar aos passageiros com incapacidades sensitivas toda a informação possível sobre eventuais atrasos, deverão ser eventualmente utilizados sistemas visuais e auditivos. As pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida deverão poder comprar os bilhetes a bordo do comboio sem encargos acrescidos **sempre que não existam outros meios de aquisição prévia de bilhetes**. O pessoal deve possuir formação adequada para responder às necessidades das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, nomeadamente quando presta assistência. A fim de assegurar a igualdade de condições de viagem, essas pessoas devem beneficiar de assistência **gratuita** nas estações e a bordo durante a totalidade do período de circulação dos comboios e não apenas a certas horas do dia.

#### *Justificação*

*Nem sempre é possível adquirir um bilhete a bordo do comboio. Nem todos os comboios dispõem de pessoal de bordo para vender bilhetes. Por conseguinte, devem ser estabelecidas regras claras para cobrir esta eventualidade. Esta alteração está relacionada com o*

artigo 10.º, n.º 5, que faz parte da reformulação.

## Alteração 13

### Proposta de regulamento

#### Considerando 16

##### *Texto da Comissão*

(16) As empresas ferroviárias e os gestores de estações deverão ter em consideração as necessidades das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a aplicação das ETI relativas às pessoas com mobilidade reduzida. Além disso, no respeito das regras de contratos públicos da União, em especial, a Diretiva 1014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>26</sup>, o acesso a todos os edifícios e a todo o material circulante, deve ser assegurado, eliminando de forma progressiva os obstáculos físicos e os impedimentos funcionais aquando da aquisição de novo equipamento, da construção de novas estações ou de um profundo trabalho de reestruturação nas estações existentes.

---

<sup>26</sup> Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

##### *Alteração*

(16) As empresas ferroviárias e os gestores de estações deverão ter em consideração as necessidades das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a aplicação das ETI relativas às pessoas com mobilidade reduzida **e a Diretiva XXX sempre que esta complemente as ETI**. Além disso, no respeito das regras de contratos públicos da União, em especial, a Diretiva 1014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>26</sup>, o acesso a todos os edifícios e a todo o material circulante, deve ser assegurado, eliminando de forma progressiva os obstáculos físicos e os impedimentos funcionais aquando da aquisição de novo equipamento, da construção de novas estações ou de um profundo trabalho de reestruturação nas estações existentes.

---

<sup>26</sup> Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

#### *Justificação*

*Sempre que os requisitos de acessibilidade não sejam abrangidos por atos relativos às ETI, deve aplicar-se o Ato Europeu da Acessibilidade (Diretiva XXX). A Diretiva XXX destina-se a complementar a legislação setorial em vigor da União, abrangendo os aspetos ainda não cobertos por essa legislação.*

## Alteração 14

### Proposta de regulamento Considerando 17

#### *Texto da Comissão*

(17) É conveniente que o presente regulamento crie um sistema de indemnização dos passageiros em caso de atraso associado à responsabilidade da empresa ferroviária, similar ao sistema internacional previsto pela COTIF, nomeadamente as Regras Uniformes CIV relativas aos direitos dos passageiros. Em caso de atraso de um serviço ferroviário de passageiros, as empresas ferroviárias deverão conceder uma indemnização aos passageiros, baseada numa percentagem do preço do bilhete.

#### *Alteração*

(17) É conveniente que o presente regulamento crie um sistema de indemnização dos passageiros em caso de atraso associado à responsabilidade da empresa ferroviária, similar ao sistema internacional previsto pela COTIF, nomeadamente as Regras Uniformes CIV relativas aos direitos dos passageiros. ***Os bilhetes adquiridos devem ser integralmente reembolsados.*** Em caso de atraso de um serviço ferroviário de passageiros, as empresas ferroviárias deverão conceder uma indemnização aos passageiros, baseada numa percentagem ***até 100 %*** do preço do bilhete.

## Alteração 15

### Proposta de regulamento Considerando 18

#### *Texto da Comissão*

(18) As empresas ferroviárias deverão estar cobertas por um seguro de acidentes, ou prever disposições equivalentes, que cubra a sua responsabilidade para com os passageiros dos serviços ferroviários. Se os Estados-Membros fixarem um montante máximo para a indemnização compensatória em caso de morte ou ferimento de passageiros, o montante em questão deve ser pelo menos equivalente ao montante fixado nas Regras Uniformes CIV.

#### *Alteração*

(18) As empresas ferroviárias deverão estar cobertas por um seguro de acidentes, ou prever disposições equivalentes, que cubra a sua responsabilidade para com os passageiros dos serviços ferroviários. Se os Estados-Membros fixarem um montante máximo para a indemnização compensatória em caso de morte ou ferimento de passageiros, o montante em questão deve ser pelo menos equivalente ao montante fixado nas Regras Uniformes CIV. ***Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de aumentar o montante da indemnização compensatória em caso de morte ou lesão corporal dos passageiros em qualquer momento.***

## Alteração 16

### Proposta de regulamento Considerando 18-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(18-A) Os acidentes na aceção do presente regulamento devem igualmente incluir os efeitos adversos na saúde dos passageiros resultantes da sobrelotação dos compartimentos dos comboios de passageiros, exceto se os comboios de passageiros transportarem passageiros em conformidade com o artigo 16.º, n.º 2, do presente regulamento. Os acidentes na aceção do presente regulamento devem, além disso, incluir os efeitos adversos na saúde dos passageiros devido à ausência, não utilização ou avaria na utilização de sistemas de ar condicionado e respetivas condições de temperatura ou humidade do ar insuportáveis para passageiros.***

*Justificação*

*A fim de evitar ambiguidades jurídicas em detrimento dos passageiros, e, em particular, mas não exclusivamente, em consonância com o espírito dos considerandos 3 e 5 do regulamento, importa regular outros efeitos adversos na saúde dos passageiros, sempre que se fiquem a dever à falha ou negligência do transportador e possam ser equiparados a acidente num sentido mais lato.*

## Alteração 17

### Proposta de regulamento Considerando 20

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(20) Em caso de atraso, deverão ser facultadas aos passageiros opções de prosseguimento de viagem ou de reencaminhamento em condições de transporte comparáveis. As necessidades das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida deverão ser tomadas em conta em tal caso.

(20) Em caso de atraso, deverão ser facultadas aos passageiros opções de prosseguimento de viagem ou de reencaminhamento em condições de transporte comparáveis. ***Em particular***, as necessidades das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida deverão ser tomadas em conta em

tal caso.

## Alteração 18

### Proposta de regulamento Considerando 21

*Texto da Comissão*

*(21) Contudo, uma empresa ferroviária não deverá ser obrigada a pagar uma indemnização se puder provar que o atraso foi causado por condições meteorológicas extremas ou por catástrofes naturais de grandes proporções que punham em perigo o funcionamento seguro dos serviços. Qualquer evento desta natureza deverá ter o carácter de uma catástrofe natural excepcional, distinta de condições meteorológicas sazonais normais, tais como as tempestades outonais ou a ocorrência periódica de inundações urbanas causada por marés ou degelo. As empresas ferroviárias deverão provar que não poderiam prever nem evitar o atraso, mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.*

*Alteração*

**Suprimido**

## Alteração 19

### Proposta de regulamento Considerando 22

*Texto da Comissão*

(22) Em cooperação com os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias, os gestores de estações deverão elaborar planos de emergência para minimizar o impacto de perturbações importantes através do fornecimento de informações adequadas aos passageiros retidos e a assistência necessária.

*Alteração*

(22) Em cooperação com os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias, os gestores de estações deverão elaborar **e disponibilizar ao público** planos de emergência para minimizar o impacto de perturbações importantes através do fornecimento de informações adequadas aos passageiros retidos e a assistência necessária.

## Alteração 20

### Proposta de regulamento Considerando 23

#### *Texto da Comissão*

(23) O presente regulamento não deverá limitar os direitos das empresas ferroviárias a procurarem obter reparação junto de qualquer pessoa, incluindo terceiros, ***nos termos da legislação nacional aplicável.***

#### *Alteração*

(23) O presente regulamento não deverá limitar os direitos das empresas ferroviárias, ***dos vendedores de bilhetes e dos gestores de estações e de infraestrutura*** a procurarem obter reparação, ***se for caso disso,*** junto de qualquer pessoa, incluindo terceiros, ***para efeitos do cumprimento das suas obrigações para com os passageiros ao abrigo do presente regulamento.***

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Considerando 27

#### *Texto da Comissão*

(27) Os passageiros dos serviços ferroviários deverão poder apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária relativamente aos direitos e obrigações conferidos pelo presente regulamento, e ter o direito de receber uma resposta num prazo razoável.

#### *Alteração*

(27) Os passageiros dos serviços ferroviários deverão poder apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária, ***vendedor de bilhetes e gestor de estações ou de infraestrutura*** relativamente aos direitos e obrigações conferidos pelo presente regulamento, e ter o direito de receber uma resposta num prazo razoável.

#### *Justificação*

*Como previsto nos termos do artigo 28.º, n.º 2, os passageiros dos serviços ferroviários podem apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária, vendedor de bilhetes, estação ferroviária ou gestor de infraestrutura em causa.*

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Considerando 28

*Texto da Comissão*

(28) As empresas ferroviárias e os gestores de estações deverão definir, tornar públicas, gerir e fiscalizar normas de qualidade de serviço para os serviços ferroviários de passageiros.

*Alteração*

(28) As empresas ferroviárias e os gestores de estações deverão definir, tornar públicas, gerir e fiscalizar normas de qualidade de serviço para os serviços ferroviários de passageiros, ***incluindo os relativos a pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida.***

*Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o considerando 15 no que diz respeito à Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. As normas de qualidade de serviço devem incluir também as pessoas portadoras de deficiências e as pessoas com mobilidade reduzida.*

**Alteração 23**

**Proposta de regulamento  
Considerando 29**

*Texto da Comissão*

(29) A fim de manter um nível elevado de proteção dos consumidores no setor do transporte ferroviário, os Estados-Membros deverão ser chamados a designar organismos nacionais de execução para a acompanhar de perto e aplicar o presente regulamento ao nível nacional. Esses organismos deverão ser habilitados a tomar diversas medidas de execução. Os passageiros deverão poder apresentar queixa junto desses organismos, sobre alegadas infrações ao regulamento. A fim de assegurar um tratamento satisfatório dessas queixas, os organismos devem igualmente cooperar entre si.

*Alteração*

(29) A fim de manter um nível elevado de proteção dos consumidores no setor do transporte ferroviário, os Estados-Membros deverão ser chamados a designar organismos nacionais de execução para a acompanhar de perto e aplicar o presente regulamento ao nível nacional. Esses organismos deverão ser habilitados a tomar diversas medidas de execução ***e oferecer aos passageiros a opção de resolução alternativa de litígios vinculativa, em consonância com a Diretiva 2013/11/UE<sup>1</sup>-<sup>4</sup>. Os passageiros deverão poder apresentar queixa junto desses organismos, sobre alegadas infrações ao regulamento e recorrer à resolução de litígios de consumo em linha, estabelecida ao abrigo do Regulamento n.º 524/2013/UE<sup>1-B</sup>, quando acordado. Deve igualmente prever-se a possibilidade de apresentação de queixas por organizações que representem grupos de passageiros.*** A fim



de assegurar um tratamento satisfatório dessas queixas, os organismos devem igualmente cooperar entre si *e o presente regulamento deve continuar a constar do anexo ao Regulamento n.º 2017/2394/UE<sup>1-C</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho. Os organismos nacionais de execução devem publicar anualmente relatórios com dados estatísticos nos respetivos sítios web, divulgando o número e o tipo de queixas recebidas e o resultado das suas ações de aplicação. Além disso, esses relatórios devem ser disponibilizados no sítio web da Agência Ferroviária da União Europeia.*

---

*<sup>1-A</sup> 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).*

*<sup>1-B</sup> Regulamento (UE) n.º 524/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, sobre a resolução de litígios de consumo em linha, que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 e a Diretiva 2009/22/CE (JO L 165 de 18.6.2013, p. 1).*

*<sup>1-C</sup> Regulamento (UE) 2017/2394 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de proteção dos consumidores e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (JO L 345 de 27.12.2017, p. 1).*

**Alteração 24**

**Proposta de regulamento  
Considerando 31**

*Texto da Comissão*

(31) Os Estados-Membros deverão estabelecer sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e garantir a aplicação das mesmas. As sanções, que poderão incluir o pagamento de uma indemnização à pessoa em questão, deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

*Alteração*

(31) Os Estados-Membros deverão estabelecer sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e garantir a aplicação das mesmas. As sanções, que poderão incluir o pagamento de uma indemnização à pessoa em questão, deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas **e deverão incluir, embora sem se limitar a isso, uma multa mínima ou uma percentagem do volume de negócios anual da empresa ou organização em causa, consoante a que for mais elevada.**

*Justificação*

*A falta de uma disposição adequada de execução regulamentar foi uma das principais razões para a reformulação do presente regulamento. É, pois, da maior importância assegurar que as sanções sejam dissuasivas de modo a dissuadir as empresas de agirem à margem do disposto no regulamento. Esta questão está também indissociavelmente ligada a outras alterações relativas à aplicação do capítulo VII, incluindo as relativas ao aumento da capacidade e eficácia dos organismos de execução e à assistência aos passageiros no âmbito da apresentação de queixas.*

**Alteração 25**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – título**

*Texto da Comissão*

Objeto

*Alteração*

Objeto **e objetivos**

*Justificação*

*A reformulação do regulamento foi efetuada procurando um equilíbrio entre o reforço dos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários e a salvaguarda do interesse público em geral no apoio ao transporte ferroviário como modo de transporte. Os objetivos são fixados no presente artigo, devendo, por conseguinte, ser referidos no título, estando indissociavelmente ligados a outras alterações ao texto e sendo igualmente uma questão de boas práticas de redação jurídica.*

## Alteração 26

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

O presente regulamento estabelece regras para o transporte ferroviário relativas às seguintes matérias:

##### *Alteração*

***A fim de proporcionar uma proteção efetiva dos passageiros e de incentivar as pessoas a viajarem de comboio***, o presente regulamento estabelece regras para o transporte ferroviário relativas às seguintes matérias:

##### *Justificação*

*Ver a justificação da alteração anterior.*

## Alteração 27

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – alínea d)

##### *Texto da Comissão*

d) Os direitos dos passageiros em caso de anulação ou atraso;

##### *Alteração*

d) Os direitos ***e a indemnização*** dos passageiros em caso de ***perturbações no serviço, tais como*** anulação ou atraso;

## Alteração 28

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – alínea e)

##### *Texto da Comissão*

e) Informações mínimas a prestar aos passageiros;

##### *Alteração*

e) Informações mínimas a prestar aos passageiros ***pelas empresas ferroviárias, pelos vendedores de bilhetes e pelos operadores turísticos de forma exata e atempada e num formato acessível***;

##### *Justificação*

*Esta alteração está indissociavelmente ligada ao capítulo II, em particular.*

## Alteração 29

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – alínea h)

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
h) O tratamento das queixas;	h) <b>Procedimentos adequados para o</b> tratamento das queixas;

#### *Justificação*

*A fim de cumprir o objetivo de melhorar a aplicação da legislação no âmbito do regulamento reformulado, é importante que tanto os consumidores como os organismos nacionais de execução possam confiar em procedimentos sólidos, que proporcionem um tratamento mais fácil e atempado das queixas. A presente alteração está indissociavelmente ligada às alterações do capítulo VII, em particular.*

## Alteração 30

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 2 – alínea a)

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
a) Serviços ferroviários <b>urbanos, suburbanos e regionais</b> de passageiros, conforme referidos na Diretiva 2012/34/UE, <b>exceto os serviços transfronteiras na União</b> ;	a) Serviços ferroviários de passageiros <b>como metropolitanos, elétricos e outros sistemas de metropolitano ligeiro</b> , conforme referidos na Diretiva 2012/34/UE <b>e definidos mais pormenorizadamente na Diretiva 2016/797/UE</b> ;

## Alteração 31

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 2 – alínea b)

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
b) Serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros de que uma parte significativa, incluindo pelo menos uma paragem prevista em estação, é efetuada fora da União, <b>desde que os direitos dos passageiros estejam</b>	b) Serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros de que uma parte significativa, incluindo pelo menos uma paragem prevista em estação, é efetuada fora da União, <b>apenas no que se refere à parte que não é operada</b> no

*devidamente salvaguardados ao abrigo da legislação nacional aplicável* no território do Estado-Membro que concede a isenção.

território do Estado-Membro que concede a isenção;

### Alteração 32

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 2 – alínea b-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-A) Serviços ferroviários de passageiros que utilizam veículos reservados a uma utilização estritamente histórica ou turística.***

### Alteração 33

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. Os Estados-Membros devem informar a Comissão das isenções concedidas nos termos das alíneas a) e b) do n.º 2, ***e sobre a adequação da respetiva legislação nacional no seu território, para efeitos da alínea b) do n.º 2.***

3. Os Estados-Membros devem informar a Comissão das isenções concedidas nos termos das alíneas a), b) e ***b-A)*** do n.º 2.

### Alteração 34

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. Os artigos 5.º, ***10.º***, 11.º e ***25.º*** e o capítulo V aplicam-se a todos os serviços ferroviários de passageiros a que se refere o n.º 1, incluindo os serviços isentos em conformidade com as alíneas a) e b) do n.º 2.

4. Os artigos ***4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 11.º e 12.º*** e o capítulo V aplicam-se a todos os serviços ferroviários de passageiros a que se refere o n.º 1 ***do presente artigo***, incluindo os serviços isentos em conformidade com as alíneas a) e b) do n.º 2 ***do presente artigo. Os artigos 10.º e 17.º aplicam-se a todos os serviços***

*ferroviários de passageiros a que se refere o n.º 1 do presente artigo, incluindo os serviços isentos em conformidade com a alínea b) do n.º 2 do presente artigo.*

### **Alteração 35**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 5**

##### *Texto da Comissão*

(5) «Vendedor de bilhetes», um retalhista de serviços de transporte ferroviário que celebra contratos de transporte e vende bilhetes em nome de uma **empresa ferroviária** ou por conta própria;

##### *Alteração*

(5) «Vendedor de bilhetes», um retalhista de serviços de transporte ferroviário que celebra contratos de transporte e vende bilhetes **e bilhetes únicos** em nome de uma **ou mais empresas ferroviárias** ou por conta própria;

##### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o artigo 10.º, n.ºs 1 e 6, que fazem parte da reformulação.*

### **Alteração 36**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 6-A (novo)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**(6-A) «Bilhete», um comprovativo válido, seja qual for a sua forma (papel, bilhete eletrónico, cartão inteligente ou cartão de viagem), que confere ao passageiro o direito de utilizar o transporte ferroviário;**

##### *Justificação*

*Os bilhetes podem assumir muitas formas diferentes, especialmente à luz da evolução das plataformas em linha. Por conseguinte, deve ficar claro que se trata de um comprovativo válido, seja qual for a sua forma, que permite ao passageiro utilizar um serviço ferroviário.*

## Alteração 37

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 8

##### *Texto da Comissão*

(8) «Bilhete único», um ou mais bilhetes *que representam um contrato de transporte único relativo* a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias;

##### *Alteração*

(8) «Bilhete único», um ou mais bilhetes *separados relativos* a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias, *comprados ao mesmo vendedor de bilhetes, operador turístico ou empresa ferroviária para uma viagem de extremo a extremo*;

##### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o artigo 10.º, n.ºs 1 e 6, que fazem parte da reformulação.*

## Alteração 38

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 10

##### *Texto da Comissão*

(10) «Viagem», o transporte de um passageiro entre uma estação de partida e uma estação de chegada *ao abrigo de um contrato de transporte único*;

##### *Alteração*

(10) «Viagem», o transporte de um passageiro entre uma estação de partida e uma estação de chegada;

## Alteração 39

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 10-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

*(10-A) «Viagem ferroviária única ideal», a melhor viagem ferroviária (por exemplo, a mais barata, mais rápida ou mais conveniente) entre duas estações ferroviárias (dentro de um Estado-Membro e através das fronteiras internas da União), que pode incluir um, dois ou mais serviços ferroviários sucessivos e respeita os tempos mínimos de*

*correspondência habituais oferecidos pelas entidades que planeiam a título oficial os serviços ferroviários e pode compreender mais de um bilhete ou de um contrato de transporte sucessivo, dependendo da solução que for mais conveniente para o passageiro.*

#### *Justificação*

*A tecnologia atual permite que os passageiros reservem viagens ferroviárias sucessivas e escolham a melhor solução para a sua viagem (por exemplo, a mais barata, a mais rápida ou a mais conveniente), independentemente do número de bilhetes (simples ou separados sucessivos). A definição clarifica o artigo 3.º, n.º 8 e confere coerência jurídica ao regulamento. Esta alteração harmoniza o presente regulamento com os regulamentos relativos aos direitos dos passageiros noutros meios de transporte (por exemplo, aéreo). O conceito «viagem ferroviária única ideal» permite ao passageiro escolher a opção de viagem mais adequada e está devidamente justificado face ao desenvolvimento de novas tecnologias.*

#### **Alteração 40**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 16**

###### *Texto da Comissão*

(16) «Pessoa portadora de deficiência» e «Pessoa com mobilidade reduzida», qualquer pessoa que tenha uma incapacidade física, mental, intelectual ou sensorial que, em interação com obstáculos de vários tipos, a pode impedir de utilizar cabal e eficazmente os meios de transporte, em condições de igualdade com os outros passageiros ou cuja mobilidade ao utilizar um meio de transporte está diminuída *devido à idade*;

###### *Alteração*

(16) «Pessoa portadora de deficiência» e «Pessoa com mobilidade reduzida», qualquer pessoa que tenha uma incapacidade física, mental, intelectual ou sensorial que, em interação com obstáculos de vários tipos, a pode impedir de utilizar cabal e eficazmente os meios de transporte, em condições de igualdade com os outros passageiros ou cuja mobilidade ao utilizar um meio de transporte está diminuída;

#### **Alteração 41**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 18-A (novo)**



*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(18-A) «Serviço de transporte ferroviário de passageiros em sistemas de metropolitano ligeiro», um serviço oferecido por um sistema de transporte ferroviário urbano e/ou suburbano com uma capacidade de resistência ao choque C-III ou C-IV (em conformidade com a norma EN 15227:2011) e uma resistência máxima do veículo de 800 kN (força de compressão longitudinal na zona de acoplamento); os sistemas de metropolitano ligeiro podem ter vias de circulação próprias ou partilhar vias de circulação com o tráfego rodoviário, e normalmente não partilham os veículos utilizados no tráfego de longo curso de passageiros ou mercadorias;***

*Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o artigo 2.º, n.º 2, que faz parte da reformulação.*

#### **Alteração 42**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 19-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(19-A) «Interface de programação de aplicações», uma interface eletrónica para recuperação de informações sobre programação e horários, ligações intermodais, incluindo a informação em tempo real sobre eventuais atrasos, lugares disponíveis, tarifas aplicáveis, reservas obrigatórias e condições especiais, e a acessibilidade dos serviços de transporte, que permita igualmente adquirir bilhetes, bilhetes únicos e fazer reservas.***

*Justificação*

*Esta nova definição é necessária devido à introdução de novas disposições no artigo 10.º-A (novo).*

## Alteração 43

### Proposta de regulamento Artigo 5 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Sem prejuízo das tarifas sociais, as empresas ferroviárias **ou** os vendedores de bilhetes devem oferecer condições contratuais e tarifas ao público em geral sem discriminação direta ou indireta em razão da nacionalidade **ou** do local de residência do **cliente** final ou do local de estabelecimento da empresa ferroviária ou do vendedor de bilhetes na União.

#### *Alteração*

Sem prejuízo das tarifas sociais, as empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes **e os operadores turísticos** devem oferecer condições contratuais e tarifas **e vender bilhetes e bilhetes únicos** ao público em geral **e aceitar reservas** sem discriminação direta ou indireta, **nomeadamente** em razão da nacionalidade, do local de **origem ou do local de** residência do **passageiro** final ou do local de estabelecimento da empresa ferroviária ou do vendedor de bilhetes na União. **Além disso, as empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes e os operadores turísticos não devem aplicar, em relação aos instrumentos de pagamento por si aceites, diferentes condições a operações de pagamento por razões relacionadas com a nacionalidade ou o local de residência do passageiro, a localização da conta de pagamento, o lugar de estabelecimento do prestador de serviços de pagamento ou o local de emissão do instrumento de pagamento na União, quando:**

- a) A operação de pagamento seja efetuada através de uma transação eletrónica mediante transferência bancária, débito direto ou de um instrumento de pagamento baseado em meios de pagamento da mesma marca e categoria;**
- b) Os requisitos de autenticação sejam cumpridos nos termos da Diretiva (UE) 2015/2366; e**
- c) As operações de pagamento sejam efetuadas numa moeda que a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes ou o**

*operador turístico aceitem.*

## Alteração 44

### Proposta de regulamento Artigo 6 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Os passageiros devem ter direito a transportar bicicletas nos comboios, *eventualmente* mediante pagamento razoável. *Os passageiros devem manter as suas bicicletas sob vigilância durante a viagem e garantir que não são ocasionados transtornos ou danos aos outros passageiros, equipamento de mobilidade, bagagem ou operações ferroviárias.* O transporte de bicicletas pode ser recusado ou restringido por motivos *operacionais ou* de segurança, desde que as empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes, os operadores turísticos e, se for caso disso, os gestores de estação, informem os passageiros sobre as condições *de tal recusa ou restrição*, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 454/2011.

#### *Alteração*

Os passageiros devem ter direito a transportar bicicletas, *montadas ou não*, nos comboios, *inclusive nos de alta velocidade, de longa distância e transfronteiriços. Este serviço deve ser prestado a título gratuito ou, em casos excepcionais*, mediante pagamento razoável. *Todo o material circulante novo ou remodelado deve incluir suficientes espaços específicos e bem indicados para o transporte de bicicletas montadas.* O transporte de bicicletas *só* pode ser recusado ou restringido por motivos de segurança *devidamente justificados*, desde que as empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes, os operadores turísticos e, se for caso disso, os gestores de estação, informem os passageiros, *o mais tardar no momento da compra do bilhete*, sobre as condições *aplicáveis ao transporte de bicicletas em todos os serviços*, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 454/2011.

## Alteração 45

### Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. As empresas ferroviárias podem propor condições contratuais mais favoráveis para o passageiro do que as condições estabelecidas pelo presente regulamento.

#### *Alteração*

2. As empresas ferroviárias, *os operadores turísticos ou os vendedores de bilhetes* podem propor condições contratuais mais favoráveis para o passageiro do que as condições estabelecidas pelo presente regulamento.

## Justificação

*Reconhece-se assim que não são apenas as empresas ferroviárias que oferecem bilhetes aos passageiros, o que não afeta a relação/liberdade contratual empresa a empresa entre as empresas ferroviárias e os operadores turísticos/vendedores de bilhetes, estando em consonância com o texto da Comissão no capítulo II.*

### Alteração 46

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 8 – título

##### *Texto da Comissão*

Obrigação de informar **da** supressão de serviços

##### *Alteração*

Obrigação de informar **e proceder a consultas sobre a** supressão **ou redução substancial** de serviços

## Justifica o

*Tendo em conta a intenção do presente regulamento e das altera es propostas pela Comissão de reforçar os direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida e de reforçar igualmente os direitos dos passageiros em geral, é importante garantir que os passageiros sejam tratados de forma equitativa pelas empresas ferroviárias. Por conseguinte, esta altera o está indissociavelmente ligada a outras propostas, incluindo as relativas às informa es a fornecer pelas empresas e   não discrimina o de passageiros nos termos do artigo 1.é e capítulos conexos, de todas as disposi es relativas à acessibilidade constantes do capítulo V e de outras disposi es.*

### Alteração 47

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 8 – parágrafo 1

##### *Texto da Comissão*

As empresas ferroviárias ou, se for caso disso, as autoridades competentes responsáveis por um contrato público de serviço ferroviário, devem tornar públicas, pelos meios adequados, incluindo em formatos acessíveis a pessoas portadoras de deficiência, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na Diretiva XXX<sup>31</sup>, e antes da **respetiva** aplica o, as **decisões de** suprimir

##### *Alteração*

As empresas ferroviárias ou, se for caso disso, as autoridades competentes responsáveis por um contrato público de serviço ferroviário, devem tornar públicas, pelos meios adequados **e sem demora**, incluindo em formatos acessíveis a pessoas portadoras de deficiência, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na Diretiva XXX<sup>31</sup>, e **em tempo útil** antes da

serviços permanente ou temporariamente .

aplicação, as **propostas para** suprimir **ou reduzir de forma substancial** serviços permanente ou temporariamente, **e devem assegurar que estas propostas sejam objeto de uma consulta significativa e adequada das partes interessadas antes de qualquer aplicação.**

---

<sup>31</sup> Diretiva XXX relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços (Lei Europeia da Acessibilidade) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

---

31 Diretiva XXX relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços (Lei Europeia da Acessibilidade) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

## Alteração 48

### Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. As empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes que propõem contratos de transporte em nome de uma ou mais empresas ferroviárias devem facultar ao passageiro, **quando este o peça**, pelo menos as informações previstas na parte I do anexo II, relativas a viagens para as quais é proposto um contrato de transporte pela empresa ferroviária em questão. **Os vendedores de bilhetes que propõem contratos de transporte por conta própria, bem como os operadores turísticos, devem facultar essas informações quando disponíveis.**

#### *Alteração*

1. As empresas ferroviárias, **os operadores turísticos** e os vendedores de bilhetes que propõem contratos de transporte **em seu nome ou** em nome de uma ou mais empresas ferroviárias devem facultar ao passageiro pelo menos as informações previstas na parte I do anexo II, relativas a viagens para as quais é proposto um contrato de transporte pela empresa ferroviária em questão.

#### *Justificação*

*A fim de respeitar a lógica interna e os objetivos do regulamento, é importante garantir que os clientes recebam do retalhista em questão informações rigorosas e em tempo útil sobre a sua viagem. Esta alteração está indissociavelmente ligada às disposições relativas à informação, incluindo o anexo II no seu todo.*

## Alteração 49

### Proposta de regulamento

#### Artigo 9 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. As empresas ferroviárias e, sempre que possível, os vendedores de bilhetes devem facultar aos passageiros, durante as viagens, incluindo nas estações de correspondência, pelo menos as informações previstas na parte II do anexo II.

##### *Alteração*

2. As empresas ferroviárias e, sempre que possível, os ***operadores turísticos e os*** vendedores de bilhetes devem facultar aos passageiros, durante as viagens, incluindo nas estações de correspondência, pelo menos as informações previstas na parte II do anexo II.

## Alteração 50

### Proposta de regulamento

#### Artigo 9 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. As informações a que se referem os n.ºs 1 e 2 devem ser facultadas ***na forma mais adequada incluindo*** fazendo uso ***das mais modernas*** tecnologias de comunicação. Deve ser dispensada particular atenção à necessidade de garantir que as informações são acessíveis a pessoas portadoras de deficiência, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na Diretiva XXX e no Regulamento n.º 454/2011.

##### *Alteração*

3. As informações a que se referem os n.ºs 1 e 2 devem ser facultadas fazendo uso ***de*** tecnologias de comunicação ***facilmente acessíveis, de utilização generalizada e atualizadas em tempo real e, se possível, por escrito.*** Deve ser dispensada particular atenção à necessidade de garantir que as informações são acessíveis a pessoas portadoras de deficiência, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na Diretiva XXX e no Regulamento n.º 454/2011. ***A disponibilidade de formatos acessíveis deve ser claramente anunciada.***

## Alteração 51

### Proposta de regulamento

#### Artigo 9 – n.º 4

*Texto da Comissão*

4. Os gestores de estações *e* os gestores de infraestrutura devem disponibilizar às empresas ferroviárias e aos vendedores de bilhetes, de forma não discriminatória, os dados em tempo real relativos aos comboios, incluindo os que são explorados por outras empresas ferroviárias.

*Alteração*

4. Os gestores de estações, os gestores de infraestrutura *e as empresas ferroviárias* devem disponibilizar às empresas ferroviárias e aos vendedores de bilhetes, de forma não discriminatória, os dados em tempo real relativos aos comboios, incluindo os que são explorados por outras empresas ferroviárias, *numa interface técnica interoperável, no formato mais apropriado, fazendo uso das mais modernas tecnologias de comunicação para que as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes possam fornecer aos passageiros as informações exigidas pelo presente regulamento.*

**Alteração 52**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 9 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*4-A. As empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes que oferecem contratos de transporte em nome de uma ou mais empresas ferroviárias devem fornecer aos passageiros informações sobre quaisquer ligações com outros modos de transporte.*

*Justificação*

*A presente alteração está indissociavelmente ligada aos artigos 9.º e 14.º.*

**Alteração 53**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 9 – n.º 4-B (novo)**

**4-B. As empresas ferroviárias devem facultar, em cooperação com os gestores de estações e os gestores de infraestrutura, nos horários, as informações sobre as correspondências e estações ferroviárias acessíveis.**

*Justificação*

*Alteração relacionada com o artigo 1.º. As informações em questão devem facilitar o transporte ferroviário às pessoas portadoras de deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida.*

**Alteração 54**

**Proposta de regulamento  
Artigo 10 – n.º 1**

1. As empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem propor bilhetes **e, sempre que disponíveis**, bilhetes únicos e reservas. **Devem envidar todos os esforços possíveis para propor bilhetes únicos** para viagens além-fronteiras e com mais de uma empresa ferroviária.

1. As empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes **e os operadores turísticos** devem propor bilhetes, bilhetes únicos e reservas para viagens além-fronteiras **ou que incluam comboios ou deslocações noturnas** com mais de uma empresa ferroviária. **A reserva desses bilhetes deve ser acessível e não discriminatória, incluindo para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida. As empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes e os operadores turísticos devem desenvolver interfaces de programação de aplicações e formatos de dados adequados para permitir o intercâmbio de informações entre as redes e para além das fronteiras regionais e nacionais, bem como a reserva de bilhetes através da internet.**

**Alteração 55**



## Proposta de regulamento

### Artigo 10 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. Sem prejuízo dos n.ºs 3 e 4, as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem distribuir bilhetes aos passageiros pelo menos através de um dos seguintes postos de venda:

- a) Bilheteiras ou máquinas de emissão automática;
- b) Telefone, **internet** ou qualquer outra tecnologia de informação generalizadamente disponível;
- c) A bordo do comboio.

***Os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias proponham bilhetes para serviços prestados no quadro de contratos de serviço público através de mais de um posto de venda.***

#### *Alteração*

2. Sem prejuízo dos n.ºs 3 e 4, as empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes **e os operadores turísticos** devem distribuir bilhetes, ***bilhetes únicos e reservas*** aos passageiros ***através da internet e*** pelo menos através de um dos seguintes postos de venda:

- a) Bilheteiras ou máquinas de emissão automática;
- b) Telefone ou qualquer outra tecnologia de informação generalizadamente disponível;
- c) A bordo do comboio.

## Alteração 56

## Proposta de regulamento

### Artigo 10 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. As empresas ferroviárias devem dar a possibilidade de se obterem bilhetes para o serviço respetivo a bordo do comboio, salvo se isso for restringido ou recusado por questões de segurança ou de política antifraude, ***por reserva obrigatória do comboio ou por motivos comerciais fundamentados.***

#### *Alteração*

3. As empresas ferroviárias devem dar a possibilidade de se obterem bilhetes para o serviço respetivo a bordo do comboio, salvo se isso for restringido ou recusado por questões ***razoáveis e justificáveis*** de segurança ou de política antifraude, ***ou de espaço ou disponibilidade de lugares.***

#### *Justificação*

*Para que mais pessoas utilizem os serviços ferroviários na Europa, é necessário que os passageiros possuam direitos claros e reforçados, consentâneos com os objetivos do regulamento. Qualquer restrição à oportunidade de um passageiro de comprar bilhetes a bordo de um comboio deve ser razoável e justificável. A política de segurança/antifraude e a*

*disponibilidade de espaço são razões legítimas para essa restrição, ao passo que a expressão «por motivos comerciais fundamentados» é demasiado vaga. Por conseguinte, a presente alteração é necessária por razões imperiosas de lógica interna e também pelo facto de estar indissociavelmente ligada ao seu objeto no artigo 1.º e aos objetivos gerais expressos nas avaliações de impacto e nas exposições de motivos.*

## **Alteração 57**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 10 – n.º 4 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

4. Caso não existam bilheteiras ou máquinas de emissão automática na estação ferroviária de partida, os passageiros devem ser informados nessa estação sobre:

##### *Alteração*

4. ***Os bilhetes serão reimpressos para os passageiros no dia da viagem, a seu pedido, na bilheteira ou através de máquinas de emissão automática.*** Caso não existam bilheteiras ou máquinas de emissão automática na estação ferroviária de partida, ***ou quando a bilheteira ou a máquina de emissão automática não estejam totalmente acessíveis,*** os passageiros devem ser informados nessa estação sobre:

##### *Justificação*

*Os bilhetes impressos são, muitas vezes, necessários para o reembolso das despesas de viagem dos passageiros por parte dos empregadores. Sempre que seja impossível imprimi-los numa estação, os passageiros devem ter o direito a ser informados dessa situação na estação. Esta alteração é necessária, uma vez que está indissociavelmente ligada às disposições em matéria de acessibilidade e a outras alterações da Comissão ao artigo 10º.*

## **Alteração 58**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 10 – n.º 5**

##### *Texto da Comissão*

5. Caso não existam bilheteiras ou máquinas de emissão automática ***acessíveis*** na estação de partida, ***as pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida*** devem ser ***autorizadas*** a comprar os bilhetes a bordo

##### *Alteração*

5. Caso não existam bilheteiras ***abertas*** ou máquinas de emissão automática ***em funcionamento*** na estação de partida, ***os passageiros*** devem ser ***autorizados*** a comprar os bilhetes a bordo do comboio. ***Os bilhetes comprados a***

do comboio *sem encargos suplementares*.

*bordo do comboio não devem ter custos superiores à tarifa normal relevante para a viagem em causa incluindo quaisquer descontos aplicáveis.*

## Alteração 59

### Proposta de regulamento

#### Artigo 10 – n.º 6

##### *Texto da Comissão*

6. Se **um passageiro receber** bilhetes separados para uma viagem única que inclua uma sucessão de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias, os seus direitos à informação, assistência e indemnização são equivalentes aos que decorrem de um bilhete único e abrangem a totalidade da viagem desde a partida até ao destino final, **salvo se o passageiro tiver sido explicitamente informado por escrito do contrário. As informações em questão devem especificar, em especial, que, quando o passageiro perde uma correspondência, não terá direito a assistência ou a indemnização com base na duração total da viagem. O ónus da prova de que a informação foi prestada deve incumbir à empresa ferroviária, ao seu agente, ao operador turístico ou ao vendedor de bilhetes.**

## Alteração 60

### Proposta de regulamento

#### Artigo 10-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

6. Se **os passageiros receberem** bilhetes separados para uma viagem única que inclua uma sucessão de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias, os seus direitos à informação, assistência e indemnização são equivalentes aos que decorrem de um bilhete único e abrangem a totalidade da viagem desde a partida até ao destino final.

##### *Alteração*

#### **Artigo 10.º-A**

***Prestação de informações de viagem através de interfaces de programação de aplicações***

- 1. As empresas ferroviárias devem conceder acesso não discriminatório a todas as informações de viagem, incluindo as informações operacionais em tempo real sobre horários e tarifas a que se refere o artigo 9.º, através de interfaces de programação de aplicações (API).*
- 2. As empresas ferroviárias devem conceder aos operadores turísticos, aos vendedores de bilhetes e a outras empresas ferroviárias que vendam os seus serviços acesso não discriminatório a sistemas de reserva através de API, para poderem celebrar contratos de transporte e emitir bilhetes, bilhetes únicos e reservas, de modo a oferecer a melhor e a mais vantajosa viagem em termos de custos, incluindo as viagens transfronteiriças.*
- 3. As empresas ferroviárias devem garantir que as especificações técnicas das API estão bem documentadas e acessíveis ao público a título gratuito. As API devem aplicar normas abertas, protocolos de uso corrente e formatos eletrónicos legíveis que as tornem interoperáveis.*
- 4. As empresas ferroviárias devem assegurar que, exceto em situações de emergência, qualquer alteração das especificações técnicas das suas API seja comunicada aos operadores turísticos e aos vendedores de bilhetes antecipadamente, logo que possível e, o mais tardar, três meses antes da aplicação de uma alteração. As situações de emergência devem ser documentadas e a documentação deve ser disponibilizada às autoridades competentes mediante pedido.*
- 5. As empresas ferroviárias devem garantir que o acesso às API seja concedido numa base não discriminatória, com o mesmo nível de disponibilidade e desempenho, inclusive em termos de apoio, acesso a toda a documentação, normas, protocolos e formatos. Os operadores turísticos e*

*vendedores de bilhetes não devem ser prejudicados relativamente às empresas ferroviárias.*

**6. As API devem ser criadas em conformidade com o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 da Comissão, de 31 de maio de 2017.**

#### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com o artigo 10.º, n.º 1, que faz parte da reformulação.*

### **Alteração 61**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 16 – n.º 1 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

1. Quando houver motivos para prever, no momento da partida ou em caso de perda de uma correspondência no decurso de uma viagem **com um bilhete único**, que o atraso à chegada ao destino final será superior a **60 minutos em relação ao previsto no contrato de transporte**, os passageiros devem de imediato poder escolher entre uma das seguintes opções :

##### *Alteração*

1. Quando houver motivos para prever, no momento da partida ou em caso de perda de uma correspondência no decurso de uma viagem, que o atraso à chegada ao destino final será superior a **45 minutos**, os passageiros devem de imediato poder escolher entre uma das seguintes opções:

#### *Justificação*

*Os passageiros devem ter o direito de escolha, independentemente de terem um bilhete único, uma viagem única com um bilhete, uma viagem de ida e volta ou uma viagem combinada. As palavras «contrato de transporte» são suprimidas por motivos de clareza jurídica, pois pode haver lugar a mais do que um contrato. A alteração é consentânea com as nossas outras alterações do capítulo IV.*

### **Alteração 62**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 16 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Para efeitos do n.º 1, alínea b), um reencaminhamento comparável pode ser operado por qualquer empresa ferroviária e

##### *Alteração*

2. Para efeitos do n.º 1, alínea b), **em caso de perda de correspondência devido a atraso ou cancelamento de um trajeto**

pode envolver a utilização de um transporte de classe superior e de modos de transporte alternativos, sem gerar custos adicionais para o passageiro. As empresas ferroviárias devem envidar esforços razoáveis para evitar correspondências suplementares. O tempo de viagem total quando se utiliza um modo de transporte alternativo para a parte da viagem que não foi concluída conforme previsto, deve ser comparável ao tempo de viagem previsto para a viagem inicial. Os passageiros não devem ser transferidos para meios de transporte de classe inferior, a menos que tais meios representem a única solução de reencaminhamento disponível.

***anterior da viagem do passageiro, deve ser permitido ao passageiro seguir no serviço seguinte disponível para chegar ao seu destino final planeado.*** Um reencaminhamento comparável pode ser operado por qualquer empresa ferroviária e pode envolver a utilização de um transporte de classe superior e de modos de transporte alternativos, sem gerar custos adicionais para o passageiro. As empresas ferroviárias devem envidar esforços razoáveis para evitar correspondências suplementares. O tempo de viagem total quando se utiliza um modo de transporte alternativo para a parte da viagem que não foi concluída conforme previsto, deve ser comparável ao tempo de viagem previsto para a viagem inicial. Os passageiros não devem ser transferidos para meios de transporte de classe inferior, a menos que tais meios representem a única solução de reencaminhamento disponível.

## **Alteração 63**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 16 – n.º 3**

##### *Texto da Comissão*

3. Os operadores de serviços de reencaminhamento devem ***dar especial atenção à necessidade de*** proporcionar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida um nível comparável de acessibilidade ao serviço alternativo.

##### *Alteração*

3. Os operadores de serviços de reencaminhamento devem proporcionar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida um nível comparável de ***assistência e*** acessibilidade ao serviço alternativo.

## **Alteração 64**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 17 – n.º 1 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

1. Sem perder o direito ao transporte, o passageiro confrontado com um atraso

##### *Alteração*

1. Sem perder o direito ao transporte ***para a viagem,*** o passageiro confrontado

entre o local de partida e o local de destino indicados no contrato de transporte pelo qual o custo do bilhete não tenha sido reembolsado nos termos do artigo 16.º **pode pedir** uma indemnização à empresa ferroviária pelo atraso. As indemnizações mínimas em caso de atrasos são atribuídas do seguinte modo:

com um atraso entre o local de partida e o local de destino indicados no **bilhete e no** contrato de transporte pelo qual o custo do bilhete não tenha sido reembolsado nos termos do artigo 16.º **tem direito a receber** uma indemnização da empresa ferroviária pelo atraso. As indemnizações mínimas em caso de atrasos são atribuídas do seguinte modo:

#### *Justificação*

*O regime preciso de indemnização é um aspeto importante da eficácia geral do regulamento e está, por isso, intrinsecamente ligado aos objetivos que lhe estão subjacentes e, em especial, aos capítulos VI e VII.*

### **Alteração 65**

#### **Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 1 – alínea a)**

##### *Texto da Comissão*

a) **25 %** do preço do bilhete em caso de atrasos de **60 a 119** minutos;

##### *Alteração*

a) **50 %** do preço do bilhete em caso de atrasos de **45 a 89** minutos;

#### *Justificação*

*O regime preciso de indemnização é um aspeto importante da eficácia geral do regulamento e está, por isso, intrinsecamente ligado aos objetivos que lhe estão subjacentes e, em especial, aos capítulos VI e VII.*

### **Alteração 66**

#### **Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 1 – alínea b)**

##### *Texto da Comissão*

b) **50 %** do preço do bilhete em caso de atrasos **iguais ou superiores** a **120** minutos.

##### *Alteração*

b) **75 %** do preço do bilhete em caso de atrasos **de 90 a 119** minutos **ou superiores**;

#### *Justificação*

*O regime preciso de indemnização é um aspeto importante da eficácia geral do regulamento e está, por isso, intrinsecamente ligado aos objetivos que lhe estão subjacentes e, em especial, aos capítulos VI e VII.*

## Alteração 67

### Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 1 – alínea b-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-A) 100 % do preço do bilhete em caso de atrasos iguais ou superiores a 120 minutos.***

*Justificação*

*O regime preciso de indemnização é um aspeto importante da eficácia geral do regulamento e está, por isso, intrinsecamente ligado aos objetivos que lhe estão subjacentes e, em especial, aos capítulos VI e VII.*

## Alteração 68

### Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

2. O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros titulares de um passe ou de um título de transporte sazonal. Se forem confrontados com sucessivos atrasos ou anulações durante o período de validade do passe ou do título de transporte sazonal, os passageiros ***podem pedir*** uma indemnização adequada de acordo com as disposições da empresa ferroviária em matéria de indemnização. Estas disposições devem indicar os critérios aplicáveis para determinar os atrasos e para efetuar o cálculo das indemnizações. Em caso de ocorrência repetida de atrasos inferiores a **60** minutos durante o período de validade do passe ou do título de transporte sazonal, os atrasos devem ser contabilizados cumulativamente e os passageiros devem ser indemnizados em conformidade com as disposições da empresa ferroviária em matéria de indemnização.

2. O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros titulares de um passe ou de um título de transporte sazonal. Se forem confrontados com sucessivos atrasos ou anulações durante o período de validade do passe ou do título de transporte sazonal, os passageiros ***terão direito a receber*** uma indemnização adequada de acordo com as disposições da empresa ferroviária em matéria de indemnização. Estas disposições devem indicar os critérios aplicáveis para determinar os atrasos e para efetuar o cálculo das indemnizações ***proporcionais, em conformidade com a base de avaliação referida no n.º 1.*** Em caso de ocorrência repetida de atrasos inferiores a **45** minutos durante o período de validade do passe ou do título de transporte sazonal, os atrasos devem ser contabilizados cumulativamente e os passageiros devem ser indemnizados em conformidade com as disposições da empresa ferroviária em matéria de indemnização.



## Alteração 69

### Proposta de regulamento

#### Artigo 17 – n.º 5

##### *Texto da Comissão*

5. A indemnização do preço do bilhete deve ser paga no prazo de um mês a contar da apresentação do pedido de indemnização. A indemnização pode ser paga em vales e/ou outros serviços se os termos do contrato forem flexíveis (especialmente no que respeita ao período de validade e ao destino). A indemnização deve ser paga em dinheiro, a pedido do passageiro.

##### *Alteração*

5. A indemnização do preço do bilhete deve ser paga no prazo de um mês a contar da apresentação do pedido de indemnização ***à empresa ferroviária, ao operador turístico ou ao vendedor de bilhetes***. A indemnização pode ser paga em vales e/ou outros serviços ***ou através de um sistema de compensação automático, quando disponível***, se os termos do contrato forem flexíveis (especialmente no que respeita ao período de validade e ao destino). A indemnização deve ser paga em dinheiro, ***no mesmo sistema de pagamento em que o bilhete foi comprado***, a pedido do passageiro. ***O passageiro deve ser informado, de modo compreensível, de todas as modalidades de indemnização, incluindo a pecuniária, por que pode optar. O passageiro não deve, em circunstância alguma, ser dissuadido de pedir uma indemnização.***

## Alteração 70

### Proposta de regulamento

#### Artigo 17 – n.º 7

##### *Texto da Comissão*

7. ***O passageiro*** não ***tem*** direito a indemnização se ***for informado*** do atraso antes de ***comprar*** o bilhete, ou se o atraso resultante da continuação da viagem num serviço diferente ou do reencaminhamento for inferior a ***60*** minutos.

##### *Alteração*

7. ***Os passageiros*** não ***têm*** direito a indemnização se ***forem informados*** do atraso antes de ***comprarem*** o bilhete – ***exceto se o atraso real exceder em mais de 45 minutos o atraso anunciado*** –, ou se o atraso resultante da continuação da viagem num serviço diferente ou do reencaminhamento for inferior a ***45*** minutos.

## Justificação

*Esta alteração está relacionada com o artigo 17.º, n.º 2, que faz parte da reformulação.*

### Alteração 71

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 17 – n.º 8

##### *Texto da Comissão*

**8. Uma empresa ferroviária não deve ser obrigada a pagar uma indemnização se puder provar que o atraso foi causado por condições meteorológicas extremas ou por catástrofes naturais de grandes proporções que punham em perigo o funcionamento seguro dos serviços e que não se podiam prever ou prevenir mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.**

##### *Alteração*

**Suprimido**

### Alteração 72

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 18 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. Em caso de atrasos na chegada ou partida, os passageiros devem ser informados da situação e da hora prevista de partida e de chegada pela empresa ferroviária ou pelo vendedor de bilhetes ou pelo gestor de estações, assim que essa informação esteja disponível.

##### *Alteração*

1. Em caso de atrasos na chegada ou partida, os passageiros devem ser informados da situação e da hora prevista de partida e de chegada pela empresa ferroviária, **pelo operador turístico** ou pelo vendedor de bilhetes ou pelo gestor de estações, assim que essa informação esteja disponível. **Os gestores de estações, os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias devem fornecer aos vendedores de bilhetes informação em tempo real e no formato apropriado.**

## Justificação

*Uma partilha de dados adequada, interoperável e em tempo real entre os vendedores de bilhetes e as empresas ferroviárias é essencial para o consumidor, a fim de garantir que o consumidor receba a melhor informação – incluindo as opções de preços e de bilhetes para a viagem pretendida – em tempo real, e possa comprar o tipo de bilhete preferido ao vendedor*

*de bilhetes.*

### **Alteração 73**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 18 – n.º 2 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

2. Em caso de atrasos de mais de **60** minutos nos termos do n.º 1, também devem ser oferecidos gratuitamente aos passageiros:

##### *Alteração*

2. Em caso de atrasos de mais de **45** minutos nos termos do n.º 1, também devem ser oferecidos gratuitamente aos passageiros:

##### *Justificação*

*Esta alteração é necessária por estar intrinsecamente ligada às nossas outras alterações em matéria de tempo de atraso, que incidem sobre o artigo 17.º*

### **Alteração 74**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 18 – n.º 2 – alínea a)**

##### *Texto da Comissão*

a) Refeições e bebidas conforme for razoável em função do tempo de espera, se estiverem disponíveis no comboio ou na estação ou puderem razoavelmente ser fornecidas ***tendo em conta critérios tais como a distância a que se encontra o fornecedor, o tempo necessário para a entrega e o custo;***

##### *Alteração*

a) Refeições e bebidas conforme for razoável em função do tempo de espera, se estiverem disponíveis no comboio ou na estação ou puderem razoavelmente ser fornecidas;

##### *Justificação*

*A lista indicativa de critérios no texto jurídico, designadamente o custo, não contribui para determinar se é ou não razoável fornecer bebidas e refeições.*

### **Alteração 75**

#### **Proposta de regulamento**

## Artigo 18 – n.º 2 – alínea c)

### *Texto da Comissão*

c) Se o comboio ficar bloqueado na linha, transporte do comboio para a estação ferroviária, para o ponto de partida de um transporte alternativo ou para o destino final do serviço, se e onde, na prática, houver condições para tal.

### *Alteração*

c) Se o comboio ficar bloqueado na linha, transporte **acessível** do comboio para a estação ferroviária, para o ponto de partida de um transporte alternativo ou para o destino final do serviço, se e onde, na prática, houver condições para tal.

### *Justificação*

*Em conformidade com o propósito do presente regulamento de reforçar os direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, e com as disposições do capítulo V em particular, qualquer transporte alternativo, do comboio para outro lugar ou para conclusão da viagem, deve ser acessível para todos os passageiros. Importa consignar claramente que as necessidades destes passageiros devem ser atendidas, visto que eles podem carecer de assistência adicional, por exemplo na eventualidade de uma evacuação.*

## Alteração 76

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 18 – n.º 3**

### *Texto da Comissão*

3. Se o serviço de transporte ferroviário não puder continuar, as empresas ferroviárias devem organizar assim que possível serviços de transporte alternativos para os passageiros.

### *Alteração*

3. Se o serviço de transporte ferroviário não puder continuar, as empresas ferroviárias devem organizar assim que possível serviços de transporte alternativos **acessíveis** para os passageiros.

### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com as disposições relativas à acessibilidade, que fazem parte da reformulação.*

## Alteração 77

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 18 – n.º 4**

### *Texto da Comissão*

4. As empresas ferroviárias devem apor **no bilhete** ou por quaisquer outros

### *Alteração*

4. As empresas ferroviárias devem **prontificar-se perante os passageiros**

meios, *a pedido do passageiro*, uma certificação de que o serviço ferroviário sofreu um atraso, originou a perda de uma correspondência ou foi anulado, consoante o caso.

*afetados a* por *nos respetivos* bilhetes ou por quaisquer outros meios uma certificação de que o serviço ferroviário sofreu um atraso, originou a perda de uma correspondência ou foi anulado, consoante o caso.

## Alteração 78

### Proposta de regulamento Artigo 18 – n.º 6

#### *Texto da Comissão*

6. Para além das obrigações que incumbem às empresas ferroviárias nos termos do artigo 13.º-A, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, o gestor de estações ferroviárias com um movimento de pelo menos 10 000 passageiros por dia em média ao longo de um ano deve assegurar que as operações da estação, das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura são coordenadas através de um plano de emergência adequado para fazer face à possibilidade de graves perturbações e atrasos consideráveis que levem a que muitos passageiros fiquem retidos na estação. O plano deve garantir que os passageiros retidos recebem assistência e informação adequadas, incluindo em formatos acessíveis, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na Diretiva XXX. ***Se tal for pedido***, o gestor de estação deve facultar o plano e quaisquer alterações ao mesmo ***ao organismo nacional de execução ou a qualquer outro organismo designado por um Estado-Membro***. Os gestores de estações ferroviárias com um movimento inferior a 10 000 passageiros por dia em média ao longo de um ano devem envidar todos os esforços razoáveis para coordenar os utentes da estação, bem como prestar assistência e informar os passageiros retidos em tais situações.

#### *Alteração*

6. Para além das obrigações que incumbem às empresas ferroviárias nos termos do artigo 13.º-A, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, o gestor de estações ferroviárias com um movimento de pelo menos 10 000 passageiros por dia em média ao longo de um ano deve assegurar que as operações da estação, das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura são coordenadas através de um plano de emergência adequado para fazer face à possibilidade de graves perturbações e atrasos consideráveis que levem a que muitos passageiros fiquem retidos na estação. O plano deve ***dedicar particular atenção às necessidades das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida e deve*** garantir que os passageiros retidos recebem assistência e informação adequadas, incluindo em formatos acessíveis, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na Diretiva XXX. ***O plano deve prever ainda requisitos de acessibilidade dos sistemas de informação e alerta***. O gestor de estação deve facultar ***ao público*** o plano e quaisquer alterações ao mesmo, ***inclusive na página web da estação***. Os gestores de estações ferroviárias com um movimento inferior a 10 000 passageiros por dia em média ao longo de um ano devem envidar todos os esforços razoáveis para coordenar os utentes da estação, bem como prestar

assistência e informar os passageiros retidos em tais situações.

## Alteração 79

### Proposta de regulamento

#### Artigo 20 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. As empresas ferroviárias e os gestores de estações, com a participação ativa de organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, devem estabelecer, ou ter em vigor, regras **de** acesso não discriminatórias aplicáveis ao transporte de pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, incluindo os respetivos assistentes pessoais. As regras devem permitir que os passageiros sejam acompanhados de um **cão-guia**, nos termos da legislação nacional.

##### *Alteração*

1. As empresas ferroviárias e os gestores de estações, com a participação ativa de organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, devem estabelecer, ou ter em vigor, regras não discriminatórias **sobre o** acesso **sem obstáculos e independente** aplicáveis ao transporte de pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida que assegurem um acesso independente e livre de barreiras dessas pessoas, incluindo os respetivos assistentes pessoais. As regras devem permitir que os passageiros sejam acompanhados de um **animal de assistência certificado ou de um acompanhante, em ambos os casos a título gratuito**, nos termos da legislação nacional, **e devem assegurar que o transporte ferroviário das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida seja disponível de modo espontâneo, sem a necessidade de um longo período de planificação.**

## Alteração 80

### Proposta de regulamento

#### Artigo 21 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. Se tal for pedido, o gestor de estação, a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico devem dar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida

##### *Alteração*

1. Se tal for pedido, o gestor de estação, a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico devem dar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida

informações, incluindo em formatos acessíveis, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 454/2011 e na Diretiva XXX, sobre a acessibilidade da estação, das instalações associadas e dos serviços ferroviários e sobre as condições de acesso do material circulante, com base nas regras de acesso a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, e informá-las sobre as condições a bordo.

informações, incluindo em formatos acessíveis, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 454/2011 e na Diretiva XXX, sobre a acessibilidade da estação, das instalações associadas e dos serviços ferroviários e sobre as condições de acesso do material circulante, com base nas regras de acesso a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, e informá-las sobre as condições a bordo. ***Essa informação deve ser igualmente disponibilizada no sítio web do gestor de estação ou da empresa ferroviária, de forma acessível.***

## **Alteração 81**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 21 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Quando a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes e/ou o operador turístico fizerem uso da isenção prevista no artigo 20.º, n.º 2, devem, se tal for pedido, informar por escrito a pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida dos motivos que os levaram a assumir essa posição, no prazo de cinco dias úteis a contar da data de recusa da reserva ou da emissão do bilhete, ou da imposição da condição de acompanhamento. A empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico devem ***envidar esforços razoáveis para*** propor uma opção de transporte alternativa à pessoa em questão, tendo em conta as suas necessidades de acessibilidade.

##### *Alteração*

2. Quando a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes e/ou o operador turístico fizerem uso da isenção prevista no artigo 20.º, n.º 2, devem, se tal for pedido, informar por escrito a pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida dos motivos que os levaram a assumir essa posição, no prazo de cinco dias úteis a contar da data de recusa da reserva ou da emissão do bilhete, ou da imposição da condição de acompanhamento. A empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico devem propor uma opção de transporte alternativa à pessoa em questão, tendo em conta as suas necessidades de acessibilidade.

## **Alteração 82**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 22 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. Por ocasião da partida, do trânsito ou da chegada de uma pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida a uma estação ferroviária com pessoal adequado, o gestor da estação ou a empresa ferroviária ou ambos devem prestar gratuitamente a assistência necessária para que a pessoa possa, relativamente ao serviço para o qual tenha adquirido bilhete, embarcar para iniciar a viagem ou desembarcar à chegada, sem prejuízo das regras de acesso a que se refere o artigo 20.º, n.º 1.

*Alteração*

1. Por ocasião da partida, do trânsito ou da chegada de uma pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida a uma estação ferroviária com pessoal adequado, o gestor da estação ou a empresa ferroviária ou ambos devem prestar gratuitamente a assistência necessária para que a pessoa possa, relativamente ao serviço para o qual tenha adquirido bilhete, embarcar para iniciar a viagem ou desembarcar à chegada, sem prejuízo das regras de acesso a que se refere o artigo 20.º, n.º 1. ***Qualquer reserva de assistência deve ser sempre feita gratuitamente, independentemente do método de comunicação utilizado.***

*Justificação*

*Embora seja evidente que o serviço de prestação de assistência tem de ser gratuito para o passageiro, não está explicitamente estabelecido no regulamento que a reserva de assistência também tem de ser gratuita, pelo que algumas empresas ferroviárias estão atualmente a cobrar este serviço aos passageiros. A reformulação do regulamento visa reforçar os direitos dos passageiros ferroviários, em especial das pessoas portadoras de deficiência, e esta alteração obedece à lógica interna do capítulo V e às outras alterações por nós propostas nessa matéria.*

**Alteração 83**

**Proposta de regulamento  
Artigo 22 – n.º 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2-A. Os Estados-Membros podem prever uma exceção ao n.º 1, caso as pessoas viajem em serviços que estejam sujeitos a contratos de serviço público adjudicados nos termos do direito da União, desde que a autoridade competente tenha criado condições ou instrumentos alternativos que garantam um nível de acessibilidade dos serviços de transporte equivalente ou superior.***



## Justificação

*A presente alteração está intrinsecamente ligada ao artigo 22.º, n.º 2. Não há motivos para não permitir instrumentos alternativos a fim de garantir um nível de acessibilidade dos serviços de transporte equivalente ou até superior.*

### Alteração 84

#### Proposta de regulamento Artigo 22 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. No caso de estações sem pessoal adequado, as empresas ferroviárias e os gestores de estações devem assegurar que sejam afixadas, de acordo com as regras de acesso a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, informações facilmente disponíveis, incluindo em formatos acessíveis, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos **na Diretiva XXX**, relativas às estações com pessoal adequado mais próximas e à assistência diretamente disponibilizada a pessoas portadoras de deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida.

##### *Alteração*

3. No caso de estações sem pessoal adequado, as empresas ferroviárias e os gestores de estações devem assegurar que sejam afixadas, de acordo com as regras de acesso a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, informações facilmente disponíveis, incluindo em formatos acessíveis, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos **no Regulamento (UE) 1300/2014**, relativas às estações com pessoal adequado mais próximas e à assistência diretamente disponibilizada a pessoas portadoras de deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida.

### Alteração 85

#### Proposta de regulamento Artigo 22 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

4. A assistência deve estar disponível nas estações durante todos os períodos em que os serviços ferroviários operam.

##### *Alteração*

4. **Sem prejuízo do n.º 3 do presente artigo**, a assistência deve estar disponível nas estações durante todos os períodos em que os serviços ferroviários operam.

### Alteração 86

#### Proposta de regulamento Artigo 24 – parágrafo 1 – parte introdutória

### *Texto da Comissão*

As empresas ferroviárias, os gestores de estações, os vendedores de bilhetes e os operadores turísticos devem trabalhar em cooperação a fim de prestar assistência a pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida nos termos dos artigos 20.º e 21.º, de acordo com as alíneas que se seguem:

### *Alteração*

As empresas ferroviárias, os gestores de estações, os vendedores de bilhetes e os operadores turísticos devem trabalhar em cooperação a fim de prestar assistência **gratuitamente** a pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida nos termos dos artigos 20.º e 21.º, de acordo com as alíneas que se seguem:

### *Justificação*

*A presente alteração está intrinsecamente ligada ao artigo 1.º, alínea a). Tendo em conta que a Comissão propõe a não discriminação entre passageiros no que diz respeito às condições de transporte, a presente alteração assegura que o serviço de prestação de assistência a pessoas portadoras de deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida tem de ser gratuito para o passageiro.*

## **Alteração 87**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 24 – parágrafo 1 – alínea a)**

### *Texto da Comissão*

a) A assistência deve ser prestada desde que a empresa ferroviária, o gestor de estações, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico a que o bilhete tenha sido adquirido sejam informados, pelo menos com **48** horas de antecedência, da necessidade de assistência da pessoa. Se um bilhete ou um título de transporte sazonal abranger viagens múltiplas, basta fazer uma única comunicação, desde que sejam facultadas informações adequadas sobre a articulação das diferentes viagens consecutivas. Tais comunicações **deve** ser transmitidas a todas as outras empresas ferroviárias e gestores de estações implicados na viagem em causa;

### *Alteração*

a) A assistência deve ser prestada desde que a empresa ferroviária, o gestor de estações, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico a que o bilhete tenha sido adquirido sejam informados, **no ato de reserva do bilhete ou à chegada a uma estação dotada de pessoal ou, no caso das estações sem pessoal**, pelo menos com **três** horas de antecedência, da necessidade de assistência da pessoa. **As estações ferroviárias em que são acolhidos menos de 10 000 passageiros por dia estão isentas desta obrigação e devem garantir a prestação de assistência sempre que tenham sido notificadas previamente com, pelo menos, 24 horas de antecedência. O passageiro deve poder reservar gratuitamente tal assistência.** Se um bilhete ou um título de transporte sazonal abranger viagens múltiplas, basta fazer

uma única comunicação, desde que sejam facultadas informações adequadas sobre a articulação das diferentes viagens consecutivas. Tais comunicações **devem** ser transmitidas a todas as outras empresas ferroviárias e gestores de estações implicados na viagem em causa;

#### *Justificação*

*A presente alteração está intrinsecamente ligada ao artigo 1.º, alínea a). Tendo em conta que a Comissão propõe a não discriminação entre passageiros no que diz respeito às condições de transporte, a presente alteração assegura que o serviço de prestação de assistência a pessoas portadoras de deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida tem de ser gratuito para o passageiro.*

*O requisito de notificação com 48 horas de antecedência limitará muito a mobilidade das pessoas portadoras de deficiência, comprometendo assim a sua capacidade de integração plena na sociedade. É necessário prever uma isenção para estações ferroviárias locais (com menos de 10 000 passageiros por dia), a fim de assegurar a melhor qualidade da assistência e permitir que os operadores ferroviários cumpram as suas obrigações para com os passageiros portadores de deficiência.*

#### **Alteração 88**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 24 – parágrafo 1 – alínea e-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***e-A) A assistência deve igualmente ser prestada sempre que o pessoal com formação específica da empresa ferroviária ou o gestor de estações tome conhecimento da necessidade de assistência e se lhes for efetivamente possível prestar uma tal assistência.***

#### *Justificação*

*A fim de tornar o texto mais claro, no interesse de uma oferta orientada para os serviços, enquanto expressão de solidariedade na sociedade e tendo em conta o espírito e a finalidade do regulamento, em especial dos seus considerandos 3 e 5, o serviço de assistência deve, sempre que necessário e possível, ser oferecido de forma «não burocrática».*

#### **Alteração 89**

##### **Proposta de regulamento**

## Artigo 25 – n.º 1

### *Texto da Comissão*

1. Se as empresas ferroviárias ou os gestores de estações causarem a perda de ou danos a cadeiras de rodas, outro equipamento de mobilidade ou dispositivos de assistência e ***cães-guia*** utilizados pela pessoa portadora de deficiência ou pela pessoa com mobilidade reduzida, são responsáveis e devem indemnizar tais perdas ou danos .

### *Alteração*

1. Se as empresas ferroviárias ou os gestores de estações causarem a perda de ou danos a cadeiras de rodas, outro equipamento de mobilidade ou dispositivos de assistência e ***animais de assistência*** utilizados pela pessoa portadora de deficiência ou pela pessoa com mobilidade reduzida, são responsáveis e devem indemnizar tais perdas ou danos.

## Alteração 90

### Proposta de regulamento

#### Artigo 25 – n.º 2

### *Texto da Comissão*

2. A indemnização a que se refere o n.º 1 é igual ao custo de substituição ou reparação ***dos*** equipamentos ou dispositivos extraviados ou danificados.

### *Alteração*

2. A indemnização ***por perdas ou danos*** a que se refere o n.º 1 ***é paga no prazo de um mês a contar da apresentação da queixa e*** é igual ao custo de substituição ***com base no valor real ou no custo total de*** reparação ***da cadeira de rodas, de outros*** equipamentos ***de mobilidade*** ou ***dos*** dispositivos extraviados ou danificados, ***ou da perda ou dos ferimentos sofridos pelo animal de assistência. A indemnização deve também incluir o custo de substituição temporária em caso de reparação, sempre que tais despesas sejam suportadas pelo passageiro.***

### *Justificação*

*Sempre que estejam em causa pessoas com deficiência, a compensação por perdas ou danos materiais deve ter lugar de forma célere e ser tratada sem qualquer atraso adicional. Esta disposição destina-se a evitar que esta categoria específica de passageiros esteja sujeita a mais discriminações e restrições à mobilidade.*

## Alteração 91

### Proposta de regulamento

#### Artigo 25 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. Se necessário, as empresas ferroviárias e os gestores de estações devem ***envidar todos os esforços razoáveis para*** fornecer ***rapidamente*** equipamentos ou dispositivos de substituição temporária de equipamento ou dispositivos de assistência específicos, que devem ter, sempre que possível, características técnicas e funcionais equivalentes às dos equipamentos ou dispositivos extraviados ou danificados. As pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida devem ser autorizadas a conservar o equipamento ou dispositivo de substituição temporária até ao pagamento da indemnização a que se referem os n.ºs 1 e 2.

##### *Alteração*

3. Se necessário, as empresas ferroviárias e os gestores de estações devem, ***a expensas suas e sem demora,*** fornecer equipamentos ou dispositivos de substituição temporária de equipamento ou dispositivos de assistência específicos, que devem ter, sempre que possível, características técnicas e funcionais equivalentes às dos equipamentos ou dispositivos extraviados ou danificados. As pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida devem, ***sempre que possível e caso o pretendam,*** ser autorizadas a conservar o equipamento ou dispositivo de substituição temporária até ao pagamento da indemnização a que se referem os n.ºs 1 e 2.

## Alteração 92

### Proposta de regulamento

#### Artigo 26 – parágrafo 1 – alínea a)

##### *Texto da Comissão*

a) Assegurar que todo o pessoal, incluindo o pessoal empregado por qualquer outra parte executante, ***que presta assistência direta a pessoas portadoras de deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida,*** sabe responder às necessidades das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, incluindo as pessoas com deficiência mental e ou deficiência intelectual;

##### *Alteração*

a) Assegurar que todo o pessoal, incluindo o pessoal empregado por qualquer outra parte executante, ***recebe formação em questões relacionadas com a deficiência para saber*** responder às necessidades das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, incluindo as pessoas com deficiência mental e ou deficiência intelectual;

## Alteração 93

### Proposta de regulamento

#### Artigo 26 – parágrafo 1 – alínea b)

*Texto da Comissão*

b) **Ministrar** formação de sensibilização para as necessidades das pessoas portadoras de deficiência a todo o pessoal que trabalha nas estações em contacto direto com os passageiros;

*Alteração*

b) **Garantir** formação de sensibilização para as necessidades das pessoas portadoras de deficiência a todo o pessoal que trabalha nas estações em contacto direto com os passageiros;

**Alteração 94**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 26 – parágrafo 1 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

c) Assegurar que, aquando da contratação, todos os novos trabalhadores recebem formação em matéria de deficiência, e que o pessoal frequenta regularmente cursos de formação para atualização profissional;

*Alteração*

c) Assegurar que, aquando da contratação, todos os novos trabalhadores **e todos aqueles que, em virtude da natureza da sua atividade, possam vir a ter de prestar assistência direta a passageiros portadores de deficiência e a passageiros com mobilidade reduzida** recebem formação em matéria de deficiência, e que o pessoal frequenta regularmente cursos de formação para atualização profissional;

*Justificação*

*Os trabalhadores que estão em contacto direto com os passageiros devem estar sempre aptos a prestar a ajuda adequada e a assistência necessária aos passageiros que dela carecem.*

**Alteração 95**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 26 – parágrafo 1 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

d) **Aceitar, a pedido**, a participação, nas ações de formação, dos **trabalhadores** portadores de deficiência, dos passageiros portadores de deficiência e com mobilidade reduzida **e/ou** das organizações que os representam.

*Alteração*

d) **Incentivar ativamente** a participação, nas ações de formação, dos **membros do pessoal** portadores de deficiência, **bem como** dos passageiros portadores de deficiência e com mobilidade reduzida **e** das organizações que os representam;

## Alteração 96

### Proposta de regulamento

#### Artigo 26 – parágrafo 1 – alínea d-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***d-A) Envolver organizações que representam pessoas portadoras de deficiência e com mobilidade reduzida na conceção e realização de ações de formação em matéria de deficiência.***

## Alteração 97

### Proposta de regulamento

#### Artigo 28 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Todas as empresas ferroviárias, bem como todos os vendedores de bilhetes, os gestores de estações e os gestores de infraestrutura de estações ***com um movimento superior a 10 000 passageiros por dia em média ao longo de um ano*** devem cada um criar um mecanismo de tratamento de queixas para os direitos e obrigações abrangidos pelo presente regulamento dentro das respetivas esferas de competências. Devem facultar aos passageiros todas as informações disponíveis sobre os seus contactos e a sua língua ou as suas línguas de trabalho.

1. Todas as empresas ferroviárias, bem como todos os vendedores de bilhetes ***e operadores turísticos***, os gestores de estações e os gestores de infraestrutura de estações devem cada um criar um mecanismo de tratamento de queixas para os direitos e obrigações abrangidos pelo presente regulamento dentro das respetivas esferas de competências. Devem facultar aos passageiros ***os pormenores do procedimento de tratamento de queixas e todas as informações disponíveis sobre os seus contactos e a sua língua ou as suas línguas de trabalho. O formulário a utilizar deve ser disponibilizado aos passageiros e deve estar disponível em uma ou mais línguas que a maioria dos passageiros compreenda.***

## Alteração 98

### Proposta de regulamento

#### Artigo 28 – n.º 2

### *Texto da Comissão*

2. Os passageiros podem apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária, vendedor de bilhetes, estação **ferroviária** ou gestor de infraestrutura implicados. As queixas devem ser apresentadas nos seis meses subsequentes ao incidente que as motivou. O destinatário deve dar uma resposta fundamentada no prazo de um mês a contar da **recepção** da queixa, ou, em casos justificados, informar o passageiro de quando poderá ter resposta, no prazo máximo de três meses a contar da data da recepção da queixa. As empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes, os gestores de estações e os gestores de infraestrutura devem conservar os dados relativos ao incidente que forem necessários para a análise da queixa durante dois anos e colocá-los à disposição dos organismos nacionais de execução, se tal for pedido.

### *Alteração*

2. Os passageiros podem apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária, vendedor de bilhetes, **gestor** de estação ou gestor de infraestrutura implicados. **Os passageiros devem ter o direito de apresentar queixa da mesma forma que receberam o seu bilhete.** As queixas devem ser apresentadas nos seis meses subsequentes ao incidente que as motivou. O destinatário deve dar uma resposta fundamentada no prazo de um mês a contar da **apresentação** da queixa, ou, em casos justificados, informar o passageiro de quando poderá ter resposta, no prazo máximo de três meses a contar da data da recepção da queixa. As empresas ferroviárias, os vendedores de bilhetes, os gestores de estações e os gestores de infraestrutura devem conservar os dados relativos ao incidente que forem necessários para a análise da queixa durante dois anos e colocá-los à disposição dos organismos nacionais de execução, se tal for pedido.

## **Alteração 99**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 28 – n.º 3**

### *Texto da Comissão*

3. Os detalhes inerentes ao procedimento de tratamento das queixas devem ser acessíveis às pessoas portadores de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida.

### *Alteração*

3. Os detalhes inerentes ao procedimento de tratamento das queixas devem **estar facilmente disponíveis aos passageiros e** ser acessíveis às pessoas portadores de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida. **Esta informação deve ser disponibilizada gratuitamente por escrito, mediante pedido, na língua nacional da empresa ferroviária.**



## **Alteração 100**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 28 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-A. A Comissão deve adotar um formulário de queixa normalizado que os passageiros possam utilizar para requerer uma indemnização nos termos do presente regulamento.**

*Justificação*

*No espírito da não discriminação prevista no artigo 5.º e à luz do considerando 12, os passageiros deveriam poder apresentar uma queixa independentemente da língua. O passageiro poderá, se assim o entender, optar por utilizar o formulário de queixa normalizado da UE, em vez daquele que é fornecido pela empresa ferroviária, pelo vendedor de bilhetes, pelo gestor de estação ou pelo gestor de infraestrutura implicado, devendo o referido formulário ser igualmente válido. Especialmente no caso dos passageiros que viajam para fora dos seus próprios Estados-Membros, a utilização de um formato de queixa da UE poderia facilitar a apresentação de queixa.*

## **Alteração 101**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 29 – n.º 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-A. As empresas ferroviárias e os gestores de estação devem cooperar ativamente com as organizações que representam pessoas portadoras de deficiência no sentido de melhorar a qualidade da acessibilidade dos serviços de transporte.**

*Justificação*

*Existe uma lógica interna entre o artigo 26.º e o artigo 29.º, tendo em conta que, por um lado, a Comissão propõe que seja ministrada formação ao pessoal e, por outro, exige normas de qualidade do serviço. A presente alteração poderia facilitar a utilização dos serviços ferroviários por pessoas portadoras de deficiência e melhorar a qualidade dos serviços que lhes são prestados.*

## Alteração 102

### Proposta de regulamento

#### Artigo 30 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. As empresas ferroviárias e os gestores de estações devem informar os passageiros de maneira adequada, incluindo em formatos acessíveis, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na Diretiva XXX, nas estações *e* a bordo do comboio, sobre os seus direitos e obrigações ao abrigo do presente regulamento, e sobre como contactar o organismo ou organismos designados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 31.º.

##### *Alteração*

2. As empresas ferroviárias e os gestores de estações devem informar os passageiros de maneira adequada, incluindo em formatos acessíveis, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na Diretiva XXX, nas estações, a bordo do comboio *e nos respetivos sítios web*, sobre os seus direitos e obrigações ao abrigo do presente regulamento, e sobre como contactar o organismo ou organismos designados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 31.º.

## Alteração 103

### Proposta de regulamento

#### Artigo 31 – parágrafo 3

##### *Texto da Comissão*

Os Estados-Membros informam a Comissão de qual o organismo ou organismos designados nos termos do presente artigo, e das respetivas competências.

##### *Alteração*

Os Estados-Membros informam a Comissão de qual o organismo ou organismos designados nos termos do presente artigo, e das respetivas competências *e publicam-nos num local adequado dos respetivos sítios web*.

##### *Justificação*

*A publicação na internet garante maior transparência para os passageiros e contribui igualmente para o objetivo da União Europeia de criar um mercado único digital. À data da publicação do regulamento inicial, a Estratégia para o Mercado Único Digital ainda não havia entrado em vigor.*

## Alteração 104

### Proposta de regulamento

#### Artigo 32 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. Os organismos nacionais de execução devem acompanhar de perto o cumprimento do presente regulamento e tomar as medidas necessárias para garantir que os direitos dos passageiros sejam respeitados. Para o efeito, as empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura e os gestores de estações devem facultar aos organismos os documentos e as informações relevantes a pedido dos mesmos. No desempenho das suas funções, os organismos devem ter em conta as informações que lhe forem facultadas pelo organismo designado nos termos do artigo 33.º para tratar as queixas, caso este seja uma entidade distinta. ***Podem igualmente decidir tomar medidas de execução com base em queixas individuais transmitidas por esse organismo.***

##### *Alteração*

1. Os organismos nacionais de execução devem acompanhar de perto o cumprimento do presente regulamento e tomar as medidas necessárias para garantir que os direitos dos passageiros sejam respeitados. Para o efeito, as empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura e os gestores de estações devem facultar aos organismos os documentos e as informações relevantes a pedido dos mesmos, ***sem demora e em qualquer caso no prazo de um mês.*** No desempenho das suas funções, os organismos devem ter em conta as informações que lhe forem facultadas pelo organismo designado nos termos do artigo 33.º para tratar as queixas, caso este seja uma entidade distinta. ***Os Estados-Membros devem assegurar que os organismos nacionais de execução e os organismos incumbidos do tratamento de queixas sejam dotados de poderes e recursos suficientes para dar execução adequada e efetiva às queixas individuais dos passageiros ao abrigo do presente regulamento.***

## Alteração 105

### Proposta de regulamento

#### Artigo 32 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. Os organismos nacionais de execução devem publicar anualmente dados estatísticos ***sobre a sua atividade***, incluindo as sanções ***aplicadas, devendo essa publicação ser feita, o mais tardar, até ao final*** de abril do ano seguinte.

##### *Alteração*

2. Os organismos nacionais de execução devem publicar anualmente ***relatórios com*** dados estatísticos ***nos seus sítios web, indicando o número e tipo de queixas que receberam e o resultado das suas medidas de execução***, incluindo as sanções ***que aplicaram. Tal publicação deve ser feita, em cada ano, o mais tardar***

*até ao primeiro dia* de abril do ano seguinte. *Além disso, esses relatórios devem ser disponibilizados no sítio web da Agência Ferroviária da União Europeia.*

## Alteração 106

### Proposta de regulamento Artigo 32 – n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-A. Os organismos nacionais de execução, em colaboração com as organizações de pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, devem realizar auditorias periódicas aos serviços de assistência prestados em conformidade com o presente regulamento e publicar os resultados em formatos acessíveis e de uso corrente.**

## Alteração 107

### Proposta de regulamento Artigo 33 – n.º 3 – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

O organismo deve acusar a receção da queixa no prazo de duas semanas a contar da receção da mesma. O tratamento da queixa dura no máximo três meses. Para os casos complexos, o organismo pode, se o entender, prolongar esse período até seis meses. Nesse caso, deve informar o passageiro das razões de tal extensão e do prazo previsto para concluir o procedimento. Só os casos que envolvam um procedimento judicial podem durar mais de seis meses. Se o organismo for também um organismo de resolução alternativa de litígios na aceção da Diretiva 2013/11/UE, os prazos previstos na referida diretiva devem prevalecer.

O organismo deve acusar a receção da queixa no prazo de duas semanas a contar da receção da mesma. O tratamento da queixa dura no máximo três meses. Para os casos complexos, o organismo pode, se o entender, prolongar esse período até seis meses. Nesse caso, deve informar o passageiro **ou a organização representativa dos passageiros** das razões de tal extensão e do prazo previsto para concluir o procedimento. Só os casos que envolvam um procedimento judicial podem durar mais de seis meses. Se o organismo for também um organismo de resolução alternativa de litígios na aceção da Diretiva 2013/11/UE, os prazos previstos na referida diretiva devem prevalecer,

*podendo ser disponibilizada a utilização de mecanismos de resolução de litígios em linha em conformidade com o Regulamento (UE) 524/2013, mediante o acordo de todas as partes envolvidas.*

## **Alteração 108**

### **Proposta de regulamento Anexo II – título**

#### *Texto da Comissão*

INFORMAÇÕES MÍNIMAS A FACULTAR PELAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E PELOS VENDEDORES DE BILHETES

#### *Alteração*

INFORMAÇÕES MÍNIMAS A FACULTAR PELAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS, **PELOS OPERADORES TURÍSTICOS** E PELOS VENDEDORES DE BILHETES

#### *Justificação*

*A presente alteração é necessária por estar intrinsecamente ligada às demais alterações por nós propostas em matéria de prestação de informações pelos vários retalhistas de viagens ferroviárias em causa, em particular os «operadores turísticos» nos artigos 5.º, 7.º, 9.º e 10.º.*

## **Alteração 109**

### **Proposta de regulamento Anexo II – parte I – travessão 1**

#### *Texto da Comissão*

– Condições gerais aplicáveis ao contrato

#### *Alteração*

– Condições gerais aplicáveis ao contrato **ou aos contratos que fazem parte da viagem ou viagem combinada**

#### *Justificação*

*Em prol da clareza jurídica de todo o regulamento, importa notar que as viagens combinadas requerem mais de um contrato. Esta questão está relacionada com as nossas alterações ao capítulo II.*

## Alteração 110

### Proposta de regulamento

#### Anexo II – parte I – travessão 2

##### *Texto da Comissão*

– Horários e condições da viagem mais rápida

##### *Alteração*

– Horários e condições da viagem mais rápida **e das melhores correspondências**

##### *Justificação*

*As viagens combinadas representam um conjunto de opções ferroviárias muito mais amplo do que a oferta limitada de bilhetes únicos. Além disso, as viagens combinadas com bilhetes diferentes já são tecnicamente possíveis, pelo que faz sentido que as empresas informem os passageiros sobre a forma mais eficiente ou otimizada de completar a viagem. Esta alteração está indissociavelmente ligada às nossas alterações sobre o tema ao capítulo II.*

## Alteração 111

### Proposta de regulamento

#### Anexo II – parte I – travessão 3

##### *Texto da Comissão*

– Horários e condições das viagens a tarifas mais baixas

##### *Alteração*

– Horários e condições das viagens a tarifas mais baixas **e todas as tarifas disponíveis**

##### *Justificação*

*As viagens combinadas representam um conjunto de opções ferroviárias muito mais amplo do que a oferta limitada de bilhetes únicos. Além disso, as viagens combinadas com bilhetes diferentes já são tecnicamente possíveis, pelo que faz sentido que as empresas informem os passageiros sobre a forma mais eficiente ou otimizada de completar a viagem. Esta questão está relacionada com as nossas alterações sobre o tema ao capítulo II.*

## Alteração 112

### Proposta de regulamento

#### Anexo II – parte I – travessão 5

*Texto da Comissão*

*Alteração*

- **Condições de** acesso para bicicletas
- **Disposições relativas ao** acesso para bicicletas

*Justificação*

*Esta questão está relacionada com as nossas outras alterações sobre o tema ao artigo 6.º*

**Alteração 113**

**Proposta de regulamento**

**Anexo II – parte I – travessão 6**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

- Disponibilidade de lugares nas zonas **de fumadores e** não fumadores, em primeira e segunda classe e nas carruagens-beliche e carruagens-cama
- Disponibilidade de lugares **em todas as tarifas aplicáveis** nas zonas de não fumadores **e, se aplicável, de fumadores**, em primeira e segunda classe e nas carruagens-beliche e carruagens-cama

*Justificação*

*A presente alteração é necessária por razões de coerência e ênfase do texto. Na maior parte dos Estados-Membros, não é geralmente permitido fumar nos comboios, pelo que o texto não deveria ser redigido de maneira enganadora e deveria obedecer à lógica interna do capítulo II.*

**Alteração 114**

**Proposta de regulamento**

**Anexo II – parte I – travessão 8**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

- Disponibilidade de serviços a bordo
- Disponibilidade de serviços a bordo, **incluindo wi-fi e sanitários**

*Justificação*

*À luz do regulamento na sua totalidade e da tónica colocada na melhoria dos direitos dos passageiros, é importante reconhecer certos aspetos fundamentais da dignidade humana, sendo um deles a disponibilidade de sanitários a bordo dos comboios. Tal pode ser*

*particularmente importante para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. O elemento wi-fi é importante, por estar em harmonia com a evolução para a digitalização crescente, além de ajudar os passageiros a poderem reservar a continuação da viagem no momento, caso a bilheteira ou a máquina de venda automática não estejam a funcionar. Esta questão está intrinsecamente ligada aos objetivos do regulamento e às disposições sobre a prestação de informação, em particular no capítulo II, bem como às disposições sobre acessibilidade no capítulo V.*

## **Alteração 115**

### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo II – parte II – travessão 1**

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
– Serviços a bordo	– Serviços a bordo, <b>incluindo wi-fi</b>

#### *Justificação*

*Tendo em conta a globalidade do regulamento, o elemento wi-fi é importante, por estar em harmonia com a evolução para a digitalização crescente, além de ajudar os passageiros a poderem reservar a continuação da viagem no momento, caso a bilheteira ou a máquina de venda automática não estejam a funcionar. Esta questão está intrinsecamente ligada aos objetivos do regulamento e às disposições sobre a prestação de informação, em particular no capítulo II, bem como às disposições sobre acessibilidade no capítulo V.*

## **Alteração 116**

### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo III – parte I – parágrafo 2 – ponto 1 – alínea a) – subalínea iii) – travessão 1**

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
– percentagem de atrasos inferiores a <b>60</b> minutos;	– percentagem de atrasos inferiores a <b>45</b> minutos;

## **Alteração 117**

### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo III – parte II – parágrafo 1 – ponto 4 – parágrafo 1 – alínea vii)**



*Texto da Comissão*

vii) acessibilidade da estação e respetivas instalações.

*Alteração*

vii) acessibilidade da estação e respetivas instalações, ***incluindo acesso sem degraus, escadas rolantes, elevadores e rampas para bagagens;***

**Alteração 118**

**Proposta de regulamento  
Anexo IV – parágrafo 1**

*Texto da Comissão*

Em casos complexos, como casos que envolvam múltiplas queixas ou vários operadores, viagens transfronteiriças ou acidentes no território de um Estado-Membro diferente daquele que emitiu a licença da empresa, nomeadamente sempre que não é claro qual o organismo nacional de execução competente, ou quando facilitaria ou aceleraria a resolução da queixa, os organismos nacionais de execução devem cooperar a fim de identificar uma entidade «principal», que sirva de ponto de contacto único para os passageiros. Todos os organismos nacionais de execução envolvidos devem cooperar a fim de facilitar a resolução da queixa (incluindo através da partilha de informações, da assistência na tradução de documentos e na prestação de informações sobre as circunstâncias dos incidentes). Os passageiros devem ser informados acerca da entidade que atua como organismo «principal».

*Alteração*

Em casos complexos, como casos que envolvam múltiplas queixas ou vários operadores, viagens transfronteiriças ou acidentes no território de um Estado-Membro diferente daquele que emitiu a licença da empresa, nomeadamente sempre que não é claro qual o organismo nacional de execução competente, ou quando facilitaria ou aceleraria a resolução da queixa, os organismos nacionais de execução devem cooperar a fim de identificar uma entidade «principal», que sirva de ponto de contacto único para os passageiros. Todos os organismos nacionais de execução envolvidos devem cooperar a fim de facilitar a resolução da queixa (incluindo através da partilha de informações, da assistência na tradução de documentos e na prestação de informações sobre as circunstâncias dos incidentes). Os passageiros devem ser informados acerca da entidade que atua como organismo «principal». ***Além disso, em todos os casos, os organismos nacionais de execução devem assegurar, em qualquer caso, o cumprimento do Regulamento (UE) 2017/2394.***

## PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

<b>Título</b>	Direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação)		
<b>Referências</b>	COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD)		
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 5.10.2017		
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	IMCO 26.10.2017		
<b>Relator(a) de parecer</b> Data de designação	Dennis de Jong 4.12.2017		
<b>Exame em comissão</b>	21.2.2018	21.3.2018	16.5.2018
<b>Data de aprovação</b>	4.6.2018		
<b>Resultado da votação final</b>	+: -: 0:	29 1 1	
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Cristian-Silviu Buşoi, Birgit Collin-Langen, Roberta Metsola, Marc Tarabella, Sabine Verheyen		
<b>Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final</b>	Asim Ademov, Clara Eugenia Aguilera García, Klaus Buchner, Peter Liese, Emilian Pavel, Annie Schreijer-Pierik, Tomáš Zdechovský		

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR  
PARECER**

<b>29</b>	<b>+</b>
ALDE	Jasenko Selimovic
ECR	Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong
PPE	Asim Ademov, Pascal Arimont, Cristian-Silviu Buşoi, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Philippe Juvin, Peter Liese, Roberta Metsola, Jiří Pospíšil, Annie Schreijer-Pierik, Sabine Verheyen, Tomáš Zdechovský
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Liisa Jaakonsaari, Emilian Pavel, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Klaus Buchner, Pascal Durand

<b>1</b>	<b>-</b>
EFDD	John Stuart Agnew

<b>1</b>	<b>0</b>
EFDD	Marco Zullo

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções