Parlamento Europeu
2024-2029

TEXTOS APROVADOS

P10_TA(2026)0009

Direitos dos passageiros dos transportes aéreos

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 21 de janeiro de 2026, sobre a posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Processo legislativo ordinário: segunda leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a posição do Conselho em primeira leitura (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 11 de julho de 2013[1],
- Após consulta ao Comité das Regiões,
- Tendo em conta o parecer da Comissão (COM(2025)0630),
- Tendo em conta a sua posição em primeira leitura[2] sobre a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2013)0130),
- Tendo em conta as diretrizes da Comissão dos Transportes e do Turismo, de 13 de outubro de 2025, nos termos do artigo 74.º do seu Regimento,
- Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 7, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
- Tendo em conta o artigo 68.º do seu Regimento,
- Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão

---

1 JO C 327 de 12.11.2013, p. 115.
2 JO C 93 de 24.3.2017, p. 336.

dos Transportes e do Turismo (A10-0001/2026),

1. Aprova em segunda leitura a posição a seguir indicada;
2. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

P10_TC2-COD(2013)0072

Posição do Parlamento Europeu aprovada em segunda leitura em 21 de janeiro de 2026 tendo em vista a adoção do Regulamento (UE) 2026/... do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[1],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário[2],

---

1 JO C 327 de 12.11.2013, p. 115.

2 Posição do Parlamento Europeu de 5 de fevereiro de 2014 (JO C 93 de 24.3.2017, p. 336), e posição do Conselho em primeira leitura de 29 de setembro de 2025 ((JO C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Posição do Parlamento Europeu de 21 de janeiro de 2026.

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho[3] e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho[4] têm contribuído de forma significativa para a proteção dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos em caso de perturbações nos seus planos de viagem devido a recusa de embarque, atrasos consideráveis, cancelamento de voos ou problemas com a bagagem.

(1-A) O legislador da União confirma os objetivos expressos nos considerandos 1 e 4 de a legislação da UE no domínio dos transportes aéreos assegurar um elevado nível de proteção dos passageiros, ter plenamente em conta as necessidades de proteção dos consumidores em geral e elevar os níveis de proteção estabelecidos pelo presente regulamento. Tal deve ser efetuado através do reforço dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos, da melhoria da segurança jurídica, tanto para os passageiros dos transportes aéreos como para as transportadoras aéreas, da codificação dos principais acórdãos do Tribunal de Justiça em que é vertida a sua interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, bem como da garantia de que as transportadoras aéreas operam em condições harmonizadas num mercado liberalizado. Isto significa também que as normas de proteção estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004 não devem, de modo algum, ser enfraquecidas. Por conseguinte, deve ser concretizado o pleno potencial dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos, protegidos ao abrigo dos Regulamentos (CE) n.º 261/2004 e (CE) n.º 2027/97, e

---

3 Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO L 46 de 17.2.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem (JO L 285 de 17.10.1997, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

assegurada uma aplicação mais eficaz, eficiente e coerente desses direitos em toda a União, tendo simultaneamente em conta os interesses das transportadoras aéreas e continuando a encontrar um equilíbrio entre os interesses dos passageiros dos transportes aéreos e os das transportadoras aéreas. **[Alt. 1]**

(2) Algumas das lacunas detetadas na aplicação dos direitos estabelecidos nos Regulamentos (CE) n.º 261/2004 e (CE) n.º 2027/97 têm impedido, contudo, a realização de todo o potencial desses direitos em termos de proteção dos passageiros. Para garantir uma aplicação mais coerente, efetiva e eficaz dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos na União, é necessário proceder a um conjunto de ajustamentos do atual quadro jurídico. Esta questão foi salientada na Comunicação da Comissão de 27 de outubro de 2010, intitulada «Relatório de 2010 sobre a cidadania da UE: Eliminar os obstáculos ao exercício dos direitos dos cidadãos da UE», que anunciava medidas no sentido de garantir um conjunto de direitos comuns, nomeadamente no que respeita aos passageiros dos transportes aéreos e a execução adequada desses direitos.

(3) O estudo sobre o atual nível de proteção dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos na UE encomendado e publicado pela Comissão em 2020 (~~a seguir designado por~~ o «estudo» ***Steer***) ~~indicou~~***afirma*** que a principal prioridade para os passageiros é que lhes seja prestada assistência em caso de perturbação da viagem e que lhes seja oferecido reencaminhamento para chegarem ao seu destino o mais rapidamente possível. ***Para o efeito,*** o estudo ~~demonstrou~~***Steer demonstra*** que o pagamento da ~~compensação~~***indemnização*** ocupa o terceiro lugar ***entre as três opções previstas*** em termos ~~das~~***de*** prioridades ***dos passageiros. No entanto, este estudo não permite concluir que o pagamento da indemnização tenha uma menor relevância entre as prioridades dos passageiros,*** por ***três razões. Em primeiro lugar, a formulação da pergunta já comporta um enviesamento significativo, reduzindo os resultados possíveis, uma vez que as três opções dadas aos inquiridos não são comparáveis na sua natureza. Enquanto duas das opções (assistência e reencaminhamento) prometem uma solução imediata para um problema urgente (perturbação do voo), a terceira opção (indemnização) é, por natureza, menos imediata e menos urgente. A indemnização ao abrigo do presente regulamento visa reparar os danos sofridos em consequência de uma perturbação,*** com ***o desembolso de um montante que ajuda o passageiro*** ~~outro lado, o demonstrou igualmente que os custos absolutos e relativos incorridos pelas transportadoras aéreas com a aplicação~~a ***longo prazo, em vez de resolver o problema imediato (através de assistência ou do reencaminhamento). É mais do que natural que o inquirido médio atribua o terceiro lugar à menos urgente e imediata das três opções (indemnização).***

Seria, porém, incorreto concluir desta classificação, do ponto de vista lógico e estatístico, que receber uma indemnização teria uma importância significativamente menor para os passageiros. Em segundo lugar, a formulação da pergunta do estudo ***cria uma obrigação artificial para o inquirido de ter de escolher entre três opções e classificá-las, ao passo que, nos atuais termos*** do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ~~aumentaram significativamente desde 2011, o que poderia resultar, a longo prazo, numa restrição do número de rotas operadas ou numa redução da conectividade oferecida pelas transportadoras aéreas~~***, essas três opções coexistem e não são, de modo algum, mutuamente exclusivas. Em terceiro lugar, a classificação do estudo Steer decorre da interação com organizações de consumidores e de passageiros e da investigação documental, e não se baseia num inquérito exaustivo*** aos passageiros. ***Por conseguinte, a fim de evitar o enviesamento da formulação da pergunta e da metodologia do estudo Steer, vale a pena consultar outras sondagens representativas das opiniões dos passageiros dos transportes aéreos no que diz respeito à obtenção de uma indemnização ao abrigo do presente regulamento. Um inquérito estatístico[5] realizado em 2018 pelo Tribunal de Contas Europeu (TCE) junto de 10 350 cidadãos, selecionados aleatoriamente, de dez Estados-Membros revelou que o «direito a indemnização em caso de cancelamento da viagem ou de recusa de embarque» ocupava o segundo lugar (com 39,6 %) das dez opções de entre as quais os passageiros tinham de selecionar os três direitos*** que ***consideravam «mais importantes», ao passo que a opção privilegiada, ou seja, o «direito a transporte alternativo em caso de atraso considerável, cancelamento da viagem ou recusa de embarque», obteve um resultado apenas ligeiramente mais elevado (41,7 %).***

---

5 ***Ver página 22 de https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_PT.pdf.***

Tendo em conta esta diferença insignificante, não se pode depreender nenhuma ordem real de preferência a partir destas duas opções com classificações tão próximas. Numa sondagem «YouGov», encomendada por uma agência de gestão de reclamações, realizada na primavera de 2025 junto de 3 059 cidadãos na Alemanha, na Espanha e na Dinamarca, 70 % dos inquiridos insistiram em manter a atual regra de indemnização, salientando que os passageiros não deviam perder direitos por uma poupança irrisória de custos, enquanto apenas 14 % preferiam poupar um montante presumido de 1 EUR no preço do bilhete. Mesmo a associação do setor «Airlines for Europe (A4E)» conclui da sua própria sondagem «YouGov», que reflete os pontos de vista de mais de 6 000 consumidores em cinco Estados-Membros, que 75 % dos passageiros que voaram nos últimos 12 meses apoiam a manutenção dos atuais níveis de indemnização[6]. Estes elementos corroboram a decisão do legislador da União, no contexto da ~~A~~ revisão do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ~~deverá, por conseguinte, centrar-se especialmente nos~~, ***de não reduzir os atuais*** direitos dos passageiros ***a indemnização, a par de outros direitos igualmente importantes*** à assistência e ao reencaminhamento. ***Ambas as categorias de direitos analisadas nos elementos comprovativos supramencionados, isto é, «indemnização» e «assistência e reencaminhamento», têm de ser consideradas como um todo e não devem ser artificialmente contrapostas uma à outra. É possível ter plenamente***~~, tendo simultaneamente~~ em conta os incentivos económicos das transportadoras aéreas e ~~os impactos~~ ***o impacto*** na conectividade***, ao mesmo tempo que se preservam os atuais direitos dos passageiros dos transportes aéreos e um elevado nível de proteção dos consumidores.*** **[Alt. 2]**

---

6 ***Ver comunicado de imprensa de 14 de outubro de 2025 da Airlines for Europe (A4E): https://a4e.eu/publications/new data confirms that eu passenger rights reform is out of sync with passenger priorities/.***

(3a) Em consonância com os objetivos do Regulamento (CE) n.º 261/2004, um estudo independente de 2023[7], revisto pelos pares, fornece provas sólidas de que o regulamento, na sua forma atual, é eficaz na redução dos tempos médios de atraso dos voos. Conclui que este impacto se reveste de uma importância clara do ponto de vista económico e é independente das decisões das transportadoras aéreas sobre a duração dos voos regulares. Confirma que, estatisticamente, a hipótese de ausência de impacto pode ser firmemente rejeitada. Insiste em que os seus resultados se mantêm válidos para outras avaliações da pontualidade dos voos (atraso à chegada e percentagem de «voos a horas») e são consistentes face a especificações alternativas. Além disso, conclui que o atual regulamento é mais eficaz na redução dos atrasos nas rotas em que a concorrência é baixa. Sublinha que, de um ponto de vista económico, o sistema de indemnização previsto no Regulamento (CE) n.º 261/2004 aplica o princípio de que a responsabilidade deve incumbir à parte que está em melhores condições para preveni-la e geri-la ao menor custo. As transportadoras aéreas, e não os passageiros, manteriam o controlo sobre a pontualidade através da programação, do planeamento da manutenção, da rotação das tripulações e das aeronaves e de estratégias de recuperação de perturbações.

---

7 ***Ver Gnutzmann e Spiewanowski, Transport Policy, vol. 136 (2023), p. 155 168, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

***Ao vincular a responsabilidade ao atraso à chegada ao destino final, o regulamento proporcionaria os incentivos económicos necessários para as transportadoras aéreas reduzirem a ocorrência de atrasos consideráveis e cancelamentos. As conclusões deste estudo corroboram a decisão do legislador da União de manter e tornar explícito o limiar comum de três horas para a indemnização em caso de cancelamento ou atraso considerável, os atuais níveis de indemnização e os limiares de distância: a garantia de que o atual nível de proteção dos direitos dos passageiros não será reduzido é eficaz para aumentar a conectividade e manter os incentivos económicos para as transportadoras aéreas*. [Alt. 3]**

(4) Os passageiros que viajam num voo abrangido por obrigações de serviço público, quer a uma tarifa total quer a uma tarifa reduzida, deverão poder beneficiar dos mesmos direitos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

(5) ~~De modo a reforçar a segurança jurídica para as transportadoras aéreas e os passageiros, é necessária uma definição do conceito de «circunstâncias extraordinárias», tendo em conta o acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia no processo C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA)[8] (o «processo C-549/07») sobre a interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004.~~ O conceito de ~~«circunstâncias extraordinárias» deverá ser clarificado através de listas não exaustivas de circunstâncias que constituam~~ circunstâncias extraordinárias ~~ou~~***tem sido objeto de jurisprudência abundante do Tribunal de Justiça. Deverá ser conferida maior clareza ao que se entende por circunstâncias extraordinárias, a fim de permitir uma aplicação eficaz e coerente dos direitos dos passageiros do transporte aéreo. À luz da jurisprudência, convém distinguir os acontecimentos cuja origem seja «interna» daqueles cuja origem seja «externa» à transportadora aérea operadora. Os acontecimentos deverão ser considerados externos quando decorram*** de circunstâncias ~~que não constituam~~***alheias ao controlo da transportadora aérea e resultem de um acontecimento natural ou de um ato de terceiros. Esses acontecimentos externos deverão, em geral, ser qualificados como*** circunstâncias extraordinárias. ***Os acontecimentos que não satisfaçam estes critérios deverão ser considerados internos e não podem ser qualificados como circunstâncias extraordinárias. Convém deixar clara essa distinção por meio de uma lista exaustiva de circunstâncias claramente identificadas como passíveis de ser consideradas extraordinárias.***

~~[8] Acórdão do Tribunal de Justiça (Quarta Secção) de 22 de dezembro de 2008, Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

A fim de alterar ~~A Comissão deverá rever~~ a lista de circunstâncias extraordinárias***, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à introdução de aditamentos a essa lista, caso tal se afigure necessário. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor[9]. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o*** ~~de três em três anos e, conforme adequado, propor ao~~ Parlamento Europeu e ~~ao~~***o*** Conselho ~~a atualização dessa lista~~***recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados***. **[Alt. 4]**

9 ***Acordo interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre legislar melhor (JO L 123 de 12.5.2016, p. 1).***

(5-A) Em conformidade com a Convenção de Montreal, convém limitar ou eliminar as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas nos casos em que um acontecimento tenha sido causado por circunstâncias extraordinárias que não podiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. O Tribunal de Justiça, na sua jurisprudência, forneceu mais pormenores sobre o significado e os limites da obrigação de tomar «medidas razoáveis». **[Alt. 5]**

~~(6) No seu acórdão no processo C-549/07, o Tribunal de Justiça considerou que um problema técnico inesperado não constituía uma circunstância extraordinária, exceto quando o problema técnico inesperado resultasse de um defeito de fabrico oculto revelado pelo construtor da aeronave ou por uma autoridade competente, ou a danos causados à aeronave por atos de sabotagem ou terrorismo. No entanto, à luz da experiência adquirida e dada a importância primordial de garantir que os direitos concedidos aos passageiros ao abrigo do presente regulamento não sejam prejudiciais para a segurança, em certas circunstâncias, os problemas técnicos com certos equipamentos deverão constituir circunstâncias extraordinárias.~~ **[Alt. 6]**

(7) No seu acórdão nos processos apensos C-156/22, C-157/22 e C-158/22 (TAP Portugal/flightright GmbH and Myflyright GmbH)[10] sobre a interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, o Tribunal de Justiça considerou que a ausência inesperada, devido a doença ou mesmo morte inesperada de um membro da tripulação indispensável para assegurar um voo, ocorrida pouco tempo antes da partida prevista desse voo, não constituía uma circunstância extraordinária. No entanto, embora as transportadoras aéreas tenham o dever de tomar todas as medidas razoáveis para assegurar a substituição do piloto, do copiloto ou da tripulação mínima de cabina exigida, na prática, o cumprimento desta obrigação fora da base de origem da transportadora aérea exige tempo considerável e custos financeiros elevados. Por conseguinte, é adequado prever que a doença inesperada ou a morte de um membro da tripulação cuja presença seja indispensável, por exemplo quando ocorre no dia anterior à partida do voo, fora da base de origem da transportadora aérea, deverá constituir uma circunstância extraordinária. **[Alt. 7]**

---

10 Acórdão do Tribunal de Justiça (Terceira Secção) de 11 de maio de 2023, TAP Portugal/flightright GmbH and Myflyright GmbH, processos apensos C-156/22 a C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

(8) Nos seus acórdãos nos processos C-28/20 (Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann e o./TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS/Eurowings GmbH)[13] e no seu despacho no processo C-287/20 (EL e CP/Ryanair DAC)[14] sobre a interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, o Tribunal de Justiça considerou que as greves do pessoal das transportadoras aéreas não constituíam circunstâncias extraordinárias. No entanto, em caso de greve, há determinadas exigências formuladas pelo pessoal da transportadora aérea que não são da competência da transportadora aérea e escapam ao seu controlo, como a alteração da idade de reforma ou das contribuições financeiras que só podem ser resolvidas pelas autoridades públicas. Por conseguinte, é adequado prever que determinadas greves do pessoal das transportadoras aéreas deverão constituir circunstâncias extraordinárias. **[Alt. 8]**

---

11 Acórdão do Tribunal de Justiça, Grande Secção, de 23 de março de 2021, Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Noruega – Suécia, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

12 Acórdão do Tribunal de Justiça (Terceira Secção) de 17 de abril de 2018, Helga Krüsemann e o./TUIfly GmbH, C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

13 Acórdão do Tribunal de Justiça (Nona Secção) de 6 de outubro de 2021, CS/Eurowings GmbH, C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

14 Despacho do Tribunal de Justiça (Oitava Secção) de 10 de janeiro de 2022, EL e CP/Ryanair DAC, C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

(9) No seu acórdão no processo C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel)[15] sobre a interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, o Tribunal de Justiça considerou que o conceito de «voo», na aceção do Regulamento (CE) n.º 261/2004, não foi definido, mas o Tribunal de Justiça interpretou-o no sentido de que consiste, no essencial, numa operação de transporte aéreo, sendo assim uma «unidade» desse transporte, realizada por uma transportadora aérea que fixa o seu itinerário. Para evitar a incerteza e à luz da experiência adquirida, deverão agora ser estabelecidas definições claras para o conceito de «voo» e para as noções associadas de «voo de ligação» e de «trajeto».

(10) No seu acórdão no processo C-537/17 (Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA)[16] sobre a interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, o Tribunal de Justiça considerou que o Regulamento (CE) n.º 261/2004 era aplicável a um segmento de um qualquer voo que fizesse parte de um trajeto, independentemente do local onde o voo fosse efetuado, incluindo os voos totalmente operados fora da União. ***Com base neste acórdão e tendo por objetivo estabelecer condições de concorrência equitativas,*** se o ponto de partida inicial se situar no território de um Estado-Membro a que se aplicam os Tratados ou~~, caso a transportadora aérea operadora seja uma transportadora aérea operadora da União,~~ se o destino final do trajeto se situar no território de um Estado-Membro a que se aplicam os Tratados, deverá ser aplicado o presente regulamento. **[Alt. 9]**

---

15 Acórdão do Tribunal de Justiça (Quarta Secção) de 10 de julho de 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Acórdão do Tribunal de Justiça (Oitava Secção) de 31 de maio de 2018, *Claudia Wegener/Royal Air Maroc* SA, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) O estudo revelou níveis variáveis de cumprimento do Regulamento (CE) n.º 261/2004 por parte das transportadoras aéreas, com as transportadoras aéreas da União a apresentarem, em geral, um nível de cumprimento mais elevado que as transportadoras aéreas de países terceiros. Por conseguinte, o restabelecimento das condições de concorrência equitativas entre as transportadoras aéreas da União e as de países terceiros e a melhoria da sustentabilidade económica das transportadoras aéreas da União apoiarão a competitividade da União e, em última análise, melhorarão a proteção dos passageiros em geral.

(11-A) No interesse de uma concorrência internacional leal e com o intuito de assegurar que os passageiros sejam protegidos por um quadro uniforme e coerente de direitos, o Regulamento (CE) n.º 261/2004 deverá ser aplicável a todos os trajetos no interior da União e a todos os trajetos cuja origem ou destino seja a União. **[Alt. 10]**

~~(12) O artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia reconhece as características especiais das regiões ultraperiféricas, em particular devido ao seu afastamento. À luz da experiência adquirida com o Regulamento (CE) n.º 261/2004, é necessário garantir a conectividade territorial para as regiões ultraperiféricas e melhorar a coesão na União, o que beneficiaria, em última análise, os passageiros. Tendo em conta as especificidades dos trajetos entre as regiões ultraperiféricas e outro território de um Estado-Membro ao qual se aplicam os tratados, o montante de indemnização deverá ser determinado com base na distância real dos trajetos.~~ **[Alt. 11]**

(13) O bilhete é emitido ou autorizado por uma transportadora aérea operadora na sequência da celebração de um contrato de transporte aéreo com um passageiro. Cada bilhete deverá ser identificável através de um número de bilhete único e conter uma referência única relacionada com um único contrato de transporte aéreo emitido aquando da reserva. O bilhete deverá abranger um voo ou um voo de ligação, sem ter em conta as paragens intermédias para fins técnicos e operacionais. Cada bilhete deverá conter várias informações relativas a esse voo ou a esse voo de ligação, tais como a data do voo, aeroportos de partida e de chegada, as horas previstas de partida e de chegada, o nome próprio e o apelido do passageiro, o número do voo e o nome da transportadora aérea operadora.

(14) No seu acórdão no processo C-22/11 (Finnair Oyj/Timy Lassooy)[17] sobre a interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, o Tribunal de Justiça declarou que o conceito de «recusa de embarque» deve ser interpretado no sentido de que inclui não só as recusas de embarque devido a situações de excesso de reservas mas também as recusas de embarque determinadas por outras razões, tal como por razões operacionais. Os passageiros que se tenham apresentado para embarque e a quem seja recusado o embarque ou que tenham sido previamente informados de que lhes seria recusado o embarque contra sua vontade deverão ser reembolsados ***e indemnizados*** sem demora injustificada. **[Alt. 12]**

~~(15) Ao mesmo tempo, existem motivos razoáveis para recusar o embarque a passageiros, tais como motivos de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem. As transportadoras aéreas têm também motivos razoáveis para recusar o embarque a passageiros que apresentem um comportamento desordeiro que ameace a segurança de um voo, tal como referido na Convenção alterada referente às Infrações e a certos outros Atos cometidos a bordo de Aeronaves assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963. Nesses casos, o ónus da prova deverá recair sobre a transportadora aérea operadora.~~ **[Alt. 13]**

---

17 Acórdão do Tribunal de Justiça (Terceira Secção) de 4 de outubro de 2012, *Finnair Oyj/Timy Lassooy*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) Para aumentar os níveis de proteção, não se deverá recusar o embarque aos passageiros num voo de regresso pelo facto de não terem comparecido no voo de ida abrangido pelo mesmo contrato de transporte aéreo.

(17) Atualmente, aos passageiros são, por vezes, aplicadas taxas administrativas punitivas para a correção de erros ortográficos nos seus nomes. Dever-se-á prever a possibilidade de, a título gratuito, fazer correções razoáveis de erros na reserva ou alterações administrativas desde que tal não implique a mudança de horário do voo, de data, de itinerário ou de passageiro.

(18) Em caso de cancelamento, a escolha entre o reembolso, a continuação da viagem mediante o reencaminhamento ou a sua realização ***mais tarde no mesmo dia ou*** numa data posterior deverá caber ao passageiro e não à transportadora aérea. **[Alt. 14]**

(18-A)Em caso de cancelamento de voo pelo passageiro, as transportadoras aéreas deverão ser obrigadas a reembolsar gratuitamente os impostos já pagos. **[Alt. 15]**

(19) As entidades gestoras dos aeroportos ~~que movimentam mais de cinco~~***com um volume anual de tráfego de passageiros igual ou superior a quatro*** milhões de passageiros ~~por ano~~***durante, pelo menos***, ***três anos consecutivos*** e as empresas que prestam serviços essenciais nos aeroportos, em especial as transportadoras aéreas e os fornecedores de serviços de assistência em escala, ***os prestadores de serviços de navegação aérea e os prestadores de assistência a passageiros com deficiência e a passageiros com mobilidade reduzida,*** deverão ~~cooperar no sentido~~***tomar as medidas adequadas para assegurar a coordenação e a cooperação entre os utilizadores dos aeroportos, a fim*** de minimizar as consequências de perturbações múltiplas nos voos para os passageiros. Para o efeito, as entidades gestoras dos aeroportos deverão ~~elaborar~~***assegurar uma coordenação adequada através de*** planos de contingência ***apropriados*** para tais ocorrências e trabalhar em conjunto ***com as autoridades nacionais, regionais ou locais*** no desenvolvimento desses planos. ~~Em todos os outros aeroportos, a entidade gestora do aeroporto deverá envidar todos os esforços razoáveis para coordenar e celebrar acordos com os utilizadores do aeroporto em situações que possam conduzir a que um número considerável de passageiros fiquem retidos e para manter informados os passageiros retidos.~~***Tais planos deverão ser avaliados e, se necessário, adaptados pelos organismos nacionais de execução.*** **[Alt. 16]**

(19-A)Importa que as transportadoras aéreas estabeleçam procedimentos e medidas coordenadas a fim de fornecer informação adequada aos passageiros retidos em terra. Esses procedimentos devem indicar claramente a entidade responsável em cada aeroporto pela prestação de assistência, pelo reencaminhamento e pelo reembolso e deverão estabelecer os procedimentos e as condições para a prestação desses serviços. **[Alt. 17]**

(19-B) A fim de prestar assistência a passageiros em caso de perturbações ou de atraso dos voos, danificação ou extravio da bagagem, as transportadoras aéreas deverão prever pontos de contacto nos terminais dos aeroportos através dos quais o seu pessoal, ou uma terceira entidade por si contratada, deverá facultar aos passageiros as informações necessárias sobre os direitos que lhes assistem, incluindo sobre os processos de apresentação de reclamações, e ajudá-los a tomar medidas imediatas. **[Alt. 18]**

(19-C) Dados os curtos prazos para a apresentação de reclamações em caso de extravio, danos ou atraso na entrega da bagagem, deverá ser criado um serviço especial de reclamação de bagagem em todos os aeroportos, onde os passageiros possam apresentar reclamação à chegada. Para o efeito, as transportadoras aéreas deverão facultar aos passageiros um formulário de reclamação em todas as línguas oficiais da UE, que poderá igualmente assumir a forma do relatório sobre irregularidades de bens (PIR). A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer o modelo de formulário normalizado de reclamação através de atos de execução. **[Alt. 19]**

(20) O ***objetivo do*** Regulamento (CE) n.º 261/2004 ~~deverá incluir explicitamente o direito a indemnização~~***é reforçar os direitos dos consumidores, assegurando um elevado nível de proteção*** dos passageiros ~~afetados por atrasos consideráveis, nos termos do acórdão do Tribunal de Justiça~~***dos transportes aéreos no mercado interno, em conformidade com o artigo 38.º da Carta dos Direitos Fundamentais.*** Nos processos apensos C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ~~and~~***e*** Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH) e C-432/07 (Stefan Böck ~~and~~***e*** Cornelia Lepuschitz/Air France SA)[18] (o «acórdão nos processos apensos C-402/07 e C-432/07»)~~. De acordo~~***, o Tribunal de Justiça teve em conta este objetivo ao reconhecer que os passageiros que se veem confrontados com atrasos de voo de três horas ou mais sofrem prejuízo sob a forma de perda de tempo irreversível, que deve ser reparada rapidamente e de forma normalizada.***

---

18 Acórdão do Tribunal de Justiça (Quarta Secção) de 19 de novembro de 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon* e *Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07), e *Stefan Böck* e *Cornelia Lepuschitz/Air France SA* (C-432/07), processos apensos C-402/07 e C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Baseando-se no princípio da igualdade de tratamento, o Tribunal de Justiça confirmou que tais atrasos consideráveis causam prejuízos comparáveis aos cancelamentos e que não é objetivamente possível justificar uma diferença de tratamento. Especificamente, o Tribunal de Justiça concluiu que, quando o atraso à chegada de um voo é igual ou superior a três horas, os passageiros afetados têm direito a indemnização, tal como os passageiros cujo voo inicial foi cancelado e aos quais uma transportadora aérea não pode oferecer um reencaminhamento nas condições previstas no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), subalínea iii), do regulamento, ou seja, num voo que parta até uma hora antes da hora de partida prevista e chegue ao seu destino final até duas horas depois da hora de chegada prevista. Em conformidade com o princípio da igualdade de tratamento ~~referido nesse acórdão, deverão ser aplicadas as mesmas regras ao reembolso, ao reencaminhamento ou à~~***, tais direitos a*** indemnização ***deverão também abranger os passageiros cujos voos não tenham sido cancelados, mas que sofram uma perda de tempo equivalente devido ao adiamento da partida do voo e atraso à chegada***. ***Por conseguinte, a fim de manter salvaguardas sólidas para os passageiros, em conformidade com o artigo 38.º da Carta, bem como de assegurar proteção uniforme, segurança jurídica e uma aplicação efetiva em todos os Estados-Membros, o Regulamento (CE) n.º 261/2004 deverá estabelecer explicitamente um limiar comum de três horas para indemnização nos casos em que os passageiros sofram uma perda de tempo irreversível igual ou superior a três horas em relação à duração inicialmente prevista pela transportadora aérea.*** **[Alt. 20]**

(21) ~~O acórdão nos processos apensos C 402/07 e C 432/07 referiu-se a um limiar único de três horas para desencadear a indemnização em caso de atraso. No entanto, a experiência adquirida desde a adoção do Regulamento (CE) n.º 261/2004 mostra que muitos atrasos não podem ser resolvidos no prazo de três horas referido nesse acórdão e que um limiar curto pode aumentar o número de cancelamentos de voos quando as transportadoras aéreas reduzem os efeitos multiplicadores dos voos atrasados nos voos subsequentes, cancelando um ou vários voos para reposicionar a aeronave para um voo seguinte. Na maioria dos casos, o passageiro continuaria a preferir um atraso em detrimento de um cancelamento, uma vez que tem mais garantias quanto à chegada ao destino em causa na primeira oportunidade. Em muitas rotas, a frequência dos voos é limitada e, em caso de cancelamento, o passageiro não pode ser imediatamente reencaminhado. O aumento do limiar de tempo representa, por conseguinte, uma vantagem para o passageiro.~~ **[Alt. 21]**

~~(22) A fim de manter a conectividade, dever-se-á aumentar os limiares acima dos quais os atrasos darão origem a indemnizações, de modo a ter em conta o impacto financeiro e de competitividade no setor. Desta forma, será possível evitar incentivar qualquer aumento no número de cancelamentos ou restrições no número de rotas exploradas ou reduções da conectividade oferecida aos passageiros a longo prazo. Para garantir aos passageiros que viajam na União condições homogéneas em matéria de indemnizações, deverá ser estabelecido um limiar único para todas as viagens na União.~~ **[Alt. 22]**

(23) A indemnização normalizada prevista no Regulamento (CE) n.º 261/2004 serve para compensar uma perda de tempo que é comum a todos os passageiros. ~~Os montantes fixados no Regulamento (CE) n.º 261/2004 podem, em muitos casos, exceder o valor dos danos sofridos pelos passageiros, tal como revelado nos estudos económicos.~~ Por conseguinte, é adequado definir ~~diferentes limiares para fins~~***níveis*** de indemnização em função da distância do voo que sofreu perturbações e do atraso à chegada. **[Alt. 23]**

(24) ~~De acordo com os esforços da União para promover uma mobilidade com impacto neutro no clima e respeitadora do ambiente, é igualmente adequado assegurar que os regimes regulamentares relativos aos direitos dos passageiros dos modos de transporte convergem, na medida do possível, e que a indemnização concedida entre os diferentes modos de transporte é nivelada.~~ **[Alt. 24]**

(24-A) O rótulo «Emissões de voo» instituído ao abrigo do artigo 14.º do Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho[19] está à disposição dos prestadores de serviços, caso pretendam apresentar, num formato facilmente acessível nos seus sítios Web e nos bilhetes, informações precisas e objetivas sobre o impacto ambiental das suas viagens, de uma forma que permita estabelecer comparações. **[Alt. 25]**

---

19 ***Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de outubro de 2023, relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (ReFuelEU Aviação) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) Para garantir a segurança jurídica, o Regulamento (CE) n.º 261/2004 deverá explicitamente confirmar que a alteração dos horários de um voo tem um impacto nos passageiros semelhante ao dos cancelamentos ~~ou~~***,*** dos atrasos ***ou das recusas de embarque***, devendo, por conseguinte, criar os mesmos direitos. **[Alt. 26]**

(26) Os passageiros que perdem um voo de ligação que faz parte de um trajeto em resultado de uma perturbação***, de uma alteração de horário ou de um atraso*** num voo anterior deverão obter a assistência adequada enquanto aguardam o reencaminhamento. Nesses casos, de acordo com o princípio da igualdade de tratamento ***e com o acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-11/11 (Air France/ Folkerts)***[20], os passageiros deverão ter direito a uma indemnização quando chegam ao destino final do seu voo ou transporte alternativo, numa base semelhante à dos passageiros confrontados com perturbações em voos diretos***, devido ao atraso à chegada ao destino final do seu trajeto de viagem***. **[Alt. 27]**

---

20 ***Acórdão do Tribunal de Justiça, Grande Secção, de 26 de fevereiro de 2013, Air France/Heinz Gerke Folkerts e Luz Tereza Folkerts, C 11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) No momento da reserva e antes da compra dos bilhetes, as transportadoras aéreas ou, conforme adequado, os intermediários deverão informar claramente os passageiros sobre se os seus planos de viagem seriam abrangidos por um único contrato de transporte aéreo e sobre os seus direitos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 261/2004, em especial no que diz respeito à perda de voos de ligação.

(28) Para reforçar a proteção dos passageiros, é necessário clarificar que os passageiros cujo voo tenha sido atrasado deverão beneficiar do direito a assistência e a indemnização, independentemente de a espera ter lugar no terminal do aeroporto ou a bordo da aeronave. No entanto, uma vez que, neste último caso, os passageiros não têm acesso aos serviços disponíveis nos terminais, os seus direitos deverão ser reforçados no que respeita a necessidades básicas e à possibilidade de desembarcar. O direito a desembarcar só pode ser limitado se existirem razões que se prendam com questões de segurança, imigração ou controlo do tráfego aéreo. Se a transportadora aérea estiver prestes a desembarcar passageiros, mas for informada pelas autoridades de controlo do tráfego aéreo de que o voo está autorizado a descolar iminentemente, deverá poder recusar o desembarque de passageiros.

(29) Quando um passageiro opta pelo reencaminhamento na primeira oportunidade, a transportadora aérea faz com frequência depender esse reencaminhamento da disponibilidade de lugares nos serviços por ela prestados, impedindo assim os seus passageiros de optarem por um reencaminhamento mais rápido recorrendo a serviços alternativos. Por conseguinte, a transportadora deverá também propor outras opções de reencaminhamento, inclusive para um aeroporto alternativo, por uma rota diferente, com outra transportadora ou através de outros modos de transporte, sempre que tal solução permita acelerar o reencaminhamento. O reencaminhamento alternativo dependerá da disponibilidade de lugares. ~~Se a transportadora aérea não tiver oferecido um reencaminhamento e o tempo de espera acumulado for prolongado por, pelo menos, três horas, o passageiro deverá ter o direito de organizar o seu próprio reencaminhamento para chegar ao seu destino final sem demora injustificada.~~ Esse reencaminhamento deverá ser efetuado, sob determinadas condições, a expensas da transportadora aérea e concedido sob condições de transporte equivalentes. **[Alt. 28]**

(30) Ao reencaminhar os passageiros, as transportadoras aéreas deverão procurar assegurar que os passageiros possam viajar com a sua bagagem, incluindo bagagem registada e não registada. A transportadora aérea deverá ser autorizada pelo passageiro a proceder de outro modo se as restrições ao transporte de bagagens puderem causar novos atrasos aos passageiros que aguardam o reencaminhamento, sem prejuízo da sua responsabilidade relativamente à bagagem dos passageiros regida pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97 e pela Convenção de Montreal para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, aprovada em 28 de Maio de 1999, em Montreal (a «Convenção de Montreal»).

(31) A comparabilidade das condições de transporte pode depender de uma série de fatores e das circunstâncias específicas. Na medida do possível e sempre que não implicar mais atrasos, os passageiros não deverão ser transferidos para serviços de transporte de classe inferior em comparação com o da reserva. O reencaminhamento deverá ser oferecido sem qualquer custo adicional para o passageiro, mesmo se os passageiros forem reencaminhados com outra transportadora aérea, noutro modo de transporte ou numa classe superior, ou a uma tarifa mais elevada do que a paga originalmente pelo serviço. Deverão ser envidados esforços razoáveis para evitar correspondências suplementares. ~~Ao utilizar outra transportadora aérea ou um modo de transporte alternativo para reencaminhamento~~***As pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida não deverão ser sujeitas a nenhum voo de ligação adicional quando forem reencaminhadas, salvo acordo em contrário do passageiro.***

O tempo total de viagem deverá ser tão próximo quanto razoavelmente possível do tempo de viagem programado do voo inicial***, tendo em conta as opções disponíveis no aeroporto onde ocorreu a perturbação***, na mesma classe de transporte ou numa classe superior, se necessário. Se se encontrarem disponíveis vários voos com horários comparáveis, os passageiros com direito a reencaminhamento deverão aceitar a oferta de reencaminhamento feita pela transportadora aérea, inclusive com as transportadoras aéreas que cooperam com a transportadora aérea operadora. Se a ***transportadora aérea operadora propuser ao passageiro um reencaminhamento em condições de transporte equivalentes, o passageiro deverá aceitar esse reencaminhamento. Se a transportadora aérea operadora propuser ao passageiro opções de reencaminhamento que não ofereçam condições de transporte equivalentes, o passageiro poderá recusar esse reencaminhamento. O direito ao reencaminhamento, incluindo a organizar o seu próprio reencaminhamento, deverá ser mantido. Se a*** assistência a pessoas com deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida tiver sido reservada para o voo inicial, essa assistência deverá também estar disponível na rota alternativa, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho[21]. **[Alt. 29]**

---

21 Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo (JO L 204 de 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31-A) ***Se um passageiro tiver informado a transportadora aérea operadora da sua escolha de prosseguir a viagem, e se a transportadora aérea operadora não tiver oferecido um reencaminhamento no prazo de três horas, o passageiro deverá ter o direito de organizar o seu próprio reencaminhamento em condições de transporte equivalentes, a fim de chegar ao seu destino final sem mais demora. No entanto, o passageiro deverá manter o direito a reencaminhamento pela transportadora aérea operadora até ter informado a transportadora aérea operadora da sua decisão de organizar o seu próprio reencaminhamento. Ao organizarem o seu próprio reencaminhamento, os passageiros deverão limitar as despesas ao necessário, razoável e adequado.*** **[Alt. 30]**

(31-B) ***A assistência poderá ser limitada ou recusada se a sua prestação, por si só, causasse mais atrasos aos passageiros que aguardam um voo atrasado ou o reencaminhamento. Se um voo sofrer um atraso no final do dia, mas for possível prever que parta dentro de um curto período de tempo, e se a transferência dos passageiros para um hotel e de volta para o aeroporto a meio da noite for suscetível de causar um atraso muito maior, a transportadora aérea deverá poder recusar a oferta de alojamento em hotel e o correspondente transporte. Do mesmo modo, se uma transportadora aérea estiver prestes a fornecer alimentos e bebidas, mas for informada de que o voo está pronto para o embarque, deverá ser autorizada a suspender a prestação dessa assistência. À parte estes casos, esta limitação só deverá ser aplicada em casos muito excecionais, porquanto deverão ser envidados todos os esforços para reduzir os inconvenientes para os passageiros.*** **[Alt. 31]**

(32) As transportadoras aéreas deverão oferecer assistência aos passageiros desde a hora prevista para a partida até à partida do seu voo ~~ou do transporte alternativo~~. As transportadoras aéreas são atualmente confrontadas com um regime de responsabilidade ilimitada no que respeita ao alojamento dos passageiros em caso de circunstâncias extraordinárias prolongadas no tempo. ~~Esta incerteza, associada à ausência de limites temporais previsíveis, pode pôr em risco a estabilidade financeira das transportadoras, com consequentes efeitos negativos para os passageiros em termos de conectividade.~~ As transportadoras aéreas deverão, por conseguinte, poder limitar a ~~oferta de~~***prestação de assistência no que respeita à duração do*** alojamento***, e, nos casos em que os passageiros organizem o seu alojamento, no que respeita aos custos e à assistência,*** a três noites. Além disso, os planos de contingência e um reencaminhamento rápido deverão reduzir o risco de os passageiros ficarem retidos em terra por longos períodos. **[Alt. 32]**

(33) Os passageiros com necessidades específicas, como as pessoas com deficiência, as pessoas com mobilidade reduzida, crianças não acompanhadas, bebés, as grávidas e as pessoas que necessitam de cuidados médicos específicos, como as pessoas com diabetes grave ou epilepsia, podem requerer uma atenção especial por parte da transportadora aérea operadora. Em especial, pode ser mais difícil encontrar alojamento em caso de perturbações nos voos. Por conseguinte, as restrições no direito a receber alojamento em caso de circunstâncias extraordinárias não deverão***, em caso algum,*** ser aplicadas a estas categorias de passageiros~~, desde que tenham informado em tempo útil a transportadora aérea operadora~~. **[Alt. 33]**

(33-A) Importa que os prestadores de serviços assegurem que as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida tenham o direito permanente de utilizar gratuitamente no avião aparelhos de proteção respiratória homologados em termos de segurança. A Comissão deverá elaborar uma lista do equipamento de oxigénio medicinal homologado em colaboração com o setor e as organizações representativas das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, tendo em conta os requisitos de segurança. **[Alt. 34]**

(34) O Regulamento (CE) n.º 261/2004 também se aplica aos passageiros que reservaram o seu transporte aéreo como parte de uma viagem organizada. O presente regulamento modificativo visa melhorar ainda mais a coerência entre a Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho[22] e o Regulamento (CE) n.º 261/2004. A esse respeito, os passageiros ***deverão poder escolher ao abrigo de qual destes dois atos jurídicos apresentam as suas reclamações e, quando aplicável, apresentar reclamações com base nos dois atos jurídicos. Um passageiro que tenha reservado o seu transporte aéreo como parte de uma viagem organizada deverá poder apresentar reclamações ao abrigo dos dois atos jurídicos quando, por exemplo, tiver recebido uma indemnização da transportadora aérea pelo atraso de um voo, mas tiver direito a uma redução de preço ou a indemnização a conceder pelo organizador por serviços específicos, como uma noite de hotel, refeições, uma excursão ou outros eventos que tenham sido perdidos em consequência do atraso do voo.***

---

22 Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2015, relativa às viagens organizadas e aos serviços de viagem conexos, que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 e a Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 90/314/CEE do Conselho (JO L 326 de 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

No entanto, os passageiros não deverão ser autorizados a acumular direitos ~~correspondentes, em especial no âmbito~~na medida em que a indemnização ou redução de preço pertinente concedida ao abrigo de ambos os atos ~~legislativos~~salvaguarde o mesmo interesse ou tenha o mesmo objetivo. Se os passageiros apresentarem a sua reclamação à transportadora aérea, esta deverá pagar o montante total da indemnização devida nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Se os passageiros apresentarem uma reclamação ao abrigo da Diretiva (UE) 2015/2302, a indemnização paga pela transportadora aérea deverá ser deduzida dos pagamentos devidos nos termos da Diretiva (UE) 2015/2302, na medida em que os direitos subjacentes salvaguardem o mesmo interesse ou tenham o mesmo objetivo. **[Alt. 35]**

(35) A percentagem de atrasos e de cancelamentos de voos atualmente registada na União não se deve a razões exclusivamente imputáveis às transportadoras aéreas. Para incentivar todos os intervenientes na cadeia de transporte aéreo a procurar soluções eficazes e em tempo útil destinadas a minimizar as consequências negativas desses atrasos e cancelamentos para os passageiros, o direito das transportadoras aéreas de obter reparação junto de terceiros que tenham contribuído para a ocorrência de que decorre a indemnização ou outras obrigações não deverá ser restringido pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004.

(36) No seu acórdão no processo C-502/18 (CS e outros/České aerolinie a.s.)[23] sobre a interpretação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, o Tribunal de Justiça considerou que, no caso de voos sucessivos, abrangidos pelo âmbito de aplicação desse regulamento, qualquer transportadora aérea operadora que tenha participado na realização de, pelo menos, um desses voos sucessivos é responsável por compensar o passageiro nos termos desse regulamento, independentemente de o voo que a transportadora aérea operou ter ou não sofrido perturbações. Embora o Regulamento (CE) n.º 261/2004 preveja que as transportadoras operadoras que exercem funções ao abrigo do mesmo podem solicitar uma indemnização a terceiros, o estudo demonstrou que o direito de regresso previsto nesse regulamento é pouco eficaz. Consequentemente, as transportadoras aéreas da União suportam um encargo financeiro desproporcionado em comparação com as transportadoras aéreas de países terceiros. A fim de restabelecer a competitividade das transportadoras aéreas da União, de acordo com as recomendações do relatório intitulado «Futuro da Competitividade Europeia» de setembro de 2024 (o «relatório Draghi»), e de manter, a longo prazo, a conectividade, a revisão do Regulamento (CE) n.º 261/2004 deverá, por conseguinte, limitar a responsabilidade das transportadoras aéreas aos voos que operam como transportadora aérea operadora. **[Alt. 36]**

---

23 Acórdão do Tribunal de Justiça (Nona Secção) de 11 de julho de 2019, CS e o./České aerolinie a.s., C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) O Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho[24] exige que o contratante de serviços de transporte aéreo informe o passageiro da identidade da transportadora aérea operadora e a Diretiva 93/13/CEE do Conselho[25] exige que o vendedor ou fornecedor preste informações ao consumidor sobre os termos e condições do contrato. Os passageiros deverão ser informados mais pormenorizadamente sobre os seus direitos em caso de perturbação num voo, e deverão também ser devidamente informados sobre as causas da perturbação, logo que essa informação se encontre disponível. Essa informação deverá também ser comunicada ***pela transportadora aérea*** sempre que o passageiro tenha adquirido o bilhete através de um intermediário estabelecido na União. Essa informação deverá, no mínimo, ser fornecida pela transportadora aérea ou pelo intermediário em formato acessível e, conforme adequado, através das chamadas notificações «automáticas» de aplicações móveis ou de outros meios digitais. **[Alt. 37]**

---

24 Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Diretiva 93/13/CEE do Conselho, de 5 de abril de 1993, relativa às cláusulas abusivas nos contratos celebrados com os consumidores (JO L 95 de 21.4.1993, p. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) Para garantir uma melhor aplicação dos direitos dos passageiros, os organismos nacionais de execução deverão supervisionar a execução do Regulamento (CE) n.º 261/2004 e decidir sobre sanções adequadas para incentivar o cumprimento desse regulamento.~~ **[Alt. 38]**

(38-A) O Relatório Especial 15/2021 do Tribunal de Contas Europeu concluiu que os organismos nacionais de execução não dispõem de uma boa visão geral do cumprimento dos direitos dos passageiros por parte dos operadores. Nas suas avaliações, a Comissão também concluiu que a abordagem global dos organismos nacionais de execução no que respeita ao acompanhamento da aplicação dos regulamentos varia significativamente: embora alguns organismos nacionais de execução tendam a ser muito pró-ativos, outros parecem apenas reagir às reclamações que recebem. Para colmatar estas lacunas e assegurar uma melhor aplicação dos direitos dos passageiros, importa reforçar os mecanismos de execução através da concessão de independência aos organismos nacionais de execução, da criação de um mecanismo de cooperação transfronteiriça, do reforço dos seus poderes para obter informações junto das transportadoras e da aplicação de um regime de sanções mais eficaz. **[Alt. 39]**

(39) A fim de assegurar uma melhor aplicação dos direitos dos passageiros, os Estados-Membros deverão garantir que os consumidores tenham acesso a mecanismos de resolução extrajudicial de litígios após terem apresentado, sem sucesso, uma reclamação ou um pedido à transportadora aérea ou ao intermediário. ~~Esses mecanismos não deverão prejudicar o direito de os Estados-Membros determinarem se~~ A participação das transportadoras aéreas ~~ou~~***e*** dos intermediários ***abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento nos procedimentos de resolução alternativa de litígios*** deverá ser obrigatória ***e as decisões deles decorrentes deverão ser vinculativas***. **[Alt. 40]**

(39-A) Tendo em conta que a aviação comercial constitui um mercado integrado da União, as medidas que visam garantir a execução do presente regulamento serão mais eficazes a nível da União em caso de participação acrescida por parte da Comissão. Mais especificamente, importa que a Comissão promova a sensibilização junto do público para o cumprimento por parte das transportadoras aéreas dos requisitos relativos aos direitos dos passageiros, através da publicação de uma lista de transportadoras aéreas que, sistematicamente, não cumpram o presente regulamento. **[Alt. 41]**

(40) Se os passageiros optarem pelo reembolso por oposição ao reencaminhamento deverão recebê-lo automaticamente, em tempo útil, sem obrigação de apresentar um pedido específico.

(41) Os passageiros deverão ser devidamente informados pela transportadora aérea ou pelo intermediário sobre os procedimentos aplicáveis em caso de apresentação de pedidos de indemnização ou reclamações às transportadoras aéreas ou aos intermediários, devendo receber uma resposta das transportadoras aéreas ou dos intermediários em tempo útil. Caso a entidade gestora do aeroporto ative o seu plano de contingência, os prazos de resposta podem ser prorrogados.

(42) Os passageiros deverão ainda ter a possibilidade de apresentar litígios individuais a um ou mais organismos responsáveis pela resolução extrajudicial de litígios na sequência de reclamações apresentadas à transportadora aérea. Todavia, uma vez que o direito a recurso perante um tribunal é um direito fundamental reconhecido no artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, estas medidas não deverão impedir nem prejudicar o acesso dos passageiros aos tribunais.

(43) A fim de permitir que os passageiros exerçam os seus direitos em relação a pedidos, reclamações e litígios individuais, os passageiros deverão poder apresentar um pedido direta e pessoalmente às transportadoras aéreas, aos intermediários ou aos organismos competentes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de forma clara e acessível.

(44) Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência[26], e a fim de assegurar que os danos, a destruição ou o extravio de equipamento de mobilidade ou a lesão ou morte de cães-guias credenciados sejam compensados pelo seu custo total de substituição, as transportadoras aéreas deverão oferecer às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, tal como definido no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, a oportunidade de fazer gratuitamente uma declaração especial de interesse, o que, nos termos da Convenção de Montreal, lhes permite obter uma indemnização total ***por perdas ou danos***. ***As transportadoras aéreas deverão informar os passageiros, aquando da reserva dos bilhetes, acerca da existência da referida declaração e dos direitos que dela decorrem.*** **[Alt. 42]**

(45) A pessoa com deficiência e a pessoa com mobilidade reduzida deverá ter direito a receber imediatamente das transportadoras aéreas um substituto temporário do equipamento de mobilidade registado em caso de extravio, destruição ou danificação do mesmo. Dado que os cães-guias credenciados não podem ser facilmente substituídos, deverão ser fornecidas outras soluções temporárias em substituição do extravio, morte ou lesão corporal de cães-guias credenciados.

---

26 JO L 23 de 27.1.2010, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~Nem sempre é claro para os~~***O Regulamento (CE) n.º 261/2004 deverá assegurar o seu objetivo de elevar os padrões de proteção e de informação dos*** passageiros ~~que bagagem estão autorizados a transportar numa aeronave, em termos de dimensões, peso ou número de unidades de bagagem autorizados. Para~~***, reforçar os seus direitos e*** garantir que ~~os passageiros têm perfeito conhecimento da bagagem autorizada incluída no seu bilhete, tanto no que respeita à bagagem não registada como registada,~~ as transportadoras aéreas ~~deverão prestar informações claras sobre a~~***operem em condições harmonizadas, inclusivamente no que concerne às dimensões da*** bagagem ~~autorizada no momento da reserva e no aeroporto. A fim de assegurar conforto pessoal suficiente durante a viagem, tal como reconhecido pelo~~***de mão. Em conformidade com o acórdão do*** Tribunal de Justiça no processo C-487/12 (Vueling Airlines SA/Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27], ~~os~~***a bagagem de mão (ou seja, bagagem não registada) deve ser considerada um «elemento indispensável» do transporte de*** passageiros ~~deverão ser autorizados a transportar na cabina objetos pessoais que constituam um aspeto necessário do seu transporte, sem quaisquer custos~~, desde que ~~os objetos pessoais preencham os requisitos de segurança aplicáveis e cumpram requisitos~~***essas bagagens satisfaçam «exigências*** razoáveis***»*** em termos de peso e dimensões~~.~~ ~~Entende-se por objetos pessoais que constituem aspetos necessários do~~ ***e que, por conseguinte, o seu*** transporte ***não deva ser sujeito a um suplemento de preço. As companhias aéreas deverão também comunicar claramente aos*** ~~de~~ passageiros ~~aqueles que são essenciais para a duração do trajeto e podem incluir passaportes e outros documentos de viagem, medicamentos essenciais, dispositivos pessoais e materiais de leitura, bem como alimentos e bebidas adequados à duração do voo.~~***as dimensões da bagagem de mão.*** **[Alt. 43]**

---

27 Acórdão do Tribunal de Justiça (Quinta Secção) de 18 de setembro de 2014, Vueling Airlines SA/Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

(46-A)É necessária maior clareza em relação aos casos em que objetos pessoais ou bagagens de mão sejam deixados para trás ou perdidos nas cabinas das aeronaves, para facilitar o seu tratamento e assim assegurar um processo simplificado e evitar encargos adicionais ou falhas de comunicação com os passageiros. **[Alt. 44]**

~~(47) No momento da reserva, os passageiros deverão ser informados, num formato claro e acessível, das dimensões e do peso máximos da bagagem que podem trazer consigo na cabina. Sem prejuízo do princípio da liberdade de tarifação, as transportadoras aéreas deverão definir uma política razoável em termos de dimensão da bagagem de mão, que permita ao passageiro transportar para a cabina uma unidade de bagagem de mão, desde que preencha os requisitos de segurança aplicáveis. Dada a diversidade das políticas das transportadoras aéreas, é conveniente que a viabilidade de estabelecer regras mínimas uniformes para a bagagem de mão seja avaliada quando da revisão Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho[28].~~ **[Alt. 45]**

~~[28] Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Os instrumentos musicais podem ter um enorme valor monetário, artístico e histórico. Além disso, os instrumentos musicais são as ferramentas da atividade comercial dos músicos, utilizados regularmente para ensaios e atuações, e não podem ser facilmente substituídos. Por conseguinte, os passageiros deverão ter o direito de transportar os instrumentos musicais na cabina sob a sua própria responsabilidade, desde que esses instrumentos respeitem as regras em matéria de capacidade e segurança e a política da transportadora aérea em matéria de bagagem máxima autorizada. ***A fim de permitir que os passageiros em causa avaliem se o seu instrumento musical pode ser arrumado na cabina, as transportadoras aéreas deverão informá-los sobre a dimensão dos espaços de arrumação.*** Se forem cumpridos os requisitos em matéria de capacidade e segurança, a transportadora aérea deverá envidar esforços de modo a permitir que os passageiros transportem instrumentos musicais em lugares adicionais, desde que tenham sido pagas as tarifas correspondentes. Se tal não for possível, os instrumentos musicais deverão, sempre que possível, ser transportados em condições adequadas no compartimento de carga da aeronave. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 2027/97 deverá ser alterado em conformidade. **[Alt. 46]**

(49) Dado o curto prazo para a apresentação de reclamações relativas aos direitos e obrigações abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97, as transportadoras aéreas deverão disponibilizar aos passageiros a possibilidade de apresentarem uma reclamação, fornecendo um formulário de reclamação em formato acessível tanto aos passageiros com deficiência como a pessoas que não utilizem ferramentas digitais. As transportadoras aéreas deverão, pelo menos, disponibilizar o formulário de reclamação nas suas aplicações móveis e nos seus sítios Web. Esse formulário de reclamação deverá permitir ao passageiro apresentar imediatamente uma reclamação sobre a bagagem danificada, atrasada ou extraviada.

(50) Uma vez que as questões relativas a seguros se regem agora pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 785/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho[29], o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2027/97 tornou-se obsoleto. Deverá, por conseguinte, ser suprimido.

---

29 Regulamento (CE) n.º 785/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves (JO L 138 de 30.4.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) É necessário que os limites monetários referidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2027/97 sejam alterados regularmente pelas transportadoras aéreas, de modo a ter em conta a evolução da situação económica, conforme revista pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), ao abrigo do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal.~~ **[Alt. 47]**

(52) O relatório Draghi salientou o papel essencial dos transportes para a competitividade da União. Salientou igualmente o risco de desvio de empresas, resultante de regulamentações assimétricas, de plataformas de transporte na União para plataformas de países vizinhos da União. O Regulamento (CE) n.º 261/2004 aplica-se aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que se apliquem os Tratados, apenas se a transportadora aérea operadora do voo em causa for uma transportadora aérea da União. ~~No prazo de três anos a contar da aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004, a Comissão deverá avaliar a viabilidade~~***Estas conclusões vêm corroborar a decisão do legislador da União*** de rever o âmbito de aplicação desse regulamento, tendo em vista o reforço do nível de proteção dos passageiros e condições de concorrência equitativas entre as transportadoras aéreas da União e de países terceiros. **[Alt. 48]**

(53) ~~No contexto da revisão do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, deverá ser ponderado um mecanismo para proteger os~~***A proteção financeira dos*** passageiros em caso de ***incumprimento por parte de uma companhia aérea é um elemento constitutivo fundamental de um regime eficaz em matéria de direitos dos passageiros. A fim de reforçar a proteção dos passageiros aéreos em caso de cancelamento de voos devido à*** insolvência ***de uma transportadora aérea ou à suspensão das operações de uma transportadora aérea na sequência da revogação da sua licença de exploração, as*** ~~das~~ transportadoras aéreas ***deverão ser obrigadas a fazer prova da existência de garantias para assegurar o reembolso dos passageiros ou o seu repatriamento.*** **[Alt. 49]**

(53-A)A criação de um fundo de garantia ou de um sistema de seguro obrigatório, por exemplo, permitirá às transportadoras aéreas assegurar o reembolso dos passageiros ou o seu repatriamento na sequência de uma anulação de voo por motivos de insolvência da transportadora aérea ou da suspensão das suas atividades em resultado da revogação da respetiva licença de exploração. **[Alt. 50]**

(54) A Gronelândia está sujeita a condições meteorológicas particularmente difíceis e é caracterizada por uma densidade populacional muito baixa e pelo afastamento dos seus locais povoados. A fim de assegurar a conectividade e manter a disponibilidade de voos no interior da Gronelândia, os voos no interior da Gronelândia não deverão ser abrangidos pelas obrigações em matéria de indemnização, nomeadamente quando esses voos são voos de ligação com chegada ou partida no território de um Estado-Membro ao qual se aplicam os Tratados. **[Alt. 51]**

(55) O Regulamento (CE) n.º 261/2004 não deverá prejudicar o estatuto e a soberania sobre o istmo de Gibraltar em que se situa o aeroporto de Gibraltar nem a posição jurídica do Reino de Espanha a este respeito e, tendo em conta as circunstâncias atuais e a fim de proporcionar segurança jurídica, deverá especificar-se que as regras do Regulamento (CE) n.º 261/2004 só se aplicam ao aeroporto de Gibraltar quando, na sequência de uma resolução do litígio entre o Reino de Espanha e o Reino Unido, o Reino da Espanha estiver em condições de exercer um controlo efetivo sobre o referido aeroporto e de assegurar a aplicação das regras estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 261/2004 a esse aeroporto e tiver sido publicada uma notificação da resolução do litígio no Jornal Oficial da União Europeia. **[Alt. 52]**

(55-A)O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, em especial na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, nomeadamente a defesa dos consumidores, o direito à proteção dos dados pessoais, a proibição de qualquer forma de discriminação e a integração das pessoas com deficiência e o direito à ação e a um tribunal imparcial. **[Alt. 53]**

(55-B) A fim de melhorar a proteção dos passageiros para além das fronteiras da União, tais direitos deverão também ser incluídos em acordos bilaterais e internacionais. **[Alt. 54]**

(55-C) Em todos os aeroportos da União com um volume anual de tráfego de passageiros superior a um milhão de passageiros, deverão ser disponibilizadas instalações específicas para passageiros com deficiência grave que necessitem de vestiários e sanitários adequados, sem nenhum custo para o passageiro. **[Alt. 55]**

(56) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, proteger os direitos dos passageiros dos transportes aéreos de forma justa e equilibrada, garantir a competitividade do setor da aviação da União e manter a conectividade dos passageiros a longo prazo, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 261/2004 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Objeto

«O presente regulamento estabelece, nas condições a seguir especificadas, os direitos mínimos dos passageiros dos transportes aéreos, em caso de:

a) Recusa de embarque;

b) Cancelamento, atraso ou reprogramação de voo;

c) Perda de voo de ligação;

d) Mudança para classe superior ou inferior.»;

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) As alíneas b) a f) passam a ter a seguinte redação:

«b) "Transportadora aérea operadora", uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato de transporte aéreo com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro, incluindo uma transportadora aérea que utilize a aeronave de outra transportadora aérea, com tripulação, ou sem ela, dessa outra transportadora aérea, para a realização dos seus voos;

c) "Transportadora aérea da União", uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro nos termos do disposto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho*;

c-A) "Entidade gestora do aeroporto", a entidade que, a par ou não de outras atividades conforme os casos, tem por missão, nos termos das disposições legislativas, regulamentares ou contratuais nacionais, administrar e gerir as infraestruturas de um aeroporto ou de uma rede de aeroportos, bem como coordenar e fiscalizar as atividades dos operadores presentes nos aeroportos ou na rede de aeroportos em causa; **[Alt. 56]**

d) “Organizador”, qualquer pessoa na aceção do artigo 3.º, n.º 8, da Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho**;

e) “Viagem organizada”, uma combinação de serviços de viagem na aceção do artigo 3.º, ponto 2, da Diretiva (UE) 2015/2302;

f) “Bilhete”, a prova válida, independentemente da sua forma, de um contrato de transporte aéreo.

f-A) “Custo do bilhete de avião”, o preço final a pagar ao terminar o processo de reserva que inclui a tarifa aérea e todos os impostos, encargos, sobretaxas e taxas aplicáveis que são pagos por todos os serviços opcionais e não opcionais incluídos no bilhete, com exceção das taxas de intermediação, independentemente de esses extras e taxas terem sido pagos juntamente com as tarifas do serviço de transporte ou separadamente numa fase posterior; **[Alt. 57]**

f-B) “Reserva”, o facto de o passageiro dispor de um bilhete ou de outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo organizador; **[Alt. 58]**

---

* Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2015, relativa às viagens organizadas e aos serviços de viagem conexos, que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 e a Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 90/314/CEE do Conselho (JO L 326 de 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).»;

~~b) É suprimida a alínea g);~~ **[Alt. 59]**

c) As alíneas h) a l) passam a ter a seguinte redação:

«h) “Destino final”, o destino do voo ou do último voo de ligação de um trajeto;

i) “Pessoa com deficiência” e «pessoa com mobilidade reduzida”, ~~uma~~***qualquer*** pessoa que ~~tenha uma incapacidade física, mental, intelectual ou sensorial, de caráter permanente ou temporário, 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~~***se encontre limitada na sua*** mobilidade ~~ao utilizar~~***quando utiliza*** um meio de transporte ~~esteja diminuída~~ devido à***a qualquer incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), incapacidade ou deficiência intelectual, ou a qualquer outra causa de incapacidade, ou*** idade***, e cuja situação exija uma atenção adequada e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas***; **[Alt. 60]**

j) “Recusa de embarque”, a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque nas condições estabelecidas no artigo 4.º, n.º 1, ou caso tenham sido previamente informados de que lhe será recusado o embarque contra sua vontade~~, exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como motivos de saúde ou de segurança, ou a falta da necessária documentação de viagem~~; **[Alt. 61]**

k) “Voluntário”, o passageiro que se tenha apresentado no embarque nas condições estabelecidas no artigo 4.º, n.º 1, e que, a pedido da transportadora aérea, se disponha a não embarcar na aeronave para o seu voo a troco de benefícios;

l) “Cancelamento”, a não realização de um voo que estava previamente programado e para o qual foi emitido um contrato de transporte aéreo, e inclui situações em que:

i) a aeronave descolou mas, por qualquer razão, ou foi desviada para um aeroporto diferente do aeroporto de chegada indicado no bilhete, ou regressou ao aeroporto de partida e não pôde continuar para o aeroporto de chegada indicado no bilhete, ~~a menos que o aeroporto de chegada efetivo e o aeroporto de chegada indicado no bilhete sirvam a mesma localidade, cidade ou região e a transportadora aérea tenha assegurado o transporte do passageiro para o aeroporto de chegada indicado no bilhete, ou~~***ou*** **[Alt. 62]**

ii) ~~tenha~~***ttenha*** sido emitido um bilhete para um voo e em que a hora de partida indicada no bilhete do passageiro tenha sido antecipada em mais de uma hora~~, a menos que o horário de registo e de embarque se mantenha inalterado, ou que o passageiro tenha viajado no voo reprogramado;;~~***.***»; **[Alt. 63]**

d) São aditadas as seguintes alíneas:

«m) “País terceiro”, qualquer país ou parte do território de um Estado-Membro a que não se apliquem os Tratados;

n) “Atraso na partida”, a diferença de tempo entre a hora de partida indicada no bilhete do passageiro e a hora real da partida do voo;

o) “Atraso à chegada”, a diferença de tempo entre a hora de chegada indicada no bilhete do passageiro e a hora real da chegada do voo; ***um voo realizado numa aeronave que descolou, mas que foi posteriormente obrigada a regressar ao aeroporto de partida e descolou novamente mais tarde, é considerado um voo com atraso à chegada;*** **[Alt. 64]**

p) “Classe de transporte”, uma parte da cabina de passageiros da aeronave caracterizada por ***um código específico indicado no contrato de transporte aéreo ou por uma combinação de*** assentos diferentes, uma configuração de assentos diferente ~~ou quaisquer~~***e*** outras diferenças no serviço prestado aos passageiros, ***como serviços de refeição específicos,*** em comparação com outras zonas da cabina; **[Alt. 65]**

q) “Contrato de transporte aéreo”, um contrato de transporte celebrado entre uma transportadora aérea ou o seu agente autorizado e um ~~passageiro~~***ou mais passageiros***, tendo em vista a prestação de um ou mais voos; **[Alt. 66]**

~~r) “Circunstâncias extraordinárias”, as circunstâncias que, pela sua natureza ou origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao seu controlo efetivo, tal como as circunstâncias na lista não exaustiva de circunstâncias extraordinárias que consta do ponto 1 do anexo, mas excluídas as circunstâncias na lista não exaustiva de circunstâncias que consta do ponto 2 do anexo;~~ **[Alt. 67]**

s) “Voo”, uma operação de transporte aéreo operada por uma única aeronave entre dois aeroportos tal como especificado no bilhete através de um itinerário predeterminado, de um horário e de um número único de identificação, independentemente de existirem escalas intermédias exclusivamente para fins técnicos e operacionais;

t) “Voo de ligação”, um voo ***abrangido por um único contrato de transporte, por uma única referência de reserva, ou ambos,*** que, como parte de um trajeto, visa permitir ao passageiro partir do ponto de partida inicial e chegar a um ponto de transferência para partir noutro voo, ou que visa permitir ao passageiro partir de um ponto de transferência para atingir outro ponto de correspondência ou o seu destino final; **[Alt. 68]**

u) “Escala”, uma interrupção intencional de um trajeto abrangido por um único contrato de transporte aéreo por um período de tempo superior ao necessário para o trânsito direto através de um voo ou, havendo mudança de voo, por um período que normalmente se estende até à hora de partida do voo de ligação seguinte e inclui, em casos excecionais, uma estadia de uma noite;

v) “Trajeto”, um voo ou voos de ligação em que o passageiro é transportado do ponto de partida inicial para o seu destino final nos termos de um único contrato de transporte aéreo, com voos de ida e volta considerados trajetos separados;

w) “Hora de partida”, a hora a que a aeronave sai da posição de partida, quer com a ajuda de um veículo de reboque quer pelos seus próprios meios (hora de remoção dos calços);

x) “Hora de chegada”, a hora a que a aeronave chega à posição de chegada e os travões de estacionamento são acionados (hora de colocação dos calços);

y) “Atraso na pista”, o período de tempo, superior a 30 minutos, durante o qual a aeronave permanece no solo, entre o fecho das portas da aeronave e a hora de descolagem da aeronave, na partida, ou um período de tempo, superior a 30 minutos, entre a aterragem da aeronave na pista e a abertura das portas da aeronave à chegada;

z) “Noite”, o período entre a meia-noite e as 06h00;

z-A) “Criança”, uma pessoa com menos de 14 anos à data de partida do voo ou do primeiro voo de ligação ao abrigo de um contrato de transporte aéreo;

z-A-A) “Criança não acompanhada”, uma criança que viaja sem um acompanhante adulto e à qual a transportadora aérea se comprometeu a prestar assistência de acordo com as regras por si publicadas; **[Alt. 69]**

z-B) “Bebé”, uma pessoa com menos de dois anos à data de partida do voo ou do primeiro voo de ligação ao abrigo de um contrato de transporte aéreo;

z-C) “Suporte duradouro”, qualquer instrumento que possibilite ao passageiro conservar informações, de um modo que, no futuro, lhe permita aceder às mesmas durante um período de tempo adequado aos fins a que as informações se destinam e que possibilite a reprodução inalterada das informações armazenadas;

z-D) “Formato acessível”, um formato que dá a uma pessoa com deficiência ou a uma pessoa com mobilidade reduzida acesso a todas as informações pertinentes, incluindo através da concessão a essa pessoa de acesso tão praticável e confortável como o de uma pessoa sem deficiência ou incapacidade, e que preenche os requisitos de acessibilidade definidos nos termos da legislação aplicável, nomeadamente da Diretiva (UE) 2019/882 do Parlamento Europeu e do Conselho*;

z-E) “Perturbação”, a recusa de embarque, o cancelamento, o atraso na partida, ou o atraso à chegada;

z-F) “Ponto de partida inicial”, o ponto de partida do voo ou do primeiro voo de ligação num trajeto~~.~~***;***

z-F-A) ***"Objeto pessoal", uma unidade de bagagem não registada, que cumpre os requisitos em matéria de segurança, e com dimensões máximas de 40x30x15 cm ou na condição de caber sob o banco em frente ao qual o passageiro está sentado;*** **[Alt. 70]**

z-F-B) ***"Bagagem de mão", uma unidade de bagagem não registada que não é um objeto pessoal e que cumpre os requisitos em matéria de segurança.*** **[Alt. 71]**

---

* Diretiva (UE) 2019/882 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços (JO L 151 de 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).»;

3) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º
Âmbito

1. O presente regulamento aplica-se:

a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que os Tratados se aplicam;

b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que os Tratados se aplicam, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização ***equivalentes*** e tenham recebido assistência nesse país terceiro~~, se a transportadora aérea operadora do voo em causa for uma transportadora aérea da União~~. **[Alt. 72]**

2. O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros que:

   a) Tenham um bilhete para o voo em causa; ou

   b) Tenham sido transferidos por uma transportadora aérea ou um intermediário do voo para o qual tinham bilhete para outro voo, independentemente do motivo.

3. ~~O presente regulamento não se aplica aos passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público. No entanto, o presente regulamento aplica-se aos passageiros com bilhetes emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial de uma transportadora aérea ou de um intermediário.~~ **[Alt. 73]**

4. Sem prejuízo do artigo 8.º, n.º 2, alínea d), o presente regulamento aplica-se unicamente aos passageiros transportados em aeronaves motorizadas de asa fixa.

5. Salvo indicação em contrário, a transportadora aérea operadora é responsável pelo cumprimento das obrigações previstas no presente regulamento.

6. Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º do presente regulamento, o presente regulamento também se aplica aos passageiros transportados em conformidade com os termos de um contrato de viagens organizadas na aceção do artigo 3.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2015/2302, a menos que esse contrato de viagem organizada seja rescindido ou que a sua execução seja afetada por razões que não sejam uma perturbação desse voo.»;

~~7. O artigo 7.º do presente regulamento não é aplicável se a perturbação ocorrer num voo de ligação que tenha tanto partida como chegada num aeroporto na Gronelândia.~~ **[Alt. 74]**

~~8. O presente regulamento não prejudica a posição jurídica do Reino de Espanha no que respeita ao território de Gibraltar, ao istmo e ao aeroporto lá construído.~~ **[Alt. 75]**

~~O presente regulamento é aplicável ao aeroporto de Gibraltar quando, na sequência de uma resolução do seu litígio com o Reino Unido, o Reino de Espanha estiver em condições de exercer um controlo efetivo sobre esse aeroporto e de assegurar a aplicação do presente regulamento a esse aeroporto. O Reino de Espanha notificará a Comissão quando estas condições estiverem preenchidas e a Comissão publicará a notificação relativa à resolução do litígio no Jornal Oficial da União Europeia. O presente regulamento é aplicável a esse aeroporto a partir do primeiro dia do mês seguinte à data da publicação dessa notificação no Jornal Oficial da União Europeia.;»~~ **[Alt. 76]**

4) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Recusa de embarque

1. O presente artigo é aplicável aos passageiros que se apresentem para embarque na porta de embarque, após a conclusão de um registo em linha ou no aeroporto, à hora indicada e tal como estabelecido com antecedência e por escrito (inclusive por via eletrónica) pela transportadora aérea operadora ou pelo intermediário ou, se não estiver indicada a hora de embarque, até 45 minutos antes da hora de partida indicada no bilhete do passageiro. O presente artigo é igualmente aplicável aos passageiros que não se apresentem para embarque quando tiverem sido previamente informados de que lhes será recusado o embarque contra sua vontade.

2. Quando uma transportadora aérea operadora tiver motivos razoáveis para prever a recusa de embarque num voo, informa imediatamente os passageiros em causa. A transportadora aérea operadora esclarece, simultaneamente, os passageiros em causa sobre os seus direitos específicos ao abrigo do presente regulamento aplicáveis ao caso, em especial no que diz respeito ao direito ao reembolso ~~ou~~**,** ao reencaminhamento ~~nos termos do artigo 8.º~~***e à indemnização*** e ao direito à assistência nos termos do ~~artigo 9.º~~***presente regulamento***. **[Alt. 77]**

A transportadora aérea operadora apela a voluntários em condições a acordar entre cada voluntário e a transportadora aérea operadora. ~~Este~~***A transportadora aérea informa os voluntários dos seus direitos em conformidade com o presente regulamento. O*** acordo com cada voluntário relativamente aos benefícios apenas substitui o direito do voluntário em causa à indemnização estipulada no artigo 7.º, n.º 1, se o voluntário o aprovar expressamente por meio de um documento assinado ou de qualquer meio digital num suporte duradouro. Na ausência de uma tal aprovação, o voluntário é indemnizado~~, sem demora injustificada e o mais tardar no prazo de sete dias de calendário a contar da data da recusa de embarque,~~ ***imediatamente*** pela transportadora aérea operadora que recuse o embarque nos termos do artigo 7.º, n.º 1. **[Alt. 78]**

3. Se o número de voluntários for insuficiente para permitir que os restantes passageiros com bilhetes possam embarcar, a transportadora aérea operadora pode então recusar o embarque a passageiros contra sua vontade, com a exceção dos passageiros a que se refere o artigo 11.º.

4. A transportadora aérea operadora que recuse o embarque faculta imediatamente aos passageiros em causa as informações sobre o tratamento das reclamações nos termos dos artigos 15.º-A e 16.º-A.

   A transportadora aérea operadora que recuse o embarque oferece aos passageiros em causa, de forma clara e sem demora injustificada, a possibilidade de escolha entre o reembolso e o reencaminhamento, nos termos do artigo 8.º. Em derrogação do artigo 8.º, n.º 1, alínea a), se os passageiros aos quais tenha sido recusado o embarque tiverem direito ao reembolso, este é concedido ~~sem demora injustificada e, o mais tardar, no prazo de sete dias de calendário a contar da recusa de embarque.~~***imediatamente.*** **[Alt. 79]**

A transportadora aérea operadora que recuse o embarque oferece aos passageiros em causa assistência nos termos do artigo 9.º. Em derrogação do artigo 9.º, n.º 1, alínea a), são oferecidas bebidas, imediatamente.

A transportadora aérea operadora que recuse o embarque a passageiros contra sua vontade indemniza ***imediatamente*** os passageiros em causa nos termos do artigo 7.º, n.º 1~~, sem demora injustificada e, o mais tardar, no prazo de sete dias de calendário a contar da recusa de embarque~~. **[Alt. 80]**

5. ~~Os n.ºs 3 e 4 são igualmente aplicáveis aos voos de regresso em que seja recusado o embarque ao passageiro pelo facto de o passageiro não ter comparecido num voo de ida abrangido pelo mesmo contrato de transporte aéreo.~~ **[Alt. 81]**

5-A. Não pode ser recusado o embarque aos passageiros na viagem de volta, inclusive quando esta consista em vários voos, pelo facto de não terem realizado o voo de ida de um bilhete de ida e volta ou não terem pago uma taxa adicional para o efeito. Se, por esse motivo, for recusado o embarque aos passageiros contra sua vontade, aplica-se o presente artigo. Além disso, a transportadora aérea operadora deve indemnizar imediatamente os passageiros em causa nos termos do artigo 7.º e prestar-lhes assistência nos termos dos artigos 8.º e 9.º.»; **[Alt. 82]**

~~6. Se o passageiro, ou um intermediário, solicitar a correção de um erro ortográfico no apelido ou nome próprio de um ou vários passageiros ou, em caso de alteração administrativa desses nomes, a transportadora aérea corrige ou altera esses nomes pelo menos uma vez até 48 horas antes da partida, sem custos adicionais para o passageiro ou para o intermediário.;~~» **[Alt. 83]**

5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º
Cancelamento

1. Em caso de cancelamento de voo, a transportadora aérea operadora do voo cancelado informa imediatamente os passageiros em causa. A transportadora aérea operadora esclarece, simultaneamente, os passageiros em causa sobre os seus direitos específicos ao abrigo do presente regulamento aplicáveis ao caso, em especial no que diz respeito ao reembolso ou ao reencaminhamento nos termos do artigo 8.º e à assistência nos termos do artigo 9.º, e faculta-lhes as informações sobre o processo de pedido de indemnização definido no artigo 7.º e sobre o tratamento das reclamações nos termos dos artigos 15.º-A e 16.º-A.

A transportadora aérea operadora ~~esclarece~~***informa*** os passageiros em causa, ~~sem demora injustificada, sobre os~~***por via eletrónica, dos*** motivos do cancelamento~~. Os passageiros, mediante pedido, têm direito a receber por escrito os motivos do cancelamento. A transportadora aérea operadora faculta essas informações de forma clara no prazo de sete dias de calendário a contar da apresentação do pedido.~~ ***logo que essa informação esteja disponível e, em qualquer caso, o mais tardar 30 minutos após a hora programada de partida.*** **[Alt. 84]**

2. A transportadora aérea operadora do voo cancelado oferece aos passageiros em causa, de forma clara e sem demora injustificada, a possibilidade de escolha entre o reembolso e o reencaminhamento, nos termos do artigo 8.º.

3. A transportadora aérea operadora oferece assistência aos passageiros em causa nos termos do artigo 9.º.

4. Os passageiros têm direito a receber uma indemnização da transportadora aérea operadora do voo cancelado nos termos dos artigos 7.º, n.ºs 1 e 3, quando escolhem o reembolso nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea a), ou o reencaminhamento nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), ~~ou,~~***e/ou*** quando chegam ao seu destino final com um atraso à chegada superior ~~aos limiares constantes~~***ao limiar constante*** do artigo 7.º, n.º 2, após terem escolhido o reencaminhamento nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea b). Para o efeito, a transportadora aérea disponibiliza sistematicamente ao passageiro um formulário já preenchido em formato acessível e num suporte duradouro ***em conformidade com o artigo 16.º-AA do Regulamento [2023/0437(COD)] relativo à aplicação dos direitos dos passageiros na União***. A transportadora aérea dá uma resposta no prazo definido no artigo 7.º, n.º 5. **[Alt. 85]**

5. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias e que este não poderia ter sido evitado mesmo que a transportadora aérea tivesse tomado todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias extraordinárias só podem ser invocadas na medida em que afetem o voo em causa ou~~, pelo menos, um dos três voos anteriores na sequência de rotação planeada para ser operada~~ ***o voo anterior operado*** pela mesma aeronave, e desde que exista um nexo de causalidade direto entre a ocorrência dessa circunstância e o cancelamento do voo. O ónus da prova da existência desse nexo de causalidade direto incumbe à transportadora aérea operadora. ***Se a transportadora aérea não apresentar provas por escrito da existência de circunstâncias extraordinárias, deve pagar aos passageiros a indemnização prevista no artigo 7.º.*** **[Alt. 86]**

6. O direito a receber assistência nos termos do n.º 3 e o direito a receber uma indemnização nos termos do n.º 4 não se aplicam se o passageiro tiver sido informado do cancelamento pelo menos 14 dias de calendário antes da data de partida indicada no bilhete do passageiro. O ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando foi o passageiro informado do cancelamento recai sobre a transportadora aérea operadora.;

6-A. Em caso de cancelamento de um voo por motivos de insolvência, falência ou suspensão ou cessação das atividades de uma transportadora aérea, os passageiros retidos em terra têm direito a um reembolso, a um voo de regresso ao ponto de partida ou a um reencaminhamento, bem como direito a assistência, tal como previsto nos artigos 8.º e 9.º do presente regulamento. Os passageiros que ainda não tenham iniciado a sua viagem têm igualmente direito a um reembolso. As transportadoras aéreas devem apresentar provas de que tomaram todas as medidas necessárias, tais como a subscrição de um seguro ou a criação de um fundo de garantia, com vista a assegurar, se for caso disso, a assistência, o reembolso ou o reencaminhamento dos passageiros retidos em terra. Todos os passageiros afetados devem beneficiar das medidas referidas independentemente do seu local de residência, do local de partida ou do local de venda do bilhete.»; **[Alt. 87]**

6) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

Atrasos

1. Quando a transportadora aérea operadora previr o atraso de um voo, informa os passageiros em causa imediatamente, caso seja possível, mas o mais tardar até à hora de partida indicada no bilhete do passageiro. Na medida do possível, os passageiros devem receber atualizações regulares em tempo real. A transportadora aérea operadora informa, simultaneamente, os passageiros em causa dos seus direitos específicos ao abrigo do presente regulamento aplicáveis ao caso, em especial no que diz respeito à assistência nos termos do artigo 9.º, e faculta-lhes as informações sobre o processo do pedido de indemnização definido no artigo 7.º e sobre o tratamento das reclamações nos termos dos artigos 15.º-A e 16.º-A.

A transportadora aérea operadora esclarece os passageiros em causa~~, sem demora injustificada,~~ sobre os motivos do atraso do voo ***logo que essa informação esteja disponível e, em qualquer caso, o mais tardar 30 minutos após a hora programada de partida***. Os passageiros têm direito, mediante pedido, a receber por escrito os motivos do atraso à chegada. A transportadora aérea operadora do voo atrasado ~~faculta essas informações de forma clara~~***envia aos passageiros o formulário comum pré-preenchido*** no prazo de ~~sete dias de calendário a contar da apresentação do pedido~~***48 horas após a perturbação da viagem, para efeitos de reembolso e indemnização nos termos do artigo 6.º-C***. **[Alt. 88]**

2. A transportadora aérea operadora oferece aos passageiros em causa assistência nos termos do artigo 9.º.

3. Quando o atraso atingir ~~os limiares definidos~~***o limiar definido*** no artigo 7.º, n.º 2, ~~calculados~~***calculado*** a partir da hora de partida indicada no bilhete do passageiro, a transportadora aérea operadora oferece aos passageiros em causa, sem demora injustificada, a possibilidade de escolha entre o reembolso e o reencaminhamento nos termos do artigo 8.º. **[Alt. 89]**

3-A. Os passageiros têm direito a indemnização por parte da transportadora aérea operadora nos termos do artigo 7.º caso partam até uma hora antes da hora programada de partida e cheguem ao seu destino final com um atraso igual ou superior a duas horas após a hora programada de chegada, desde que o tempo total perdido pelo passageiro antes da partida e após o atraso à chegada seja igual ou superior ao limiar estabelecido no artigo 7.º, n.º 2. **[Alt. 90]**

4. Os passageiros têm direito a receber~~, mediante pedido,~~ uma indemnização da transportadora aérea operadora do voo atrasado nos termos do artigo 7.º, n.ºs 1 e 3, quando chegam ao seu destino final com um atraso à chegada superior ~~aos limiares definidos~~***ao limiar definido*** no artigo 7.º, n.º 2. ***Para o efeito, a transportadora aérea operadora faculta sistematicamente ao passageiro, no prazo de 48 horas após o atraso, um formulário pré-preenchido em conformidade com o artigo 16.º-AA do Regulamento [2023/0437(COD)] relativo à aplicação dos direitos dos passageiros na União].*** **[Alt. 91]**

Os passageiros têm direito a receber~~, mediante pedido,~~ uma indemnização da transportadora aérea operadora do voo atrasado nos termos do artigo 7.º, n.ºs 1 e 3, quando escolhem o reembolso nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea a), ou o reencaminhamento nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), ou, quando chegam ao seu destino final com um atraso à chegada superior ~~aos limiares definidos~~***ao limiar definido*** no artigo 7.º, n.º 2, após terem escolhido o reencaminhamento nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea b). **[Alt. 92]**

5. O presente artigo é igualmente aplicável se a transportadora aérea operadora tiver adiado a hora de partida indicada no bilhete do passageiro.

   O direito a receber assistência nos termos do n.º 2 e o direito a receber uma indemnização nos termos do n.º 4 não se aplicam se o passageiro tiver sido informado dessa alteração pelo menos 14 dias de calendário antes da hora de partida indicada no bilhete do passageiro. O ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando o passageiro foi informado da alteração da hora recai sobre a transportadora aérea operadora.

6. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º se puder provar que o atraso à chegada se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias e que este não poderia ter sido evitado mesmo que a transportadora aérea tivesse tomado todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias extraordinárias só podem ser invocadas na medida em que afetem o voo em causa ou, pelo menos, ~~um dos três voos anteriores na sequência de rotação planeada para ser operada~~***o voo anterior operado*** pela mesma aeronave, e desde que exista um nexo de causalidade direto entre a ocorrência dessa circunstância e o atraso na partida do voo subsequente. O ónus da prova da existência desse nexo de causalidade direto incumbe à transportadora aérea operadora.~~;~~ ***Se a transportadora aérea não apresentar provas por escrito da existência de circunstâncias extraordinárias, deve pagar aos passageiros a indemnização prevista no artigo 7.º. Tal não exime as transportadoras aéreas da obrigação de prestar assistência aos passageiros, tal como previsto no artigo 9.º.»;*** **[Alt. 93]**

7) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 6.º-A

Atraso na pista

1. Em caso de atraso na pista, a transportadora aérea operadora, na medida do possível, faculta aos passageiros atualizações regulares e em tempo real.

2. Sem prejuízo de condicionalismos em matéria de segurança, em caso de atraso na pista, a transportadora aérea operadora deve assegurar o aquecimento ou o arrefecimento adequados da cabina de passageiros, o acesso gratuito às instalações sanitárias a bordo e deve garantir que os passageiros a que se refere o artigo 11.º recebam a atenção necessária. A menos que prolongue o atraso na pista ou a menos que não possa ser compatibilizado com os requisitos de segurança, a transportadora aérea operadora deve fornecer gratuitamente água potável a bordo.

3. Se o atraso na pista atingir ~~três~~***duas*** horas num aeroporto ***com tráfego comercial de passageiros*** situado num território de um Estado-Membro ao qual os Tratados sejam aplicáveis, a aeronave dirige-se para a porta de embarque ou para outro ponto de desembarque adequado onde os passageiros serão autorizados a desembarcar. Após esse prazo, um atraso na pista só pode ser prolongado por motivos que se prendam com questões de imigração, controlo de tráfego aéreo ou segurança que impeçam a aeronave de sair da sua posição na pista. **[Alt. 94]**

4. Os passageiros desembarcados nos termos do n.º 3 beneficiam dos direitos previstos nos artigos 6.º e, se for caso disso, 11.º, tendo em conta o atraso na pista e a hora de partida indicada no bilhete do passageiro.

Artigo 6.º-B

Perda de voo de ligação durante trajetos realizados ao abrigo de um único contrato de transporte aéreo

1. Se um passageiro perder um voo de ligação durante um trajeto devido a uma perturbação do voo anterior, a transportadora aérea que opera o voo anterior é responsável por oferecer aos passageiros reencaminhamento nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea b), e assistência nos termos do artigo 9.º.

2. Quando não conseguir reencaminhar o passageiro no lapso de tempo estabelecido no artigo 7.º, n.º 2, alíneas a) e b), calculado a partir da hora de partida indicada no bilhete do passageiro do voo de ligação perdido, a transportadora aérea operadora oferece aos passageiros em causa, de forma clara e sem demora injustificada, a possibilidade de escolha entre o reembolso e o reencaminhamento, nos termos do artigo 8.º.

3. Os passageiros têm igualmente direito a receber~~, mediante pedido,~~ uma indemnização da transportadora aérea que opera o voo que sofreu perturbações nos termos do artigo 7.º, n.ºs 1 e 3, se o passageiro chegar ao seu destino final com um atraso à chegada superior ~~aos limiares estabelecidos~~***ao limiar estabelecido*** no artigo 7.º, n.º 2. **[Alt. 95]**

   Os passageiros têm direito a receber~~, mediante pedido,~~ uma indemnização da transportadora aérea operadora do voo que sofreu perturbações nos termos do artigo 7.º, n.ºs 1 e 3, quando escolhem o reembolso nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea a), ou o reencaminhamento nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), ou, quando chegam ao seu destino final com um atraso à chegada superior ~~aos limiares definidos~~***ao limiar definido*** no artigo 7.º, n.º 2, após terem escolhido o reencaminhamento nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea b). **[Alt. 96]**

Sempre que os n.os 2 e 3 do presente artigo forem aplicáveis, a transportadora aérea operadora faculta sistematicamente ao passageiro, no prazo de 48 horas após o voo de ligação perdido, um formulário pré-preenchido em conformidade com o artigo 16.º-AA do Regulamento [2023/0437(COD)] relativo à aplicação dos direitos dos passageiros na União.
[Alt. 97]

~~4. Caso um passageiro planeie e efetue uma escala, o aeroporto onde é efetuada a escala é considerado o destino final do passageiro.;~~
[Alt. 98]

Artigo 6.º-C
Circunstâncias extraordinárias

1. São consideradas circunstâncias extraordinárias os acontecimentos que, pela sua natureza ou origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapam ao seu controlo efetivo. Para efeitos do presente regulamento, as circunstâncias extraordinárias estão limitadas às circunstâncias previstas no anexo.

2. ***Se um passageiro tiver direito a indemnização por parte da transportadora aérea nos termos dos artigos 4.º, 5.º e 6.º, a transportadora aérea envia ao passageiro, por escrito, no prazo de 48 horas, as informações sobre a existência ou ausência de circunstâncias extraordinárias e faculta o acesso a um formulário comum pré-preenchido em conformidade com o artigo [16.º-AA do Regulamento [2023/...] relativo à aplicação dos direitos dos passageiros na União].***

3. ***Ante um acontecimento excecional não controlável por um ou mais Estados-Membros que tenha efeitos de monta no transporte aéreo com consequências desfavoráveis importantes para o setor da aviação e que não esteja previsto no anexo do presente regulamento, a Comissão fica habilitada a adotar um ato delegado nos termos do artigo 16.º-H para alterar a lista exaustiva constante desse anexo e aditar a circunstância extraordinária em causa, contanto que tal seja estritamente necessário para dar resposta a esse acontecimento excecional.»;*** **[Alt. 99]**

8) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º

Direito a indemnização

1. No caso de uma perturbação, são aplicáveis os seguintes montantes de indemnização, nas condições definidas nos artigos 4.º, 5.º, 6.º ou 6.º-A e no presente artigo:

a) Um montante de 300 EUR para todos os trajetos ~~no interior do território da União e para trajetos~~ de distância igual ou inferior a ~~3 500~~***1 500*** quilómetros; **[Alt. 100]**

b) Um montante de ~~500~~***400*** EUR para ***todos os*** trajetos de distância ~~superior a~~***entre 1 500 e*** 3 500 quilómetros***;*** **[Alt. 101]**

ba) Um montante de 600 EUR para todos os trajetos de distância superior a 3 500 quilómetros; **[Alt. 102]**

~~Em derrogação da alínea a), para os trajetos entre regiões ultraperiféricas e outro território de um Estado-Membro a que se apliquem os Tratados, os montantes da indemnização são determinados com base na distância real das viagens.~~ **[Alt. 103]**

1-A. De três em três anos, a Comissão adota um ato delegado que ajuste automaticamente os montantes da indemnização a que se refere o presente número à taxa de inflação global combinada dos três anos anteriores, com base no Índice Europeu de Preços no Consumidor publicado pelo Eurostat nos termos do Regulamento (UE) 2016/792*. **[Alt. 104]**

2. Em caso de atraso à chegada após um reencaminhamento na sequência de um cancelamento nos termos do artigo 5.º, de atraso à chegada nos termos do artigo 6.º ou de um atraso à chegada após a perda de um voo de ligação nos termos do artigo 6.º-B, o direito a indemnização ocorre por atrasos à chegada ~~superiores a:~~***ou na sequência de uma perda de tempo nos termos do artigo 6.º, n.º 3-A, de três horas ou mais, independentemente da distância do trajeto.*** **[Alt. 105]**

~~a) Quatro horas para todas os trajetos no interior do território da União e para trajetos de distância igual ou inferior a 3 500 quilómetros;~~ **[Alt. 106]**

~~b) Seis horas para trajetos de distância superior a 3 500 quilómetros.~~ **[Alt. 107]**

3. Ao determinar as distâncias para efeitos do presente regulamento, a base de cálculo é constituída pela distância entre o ponto de partida inicial e o destino final. No caso de um voo de ligação, apenas serão tidos em conta o ponto de partida inicial e o aeroporto de destino final. Essas distâncias são medidas pelo método da rota ortodrómica.

4. Quando os passageiros optarem por continuar o ***seu*** trajeto nos termos do artigo 8.º, n.º 1, ~~alínea b)~~***alíneas a), b) e c)***, e ocorrer nova perturbação durante o reencaminhamento, o direito desse passageiro a indemnização ~~só pode ocorrer uma vez~~***é assegurado*** durante o ~~trajeto~~***reencaminhamento*** até ao ***seu ponto de partida inicial ou*** destino final. **[Alt. 108]**

4-A. A indemnização a que se refere o n.º 1 deve ser paga por transferência bancária eletrónica para a conta indicada pelo passageiro que apresenta o pedido. A transportadora aérea operadora e o passageiro que apresenta o pedido podem decidir, mediante acordo num suporte duradouro, que a indemnização seja paga apenas por cartão de crédito ou em numerário. **[Alt. 109]**

4-B. O ónus da prova relativamente a quando e como o passageiro aceitou o acordo relativo à forma de pagamento da indemnização prevista no n.º 4-A do presente artigo incumbe à transportadora aérea operadora. **[Alt. 110]**

5. Os pedidos de indemnização ao abrigo do presente artigo devem ser apresentados pelo passageiro ***utilizando o formulário comum pré-preenchido enviado pela transportadora aérea operadora*** no prazo de ~~seis meses~~***um ano*** a contar da data ~~efetiva de partida indicada no bilhete do passageiro~~***de realização do voo ou em que o voo estava previsto***. No prazo de ~~14 dias de calendário~~***sete dias úteis*** a contar da apresentação do pedido, a transportadora aérea operadora paga a indemnização ou apresenta ao passageiro uma justificação para o não pagamento da indemnização nos termos do artigo 5.º, n.º 5, ou nos termos do artigo 6.º, n.º 6, ***e do artigo 6.º-C,*** incluindo, se for caso disso, uma explicação clara e fundamentada sobre circunstâncias extraordinárias. ~~Caso a entidade gestora do aeroporto ative o seu plano de contingência, esse prazo pode ser prorrogado por 30 dias de calendário.~~ **[Alt. 111]**

Se a transportadora aérea operadora não pagar a indemnização solicitada, o passageiro pode apresentar uma reclamação, nos termos do artigo 16.º-A.

6. ~~A indemnização é paga em numerário ou, se o passageiro der o seu acordo num documento assinado ou em qualquer meio digital num suporte duradouro, por outros meios de pagamento.;~~ **[Alt. 112]**

---

* ***Regulamento (UE) 2016/792 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo aos índices harmonizados de preços no consumidor e ao índice de preços da habitação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2494/95 do Conselho (JO L 135 de 24.5.2016, p. 11).»;***

9) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Direito a reembolso ou reencaminhamento

1. Em caso de perturbação, ~~deve ser oferecida aos passageiros, a título gratuito~~***a transportadora aérea operadora, sem demais considerações*** e nas condições ~~definidas~~***estabelecidas*** nos artigos 4.º, 5.º, 6.º ou 6.º-B e no presente artigo, ***oferece aos passageiros*** a possibilidade de escolha entre as seguintes opções***, a prestar a título gratuito***: **[Alt. 113]**

a) O reembolso automático, ***depois de completado o formulário comum pré-preenchido*** no prazo de ~~14 dias de calendário~~***sete dias úteis*** a contar da ~~data de partida~~***apresentação do pedido do passageiro*** do voo que sofreu perturbações ~~indicada~~***indicado*** no bilhete do passageiro, ~~em numerário ou, se o passageiro der o seu acordo num documento assinado ou em qualquer meio digital num suporte duradouro, por outros meios~~***exclusivamente por transferência bancária eletrónica, por reembolso pago por cartão de crédito ou por ordem*** de pagamento ***bancário para a conta indicada pelo passageiro autorizado***, do custo total dos bilhetes, para a parte ou as partes do trajeto ou trajetos não realizados e para a parte ou as partes do trajeto ou trajetos já realizados, se esse voo já não se justificar em relação aos planos de viagem iniciais do passageiro, juntamente com, se for caso disso, um voo de regresso ao ponto de partida inicial na primeira oportunidade após a hora de partida indicada no bilhete do passageiro ou, com o acordo do passageiro, antes dessa hora. **[Alt. 114]**

b) A continuação do trajeto do passageiro ***em condições de transporte equivalentes,*** mediante reencaminhamento ***do passageiro*** para o seu destino final na primeira oportunidade após a hora de partida indicada no bilhete do passageiro ou, com o acordo do passageiro, antes dessa hora; ou **[Alt. 115]**

c) O reencaminhamento***, em condições de transporte equivalentes,*** para o destino final em data posterior da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares. **[Alt. 116]**

A transportadora aérea operadora fornece as informações aos passageiros, nos termos do presente artigo, de forma clara e inequívoca por via eletrónica e, a pedido do passageiro, por outros meios, como, por exemplo, em papel. **[Alt. 117]**

~~Caso a entidade gestora do aeroporto ative o seu plano de contingência nos termos do artigo 10.º-A, o prazo a que se refere a alínea a) do presente número pode ser prorrogado por 30 dias de calendário.~~ **[Alt. 118]**

2. Para que o passageiro chegue ao seu destino, tal como determinado nos termos do n.º 1, na primeira oportunidade ***e com um tempo total de viagem tão próximo quanto razoavelmente possível do tempo de viagem total programado do voo inicial***, a transportadora aérea operadora oferece pelo menos uma das seguintes opções alternativas para que o passageiro as avalie e dê o seu acordo num documento assinado ou em qualquer meio digital num suporte duradouro, sujeito à disponibilidade e desde que as opções sejam abrangidas por condições de transporte equivalentes constantes do contrato de transporte aéreo: **[Alt. 119]**

a) Um voo ou voos de ligação que sigam a mesma rota constante do contrato de transporte aéreo;

b) Uma rota diferente~~, inclusive com partida ou chegada em aeroportos alternativos aos aeroportos indicados no contrato de transporte aéreo, sendo que, nesse caso, a transportadora aérea operadora deve suportar~~ ***entre*** os ~~custos da transferência do passageiro desde os~~ ***mesmos*** aeroportos ~~indicados no contrato de transporte aéreo para os aeroportos alternativos ou para o aeroporto indicado~~ ***de partida e de chegada indicados*** no contrato de transporte aéreo ~~a partir do aeroportos alternativo~~; **[Alt. 120]**

b-A) O reencaminhamento de ou para aeroportos alternativos aos aeroportos indicados no contrato de transporte aéreo, sendo que, nesse caso, a transportadora aérea operadora deve suportar os custos da transferência do passageiro entre o aeroporto indicado no contrato de transporte aéreo e o aeroporto alternativo; **[Alt. 121]**

c) A utilização de serviços oferecidos por outra transportadora aérea; ou

d) Se apropriado à distância a percorrer, a utilização de outro modo de transporte.

Em caso de reencaminhamento utilizando outro modo de transporte ou outra transportadora aérea, a transportadora aérea operadora permanece responsável pela prestação de informação, assistência e reencaminhamento apenas até à partida desse serviço de reencaminhamento. A transportadora aérea operadora permanece responsável pela indemnização por atraso à chegada ao destino final, em conformidade com o artigo 7.º. A transportadora que presta o serviço de reencaminhamento é responsável por todos os demais direitos associados a esse serviço nos termos do direito da União em matéria de direitos dos passageiros aplicável a esse modo de transporte. **[Alt. 122]**

3. Se o passageiro tiver informado a transportadora aérea operadora da sua escolha de prosseguir o trajeto nos termos do n.º 1, alínea b), e do n.º 4, e se a transportadora aérea operadora não tiver oferecido um reencaminhamento ***em condições de transporte equivalentes*** no prazo de três horas, o passageiro pode organizar o seu próprio reencaminhamento, nos termos do n.º 2. ***Caso o passageiro opte por organizar o seu próprio reencaminhamento, informa desse facto a transportadora aérea operadora. O passageiro tem o direito de recusar as possibilidades de reencaminhamento se estas não oferecerem condições de transporte equivalentes e, nesse caso, mantém o seu direito a assistência, em conformidade com o artigo 9.º, enquanto aguarda o reencaminhamento.*** **[Alt. 123]**

Em caso de cancelamento, o primeiro parágrafo é aplicável a partir da hora de partida indicada no bilhete do passageiro.

Ao organizarem o seu próprio reencaminhamento, os passageiros limitam as despesas ao necessário, razoável e adequado. A transportadora aérea operadora reembolsa as despesas até 400 % do custo total do bilhete ou bilhetes, incorrido pelo passageiro no prazo de ~~14 dias de calendário~~***sete dias úteis*** a contar da apresentação do pedido. ~~Caso a entidade gestora do aeroporto ative o seu plano de contingência, esse prazo pode ser prorrogado por 30 dias de calendário.~~ **[Alt. 124]**

4. O passageiro pode escolher entre o reembolso nos termos do n.º 1, alínea a), ou o reencaminhamento numa data posterior, nos termos n.º 1, alínea c), até ao momento em que o passageiro tiver aceitado um reencaminhamento na primeira oportunidade oferecida pela transportadora aérea operadora nos termos do n.º 1, alínea b), ou até ao momento em que o passageiro tenha decidido organizar o seu próprio reencaminhamento nos termos do n.º 3.

O passageiro informa a transportadora aérea operadora da sua escolha.***;***

4-A. fornece as informações aos passageiros, nos termos do presente artigo, de forma clara e inequívoca por via eletrónica e, a pedido do passageiro, por outros meios, como, por exemplo, em papel. O ónus da prova relativo à escolha do passageiro incumbe à transportadora aérea operadora. Para o efeito, a transportadora aérea operadora assegura igualmente que a escolha feita pelo passageiro nos termos do presente artigo seja confirmada por meio de um documento assinado ou de qualquer meio digital num suporte duradouro.»; **[Alt. 125]**

10) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º
Direito à assistência

1. Em caso de ~~perturbação e nas condições a que se referem os artigos 4.º, 5.º, 6.º, 6.º-A, 6.º-B e no~~***remissão para o*** presente artigo~~, e quando o tempo de espera para o seu voo ou transporte alternativo se prolongar por, pelo menos, duas horas~~, são oferecidos gratuitamente aos passageiros: **[Alt. 126]**

a) Bebidas por cada duas horas de tempo de espera;

b) Uma refeição após três horas e, em seguida, a cada cinco horas de tempo de espera, até um máximo de três refeições por dia;

c) ~~Mensagens de texto,~~ Acesso à Internet e duas chamadas telefónicas. **[Alt. 127]**

A transportadora aérea operadora pode limitar ou recusar a prestação de assistência nos termos do primeiro parágrafo, se a sua prestação atrasar ainda mais a partida do voo em atraso ou o reencaminhamento, incluindo a partida do transporte alternativo.

2. Além disso, quando a estadia de uma ou mais noites se torna necessária, durante a espera pelo voo ou pelo transporte alternativo, é oferecido gratuitamente aos passageiros:

a) Alojamento em hotel;

b) Transporte de ida e volta entre o aeroporto e o alojamento em hotel.

3. A transportadora aérea operadora pode utilizar vales para cumprir as obrigações que lhe incumbem por força do n.º 1, alíneas a) e b), e do n.º 2. Os vales fornecidos nos termos do n.º 1 são utilizáveis em todas as lojas que fornecem alimentos e bebidas no aeroporto em que os passageiros em causa estão retidos, a bordo do seu voo e, se for o caso, no alojamento previsto nos termos do n.º 2, alínea a). ***Os vales fornecidos nos termos do n.º 2, alínea a), só podem ser emitidos se a transportadora aérea operadora tiver pré-reservado um quarto para o passageiro em causa.*** **[Alt. 128]**

4. Quando a transportadora aérea operadora não cumprir as obrigações que lhe incumbem por força dos ~~n.os~~ ***n.os*** 1, 2 e 3, os passageiros em causa podem organizar-se pelos seus próprios meios. A transportadora aérea que opera o voo que sofreu perturbações reembolsa as despesas incorridas pelos passageiros no prazo de 14 dias de calendário a contar da apresentação do pedido de reembolso, na medida em que as despesas sejam necessárias, razoáveis e proporcionais à duração da espera e aos custos ~~das~~***de alojamento,*** bebidas e refeições no local do aeroporto onde os passageiros estão retidos***. Caso a transportadora aérea não disponibilize alojamento em hotel no prazo de três horas, o passageiro tem o direito de encontrar o seu próprio alojamento e de ser reembolsado pela transportadora aérea mediante a apresentação do recibo correspondente, no prazo de sete dias úteis***. Caso a entidade gestora do aeroporto ative o seu plano de contingência, esse prazo pode ser prorrogado por ~~30~~***[...]*** dias de calendário. ***O montante reembolsável é fixado num limite máximo de despesas de alojamento previsto num índice publicado pela Comissão que reflete os preços nos Estados-Membros, em conformidade com os dados do Eurostat, multiplicado por um coeficiente de 2, a fim de ter em conta a disponibilidade limitada e os preços em horas de ponta e incentivar a oferta de alojamento através das transportadoras aéreas operadoras no prazo de três horas. Se o limite máximo multiplicado pelo coeficiente não for suficiente para permitir que o passageiro em causa encontre alojamento adequado, o direito à escolha de alojamento pelo próprio passageiro não isenta a transportadora aérea operadora da sua obrigação de fornecer alojamento.*** **[Alt. 129]**

5. Em todos os aeroportos da União ***com tráfego comercial de passageiros***, a entidade gestora do aeroporto toma medidas para assegurar que a água potável e as estações de carregamento para dispositivos eletrónicos podem ser disponibilizadas gratuitamente, independentemente da hora do dia, do voo e do terminal.
[Alt. 130]

6. Se a perturbação resultar de circunstâncias extraordinárias e não tenha podido ser evitada mesmo se a transportadora aérea tivesse tomado todas as medidas razoáveis, a transportadora aérea pode limitar o alojamento previsto nos termos do n.º 2, alínea a), a um máximo de três noites.

7. Se o passageiro optar pelo reembolso nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea a), quando se encontra no ponto de partida inicial, ou se optar pelo reencaminhamento em data posterior nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), perde o direito à assistência ao abrigo dos n.ºs 1 e 2, em relação ao voo em causa.»;

11) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

Colocação em classe superior ou inferior

1. Se colocar um passageiro numa classe de transporte superior àquela para que o bilhete foi adquirido, a transportadora aérea operadora não exige qualquer pagamento suplementar.

2. Se a transportadora aérea operadora transferir o passageiro para uma classe de transporte inferior àquela para que o bilhete foi adquirido, ~~indemniza-o~~***reembolsa***, sem pedido, no prazo de ~~14 dias de calendário~~***sete dias úteis*** a contar da transferência para classe inferior, através das modalidades previstas no artigo 7.º, n.º 6~~, no valor equivalente pelo menos a~~: **[Alt. 131]**

   a) ~~40~~***30*** % do preço do voo em ***todos os*** voos de distância igual ou inferior a ~~3 500~~***1 500*** quilómetros; ou **[Alt. 132]**

   b) ~~75~~***50*** % do preço do voo em ***todos os voos intra-União***~~voos~~ de distância superior a ***1 500 quilómetros e em todos os outros voos de distância compreendida entre 1 500 e*** 3 500 quilómetros***; ou*** **[Alt. 133]**

b-A) 75 % do preço do voo em todos os voos não abrangidos pela alínea a) ou b), incluindo os voos entre o território europeu dos Estados-Membros e as regiões ultraperiféricas francesas. **[Alt. 134]**

3. Se o preço do voo não estiver indicado no bilhete, a indemnização mencionada no n.º 2 é calculada com base na proporção relevante da distância desse voo em relação à distância total coberta pelo contrato de transporte aéreo, nos termos do artigo 7.º, n.º 3.

4. O preço do voo a que se refere o presente artigo exclui os impostos e taxas indicados nos bilhetes, desde que nem a obrigação de pagar esses impostos e taxas nem o seu montante dependam da classe do transporte para a qual os bilhetes tenham sido adquiridos.

5. O presente artigo não se aplica ~~às vantagens incluídas numa tarifa mais elevada dentro da mesma classe de transporte~~***aos serviços complementares***, como assentos ou serviços de refeição específicos***, que sejam independentes da classe de transporte e vendidos separadamente***.~~;~~»; **[Alt. 135]**

12) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 10.º-A
Planos de contingência do aeroporto

1. Num aeroporto da União ~~cujo~~***com um volume anual de*** tráfego ~~anual~~ de passageiros ~~é~~***igual ou*** superior a ~~cinco~~***quatro*** milhões de passageiros ***durante, pelo menos, três anos consecutivos***, a entidade gestora do aeroporto garante que as operações da entidade gestora do aeroporto e das empresas que prestam serviços essenciais do aeroporto, em especial as transportadoras aéreas, e dos prestadores de serviços de assistência em escala são coordenadas por um plano de contingência adequado, tendo em vista possíveis situações de múltiplos cancelamentos, de múltiplos atrasos de voos, ou ambos, que levem à retenção de um número considerável de passageiros no aeroporto. O plano de contingência é elaborado com o objetivo de garantir que os passageiros retidos em terra recebam as informações adequadas e contém medidas que visam reduzir ao mínimo o tempo de espera e o desconforto desses passageiros. **[Alt. 136]**

2. Os planos de contingência do aeroporto têm em conta as necessidades específicas e individuais dos passageiros referidas no artigo 11.º.

3. A elaboração do plano de contingência conta em especial com a participação do comité de utilizadores do aeroporto referido na Diretiva 96/67/CE do Conselho**, dos prestadores de serviços de assistência em escala, bem como das empresas que prestam serviços essenciais do aeroporto***, incluindo os prestadores de serviços de assistência especial para passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida. O plano de contingência é elaborado com a participação das autoridades competentes, se for caso disso***. O plano de contingência contém igualmente os dados de contacto da pessoa ou das pessoas designadas pelas transportadoras aéreas participantes no comité de utilizadores do aeroporto para as representar in loco em caso de múltiplos cancelamentos, de múltiplos atrasos de voos, ou ambos. A transportadora aérea assegura que qualquer pessoa designada dispõe dos meios necessários para assistir os passageiros em conformidade com as obrigações decorrentes do presente regulamento, em caso de perturbação. **[Alt. 137]**

4. A entidade gestora do aeroporto comunica o plano de contingência ao comité de utilizadores do aeroporto a que se refere a Diretiva 96/67/CE e, mediante pedido, ao organismo nacional de execução ~~responsável pela aplicação do presente regulamento~~***designado*** nos termos do artigo 16.º~~, n.º 1,~~***. O organismo nacional de execução controla o cumprimento dos requisitos*** do presente ~~regulamento~~***artigo pela entidade gestora do aeroporto***. **[Alt. 138]**

5. Um Estado-Membro pode decidir que um aeroporto não abrangido pelo n.º 1, situado no seu território, deve cumprir as obrigações previstas nos n.ºs 1 a 4.

6. Nos aeroportos da União onde o tráfego anual de passageiros se situe abaixo do limiar estabelecido no n.º 1 ou que não sejam abrangidos por uma decisão de um Estado-Membro ao abrigo do n.º 5, a entidade gestora do aeroporto envida todos os esforços razoáveis para coordenar os utilizadores do aeroporto e com eles tomar as providências necessárias para informar os passageiros retidos em terra em caso de múltiplos cancelamentos, de múltiplos atrasos de voos, ou ambos, que levem à retenção de um número considerável de passageiros no aeroporto.

---

* Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 25.10.1996, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).»;

13) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

Passageiros com necessidades especiais

-1. Os direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida estabelecidos no presente artigo não prejudicam os direitos de que beneficiam ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1107/2006. **[Alt. 139]**

1. Nos termos do presente regulamento, todas as informações são prestadas aos passageiros num formato acessível.

2. O presente artigo é aplicável às pessoas com deficiência, às pessoas com mobilidade reduzida, aos bebés, às crianças não acompanhadas e às grávidas, desde que a transportadora aérea operadora tenha sido notificada das suas necessidades específicas de assistência, o mais tardar no momento em que a perturbação é anunciada. É igualmente aplicável às pessoas que necessitam de cuidados médicos específicos, desde que a transportadora aérea operadora tenha sido notificada das suas necessidades de cuidados médicos específicos o mais tardar no momento do registo. As transportadoras aéreas operadoras podem exigir uma prova dessas necessidades.

Considera-se que essa notificação abrange todos os trajetos ao abrigo de um contrato de transporte aéreo.

3. ~~O mais tardar no momento do registo, e sujeito à disponibilidade de lugares,~~***A transportadora aérea oferece a*** qualquer pessoa que acompanhe as pessoas a que se refere o n.º 2 ou que acompanhe uma criança ~~tem~~***no âmbito de um mesmo contrato de transporte aéreo*** a possibilidade de se sentar gratuitamente num lugar adjacente ao lugar dessa pessoa ou criança. ***Se não houver lugares adjacentes disponíveis, a transportadora aérea envida esforços para ajudar o(s) acompanhante(s) a encontrar lugares adjacentes.*** **[Alt. 140]**

4. No embarque, as transportadoras aéreas operadoras dão prioridade às pessoas a que se refere o n.º 2 e a qualquer pessoa ou ~~cães-guias~~***cães-guias*** credenciados que as acompanhem***, bem como às crianças em carrinho de bebé ou carrinho de passeio e ao respetivo acompanhante***. **[Alt. 141]**

4-A. ***As transportadoras aéreas operadoras asseguram, sem custos adicionais, que os lactentes e as crianças que necessitam de carrinhos de bebé ou carrinhos de passeio possam ser transportados num carrinho de bebé ou num carrinho de passeio até à porta de embarque ou à porta da aeronave, e que um carrinho de bebé ou um carrinho de passeio lhes seja disponibilizado à porta da aeronave, a menos que existam condicionalismos de segurança, de capacidade ou operacionais.*** **[Alt. 142]**

4-B. ***Nos casos em que o aeroporto não cumpre as obrigações que lhe incumbem nos termos dos artigos 7.º e 8.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006 e, consequentemente, as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida ou os menores não acompanhados perderem o seu voo, a transportadora aérea é responsável pela indemnização, pelo reencaminhamento e pela assistência desses passageiros, em conformidade com os artigos 7.º, 8.º e 9.º do presente regulamento. Até ... [data de aplicação do presente regulamento modificativo], a Comissão define as modalidades pormenorizadas de aplicação das responsabilidades respetivas da transportadora aérea e da entidade gestora de um aeroporto e as vias de recurso, através de um ato de execução em conformidade com o artigo 16.º-B-D do presente regulamento. O presente ato de execução não afeta as responsabilidades da transportadora aérea em matéria de indemnização, reencaminhamento e assistência aos passageiros nos termos do presente número.*** **[Alt. 143]**

5. Ao aplicar o reencaminhamento ou a assistência nos termos dos artigos 8.º e 9.º, a transportadora aérea operadora presta especial atenção às necessidades das pessoas mencionadas no n.º 2. As transportadoras aéreas garantem esse reencaminhamento e assistência o mais rapidamente possível a essas pessoas, inclusive a quaisquer pessoas ou cães-guias credenciados que as acompanham.

6. O artigo 9.º, n.º 6, não se aplica aos passageiros mencionados no n.º 2, nem às pessoas ou cães-guias credenciados que os acompanham.»;

13-A) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 11.º-A
Direito a um objeto pessoal e bagagem de mão

1. Os passageiros têm sempre o direito de transportar a bordo um objeto pessoal, como uma mala de pequenas dimensões, uma mala de mão, uma mochila ou uma mala de portátil, contanto que esse objeto possa ser acondicionado em segurança sob o banco à frente do passageiro. As transportadoras aéreas não podem cobrar ao passageiro por este objeto pessoal nenhum suplemento ou taxa adicional em acréscimo ao preço do bilhete de avião. É obrigatório que as transportadoras forneçam informações claras, transparentes e facilmente acessíveis sobre os requisitos de peso e de dimensão do objeto pessoal no momento da reserva e após a conclusão da reserva, assegurando que os passageiros estejam plenamente informados antes da sua viagem.

2. ***Os passageiros têm sempre o direito de transportar a bordo uma unidade de bagagem de mão. A bagagem de mão cujas dimensões não ultrapassem 100 cm (soma do comprimento, da largura e da altura) e cujo peso não ultrapasse sete quilos não está sujeita a um suplemento de preço em acréscimo ao preço do bilhete de avião. As transportadoras aéreas podem aplicar disposições diferentes a bagagem de mão adicional ou de maiores dimensões.***

   A bagagem de mão pode ser arrumada na cabina da aeronave (como bagagem de cabina) ou no porão da aeronave. A transportadora só pode recusar admitir a bagagem de mão a bordo por razões de segurança relacionadas com o peso ou a dimensão da bagagem de mão tendo em conta as características da aeronave.

   As transportadoras aéreas fornecem informações claras, transparentes e facilmente acessíveis sobre os requisitos de peso e de dimensão da bagagem de mão no momento da reserva e após a conclusão da reserva, assegurando que os passageiros estejam plenamente informados antes da sua viagem.

3. ***Para a eventualidade de um objeto pessoal ou uma bagagem de mão serem deixados para trás na cabina da aeronave, a transportadora aérea operadora e a transportadora aérea contratante determinam previamente qual das partes é responsável pelo tratamento de quaisquer pedidos subsequentes. A transportadora aérea responsável designada informa automaticamente os passageiros, no momento da conclusão da reserva, sobre o procedimento de recuperação dos objetos pessoais ou da bagagem de mão esquecidos. Estas informações são comunicadas de forma clara e exaustiva e incluem os dados de contacto eletrónicos, os formulários previstos para o efeito e quaisquer outros dados pertinentes necessários para que o passageiro possa apresentar um pedido.»;*** **[Alt. 144]**

13-B) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 11.º-A-A
Direito de transferência de um bilhete em caso de morte do passageiro em questão ou de um familiar próximo

1. ***A transferência de um bilhete para outra pessoa é permitida em caso de morte do passageiro em questão ou de um familiar próximo. O passageiro afetado pela perda ou a pessoa responsável pelos assuntos do passageiro falecido pode solicitar a transferência do bilhete mediante a apresentação de documentação justificativa adequada num suporte duradouro.***
2. ***As transportadoras aéreas, os operadores ou os intermediários são obrigados a tratar tais pedidos em condições transparentes e justas.***
3. ***Se tal pedido for apresentado, pelo menos, 72 horas antes do voo e com documentação justificativa adequada num suporte duradouro, é considerado razoável e não fica sujeito a custos adicionais.***

4. ***Se tal pedido for apresentado nas 72 horas que antecedem a partida do voo e com documentação justificativa adequada num suporte duradouro, a transportadora aérea ou o intermediário informa o cedente de quaisquer eventuais encargos que possam ser incorridos. Estes encargos têm de ser razoáveis e não podem exceder o custo efetivamente suportado pela transportadora ou pelo intermediário pela transferência do bilhete.»;*** **[Alt. 145]**

13-C) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 11.º-B
Registo de embarque

1. ***Os passageiros têm o direito de efetuar o registo de embarque em linha ou no aeroporto, sem incorrerem em custos suplementares. Para o efeito, as transportadoras aéreas podem disponibilizar postos de registo de embarque em autosserviço no aeroporto, com vista a facilitar o processo de registo de embarque.***

2. Os passageiros têm o direito de escolher livremente entre a utilização de um cartão de embarque em papel ou em formato digital.»; **[Alt. 146]**

14) O artigo 12.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 12.º
Outros direitos

1. O presente regulamento não afeta os direitos de passageiros concedidos ao abrigo de outros atos jurídicos, incluindo a Diretiva (UE) 2015/2302, salvo disposição em contrário do presente artigo.

   A indemnização concedida ao abrigo do artigo 7.º ou do artigo 10.º, n.º 2, do presente regulamento é deduzida da indemnização ou redução de preço concedida ao abrigo de outros atos jurídicos, como a Diretiva (UE) 2015/2302, se os direitos pelos quais é concedida a indemnização ou a redução de preço salvaguardarem o mesmo interesse ou tiverem o mesmo objetivo. De igual modo, a indemnização ou a redução de preço concedida ao abrigo de outros atos jurídicos, como a Diretiva (UE) 2015/2302, é deduzida da indemnização ou da redução de preço concedida ao abrigo do artigo 7.º ou do artigo 10.º, n.º 2, do presente regulamento, se os direitos pelos quais é concedida a indemnização ou a redução de preço salvaguardarem o mesmo interesse ou tiverem o mesmo objetivo.

Não obstante o direito de um organizador de viagens organizadas procurar obter reparação ou reembolsos nos termos do artigo 22.º da Diretiva (UE) 2015/2302, sem prejuízo do artigo 13.º do presente regulamento, e em derrogação do artigo 8.º, n.º 1, alínea a), se o voo fizer parte de um contrato de viagem organizada na aceção do artigo 3.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2015/2302, os passageiros não têm direito ao reembolso ao abrigo do presente regulamento, na medida em que um direito correspondente decorra da Diretiva (UE) 2015/2302.

2. Sem prejuízo dos princípios e normas relevantes do direito nacional, incluindo a jurisprudência, o n.º 1 não se aplica aos voluntários nas condições estabelecidas no artigo 4.º, n.º 2.

3. Se já tiver sido paga uma indemnização ou um reembolso ao passageiro ao abrigo da legislação de um país terceiro, o montante dessa indemnização ou desse reembolso é deduzido do montante da indemnização ou do reembolso concedido ao abrigo do presente regulamento.»;

14-A) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 12.º-A

Correção de erros ortográficos

1. Após receção de um pedido apresentado, o mais tardar, 48 horas antes da hora prevista para a partida, a transportadora aérea operadora corrige erros ortográficos no nome do passageiro ou atualiza o nome do passageiro em caso de alteração administrativa. Tal correção ou atualização é efetuada gratuitamente pelo menos uma vez.

2. O pedido referido no n.º 1 pode ser apresentado por:

a) Um passageiro, em relação ao nome desse passageiro ou ao nome de qualquer passageiro cujo bilhete faça parte do mesmo contrato de transporte aéreo que o bilhete do passageiro que apresenta o pedido;

b) Um intermediário, em relação ao nome de um passageiro em nome do qual o intermediário efetuou a reserva.

Nenhuma correção ou atualização efetuada nos termos do n.º 1 pode constituir uma transferência do bilhete do passageiro para outra pessoa.»; **[Alt. 147]**

15) O artigo 13.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 13.º
Direito de regresso

Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento ou do direito nacional pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito da União ou do direito nacional aplicável. ***Em especial, o presente regulamento em nada limita o direito da transportadora aérea operadora de pedir ressarcimento ou a recuperação total dos custos a um aeroporto ou a terceiros com quem tenha celebrado um contrato.***»; **[Alt. 148]**

16) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 14.º

Obrigação de informar os passageiros

1. A transportadora aérea operadora ~~publica~~***e o intermediário publicam*** no seu sítio Web e em aplicações móveis***, de forma clara, acessível e inequívoca,*** um documento informativo que especifique os direitos estipulados no presente regulamento, incluindo ***informações sobre*** o processo de tratamento das reclamações. ***A fim de respeitar este requisito, a transportadora aérea operadora pode utilizar um resumo das disposições do presente regulamento elaborado e disponibilizado ao público pela Comissão em todas as línguas oficiais da União.*** **[Alt. 149]**

2. ~~Ao oferecerem~~***Na oferta de*** bilhetes para um voo ou voos de ligação e antes da compra ***de tais voos***, as transportadoras aéreas e os intermediários informam o passageiro do seguinte:

a) O tipo de bilhete ou bilhetes oferecidos, nomeadamente se o bilhete ou os bilhetes estão abrangidos por um único contrato de transporte aéreo ou por uma combinação de contratos distintos de transporte aéreo;

b) Os direitos e as obrigações do passageiro, da transportadora aérea operadora e do intermediário nos termos do presente regulamento, conforme anexados ao contrato de transporte aéreo, incluindo informações sobre o processo de reembolso;

b-A) Os serviços de viagem de base e os suplementos de preço opcionais;

c) O prazo e o procedimento para o passageiro solicitar uma alteração do nome, tal como especificado no artigo 4.º, n.º 6, sem qualquer encargo adicional; e

d) Outros termos e condições do contrato de transporte aéreo.

~~A fim de cumprir o requisito de informação estabelecido na alínea b), do primeiro parágrafo, a transportadora aérea e o intermediário podem utilizar um resumo das disposições do presente regulamento elaborado e disponibilizado ao público pela Comissão em todas as línguas oficiais da União.~~ **[Alt. 150]**

3. ~~Um intermediário ou uma transportadora aérea que venda bilhetes abrangidos por uma combinação de contratos de transporte aéreo informa o passageiro, antes da compra, de que os bilhetes estão abrangidos por contratos distintos de transporte aéreo e de que os direitos ao abrigo dos artigos 7.º, 8.º e 9.º relativos à indemnização, ao reembolso, ao reencaminhamento ou à assistência em caso de perda de um ou mais voos seguintes não são aplicáveis ao abrigo do contrato distinto de transporte aéreo. Essas informações são prestadas de forma clara quando da venda dos bilhetes.~~

   ~~As transportadoras aéreas e os intermediários prestam as informações previstas no presente número na língua do contrato de transporte aéreo e numa língua internacionalmente utilizada num suporte duradouro.~~ **[Alt. 151]**

4. A entidade gestora do aeroporto ~~assegura~~***e a transportadora aérea operadora asseguram*** que, nos balcões de registo (inclusive nas máquinas de registo automático)***, nos sítios Web*** e nas portas de embarque, seja afixado, de forma ~~clara~~***claramente visível para os passageiros***, o seguinte texto: ~~"~~«Se lhe tiver sido recusado o embarque ou se o seu voo tiver sido cancelado ou tiver um atraso de pelo menos duas horas ***na partida, ou de mais de três horas na chegada ao seu destino final***, peça no balcão de registo ou na porta de embarque o folheto informativo sobre os seus direitos, em especial no que diz respeito ao reembolso ou reencaminhamento, a assistência e eventual indemnização~~"~~». Esse texto é afixado pelo menos na língua ou nas línguas do local onde se situa o aeroporto e numa língua que seja internacionalmente utilizada. ***A entidade gestora do aeroporto e a transportadora aérea operadora asseguram também que, nos balcões de registo de embarque, junto ao texto, seja exibido um código QR ou qualquer outro meio técnico que permita aceder à aplicação móvel da Comissão sobre os direitos dos passageiros que contenha um resumo do presente regulamento.*** Para o efeito, as entidades gestoras dos aeroportos cooperam com as transportadoras aéreas operadoras.~~;~~ **[Alt. 152]**

4-A. No momento da reserva, as transportadoras aéreas operadoras prestam informações aos passageiros sobre os procedimentos de tratamento de reclamações e os prazos aplicáveis, tal como definido no artigo 15.º-A-A. As informações sobre o tratamento de reclamações devem também estar acessíveis nos sítios Web e nas aplicações das transportadoras aéreas e dos intermediários e ser comunicadas na mensagem de correio eletrónico que notifique os passageiros de qualquer ocorrência que possa conferir os direitos consagrados no presente regulamento. **[Alt. 153]**

4-B. As transportadoras aéreas criam pontos de contacto, em cada aeroporto em que operam, e garantem a presença de pessoal da transportadora aérea em causa, ou de uma terceira entidade por si contratada, responsável por facultar aos passageiros as informações necessárias relativas aos direitos de que dispõem, incluindo sobre os processos de apresentação de reclamações, de forma a prestar assistência e tomar medidas imediatas em caso de cancelamento ou atraso dos voos, recusa de embarque, extravio ou atraso na entrega de bagagem. Durante as horas de funcionamento das transportadoras aéreas, até ao desembarque do último passageiro do último avião e durante um período razoavelmente previsível para cumprir as formalidades aduaneiras e de passaporte, recuperar as bagagens registadas e chegar ao ponto de contacto designado a um ritmo sereno, esses pontos de contacto estão disponíveis para prestar assistência aos passageiros no que diz respeito, nomeadamente, ao reembolso, ao reencaminhamento, à alteração da reserva e à receção das queixas apresentadas pelos passageiros. **[Alt. 154]**

4-C.A transportadora aérea operadora faculta aos passageiros, nos bilhetes eletrónicos e nas versões eletrónica e impressa dos cartões de embarque, informação claramente legível e transparente sobre os direitos dos passageiros e os contactos de ajuda e assistência. **[Alt. 155]**

4-D.Em caso de perturbação da viagem que daria origem aos direitos estabelecidos no presente regulamento, a transportadora aérea operadora informa plenamente, o mais rapidamente possível, os passageiros afetados e fornece-lhes um aviso que estabeleça as regras de reembolso, reencaminhamento, indemnização e assistência em conformidade com o presente regulamento, incluindo informações sobre eventuais limitações nos termos do artigo 9.º, n.º 4. Se for caso disso, a transportadora aérea operadora envia também ao passageiro o formulário comum pré-preenchido nos termos do artigo 15.º-A. Os contactos do organismo nacional de execução ou outro organismo designado nos termos do artigo 16.º também devem ser facultados por escrito ao passageiro. **[Alt. 156]**

4-E. ***As transportadoras aéreas e os intermediários, se for caso disso, prestam as informações previstas no presente artigo na língua do contrato de transporte aéreo e numa língua utilizada internacionalmente e num suporte duradouro.***
[Alt. 157]

4-F. ***No âmbito do presente regulamento, as informações prestadas aos passageiros e a correspondência com os mesmos são transmitidas por via eletrónica, sempre que tal seja tecnicamente possível. Caso sejam prestadas informações por esses meios, as transportadoras aéreas e os intermediários asseguram que toda a correspondência escrita, incluindo a data e a hora dessa correspondência, possa ser guardada para referência futura. O ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando prestaram as informações necessárias aos passageiros cabe às transportadoras aéreas e aos intermediários. Todos os meios de comunicação devem permitir ao passageiro estabelecer um contacto rápido e gratuito e uma comunicação eficaz com as transportadoras aéreas e os intermediários.***
[Alt. 158]

4-G.No caso das pessoas cegas ou com deficiência visual, das pessoas com deficiência cognitiva ou intelectual e das pessoas com mobilidade reduzida, o presente artigo deve aplicar-se utilizando os meios alternativos e acessíveis adequados. **[Alt. 159]**

4-H.A entidade gestora do aeroporto assegura que as informações gerais sobre os direitos dos passageiros sejam afixadas de forma clara e visível nas áreas do aeroporto destinadas aos passageiros. Com base na informação recebida, deve também assegurar que os passageiros presentes no aeroporto são informados das causas de eventuais atrasos e perturbações nos voos, tais como o cancelamento do respetivo voo, e dos seus direitos relacionados com os atrasos ou perturbações em causa, bem como dos seus direitos se a companhia aérea cessar inesperadamente as operações, nomeadamente em caso de insolvência ou de revogação da sua licença de exploração. **[Alt. 160]**

4-I. Em caso de cancelamento ou atraso na partida, a transportadora aérea operadora informa os passageiros da situação, inclusive da causa da perturbação – logo que esta informação esteja disponível e, em qualquer caso, o mais tardar 30 minutos após a hora programada de partida –, e da hora de partida estimada, contanto que a transportadora aérea tenha recebido os dados de contacto dos passageiros em conformidade com [*o Regulamento de Execução], caso o bilhete tenha sido adquirido através de um intermediário. **[Alt. 161]**

4-J. As transportadoras aéreas e os intermediários asseguram que, depois de efetuada a reserva dos respetivos voos, todos os passageiros disponham de assistência telefónica acessível e eficaz. Esse serviço telefónico de apoio faculta informação e propostas alternativas em caso de perturbações, não devendo, em circunstância nenhuma, exceder o custo de uma chamada local. **[Alt. 162]**

4-K. Qualquer comunicação eletrónica que notifique o passageiro de um cancelamento, atraso considerável ou mudança de horário deve indicar claramente que o passageiro poderá ter direito a indemnização e/ou assistência ao abrigo do presente regulamento.»; **[Alt. 163]**

17) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 15.º-A

Reclamação à transportadora aérea ou ao intermediário

1. Todas as transportadoras aéreas e intermediários estabelecem um mecanismo para tratamento das reclamações relativas aos direitos e obrigações abrangidos pelo presente regulamento dentro das respetivas esferas de competências. ~~Disponibilizam os seus dados de contacto na língua do contrato de transporte aéreo e numa língua internacionalmente utilizada. Os detalhes inerentes ao procedimento de tratamento das reclamações devem ser acessíveis ao público, inclusive num formato acessível para pessoas com deficiência e para pessoas com mobilidade reduzida. As transportadoras aéreas e os intermediários informam igualmente os passageiros, de forma clara, dos dados de contacto do organismo ou organismos designados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 16.º e do organismo ou organismos responsáveis pela resolução extrajudicial de litígios nos termos do artigo 16.º-A e, se adequado, das respetivas responsabilidades. Tais informações são disponibilizadas pelo menos na língua ou nas línguas oficiais do Estado-Membro em que a transportadora aérea e o intermediário operem.~~ **[Alt. 164]**

2. ~~Se~~ Os passageiros ~~apresentarem~~***podem apresentar*** uma reclamação ~~utilizando o mecanismo~~***a qualquer transportadora aérea ou intermediário relacionada com as respetivas esferas de competência através dos mecanismos*** a que se refere o n.º 1~~,~~***.*** Essa reclamação deve ser apresentada no prazo de ~~seis meses a contar da perturbação em causa. No prazo de 30 dias de calendário a contar da apresentação da reclamação, a transportadora aérea ou o intermediário a quem é dirigida a reclamação apresenta uma resposta fundamentada ou, em casos excecionais devidamente justificados, informa o passageiro de que receberá uma resposta definitiva no prazo inferior a dois meses~~***um ano*** a contar da data ~~de apresentação da reclamação. A resposta também contém, caso o litígio não tenha podido ser resolvido, os dados de contacto pertinentes do organismo ou organismos designados nos termos do artigo 16.º ou do organismo ou organismos responsáveis pela resolução extrajudicial de litígios nos termos do artigo 16.º-A, incluindo o endereço postal, o sítio Web e o endereço de correio eletrónico desse organismo ou organismos.~~***em que o voo partiu ou estava previsto partir.*** **[Alt. 165]**

2-A. ***Caso a transportadora aérea invoque a existência de circunstâncias extraordinárias, informa o passageiro, na sua resposta, das circunstâncias específicas que levaram ao cancelamento ou ao atraso. Além disso, a transportadora aérea demonstra que tomou todas as medidas razoáveis para evitar o cancelamento ou o atraso.*** **[Alt. 166]**

2-B. ***O ónus da prova relativo à prestação aos passageiros das informações requeridas incumbe à transportadora aérea e ao intermediário.*** **[Alt. 167]**

3. ~~A apresentação de reclamações pelos passageiros por meio do mecanismo a que se refere o n.º 1 não prejudica o seu direito de submeterem os litígios a uma resolução extrajudicial nos termos do artigo 16.º-A, ou de procurar reparação através de processos judiciais, sem prejuízo de prazos de prescrição nos termos do direito nacional~~***No prazo de sete dias úteis a contar da receção da reclamação, o destinatário confirma a receção da reclamação ao passageiro. No prazo de dois meses a contar da receção da reclamação, o destinatário apresenta uma resposta fundamentada ao passageiro. Caso o destinatário não apresente essa resposta no prazo de dois meses, considera-se que aceitou a reclamação do passageiro.*** **[Alt. 168]**

3-A. Juntamente com a resposta fundamentada, os destinatários informam igualmente o passageiro, de forma clara, dos dados de contacto do organismo ou organismos designados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 16.º e do organismo ou dos organismos responsáveis pela resolução extrajudicial de litígios nos termos do artigo 16.º-A e, se adequado, das respetivas responsabilidades. **[Alt. 169]**

3-B. Caso a transportadora aérea invoque a existência de circunstâncias extraordinárias, informa o passageiro, na sua resposta, sobre as circunstâncias específicas que levaram ao cancelamento ou atraso. Além disso, a transportadora aérea deve demonstrar que tomou todas as medidas razoáveis para evitar o cancelamento ou o atraso. **[Alt. 170]**

3-C. O ónus da prova relativo ao fornecimento de todas as informações necessárias aos passageiros incumbe à transportadora aérea e ao intermediário.»; **[Alt. 171]**

18) O artigo 16.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 16.º

Designação dos organismos nacionais de execução **[Alt. 172]**

1. Cada Estado-Membro designa um ou mais organismos ~~nacionais~~ responsáveis pela execução ~~do~~***das obrigações previstas no*** presente regulamento~~ no que respeita a trajetos com partida ou destino nos aeroportos situados no seu território. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o nome do organismo ou organismos designados nos termos do presente número~~. **[Alt. 173]**

2. ~~O~~***Cada*** organismo ~~nacional responsável pela execução acompanha de perto o cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e toma as medidas necessárias para garantir o respeito dos direitos dos passageiros~~***é independente no que respeita à sua organização, decisões de financiamento, estrutura jurídica e tomadas de decisão de qualquer transportadora aérea, organismo de gestão dos aeroportos e intermediário ou outros interesses comerciais***. **[Alt. 174]**

2-A. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o nome do organismo ou organismos designados nos termos do presente artigo e as respetivas competências, incluindo eventuais alterações das mesmas. A Comissão e o organismo ou os organismos designados publicam essas informações nos seus sítios Web. **[Alt. 175]**

~~3. Os passageiros podem comunicar alegadas infrações ao presente regulamento ao organismo nacional responsável pela execução. O organismo nacional responsável pela execução pode investigar as alegadas infrações comunicadas e decidir sobre medidas coercivas com base nas informações contidas nessas comunicações.~~ **[Alt. 176]**

~~4. As sanções impostas pelos Estados-Membros por infrações ao disposto no presente regulamento devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Em particular, essas sanções deverão ser suficientes para oferecer às transportadoras e aos intermediários o incentivo financeiro necessário para cumprirem sistematicamente o disposto no presente regulamento.~~ **[Alt. 177]**

~~5. Até ... [seis anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo] e, posteriormente, de cinco em cinco anos, os organismos nacionais responsáveis pela execução publicam nos seus sítios Web um relatório sobre a sua atividade, as medidas coercivas tomadas e seus resultados, incluindo as sanções aplicadas. Tais relatórios são apresentados à Comissão.~~ **[Alt. 178]**

6. As transportadoras aéreas operadoras e os intermediários comunicam aos organismos nacionais responsáveis pela execução os dados de contacto exigidos da pessoa ou das pessoas ou do organismo designado para agir e receber a documentação emitida pelo organismo ou organismos nacionais responsáveis pela execução em seu nome, a título permanente, no Estado-Membro onde operam, no que diz respeito às matérias abrangidas pelo presente regulamento. Os organismos nacionais responsáveis pela execução podem trocar essas informações entre si para efeitos de execução do presente regulamento.»;

18-A) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º -A
Tarefas de execução

1. ***O organismo nacional de execução acompanha de perto o cumprimento do presente regulamento e toma as medidas necessárias para garantir que os direitos dos passageiros sejam respeitados.***

2. ***Os organismos nacionais de execução podem solicitar às transportadoras aéreas, às entidades gestoras dos aeroportos e aos intermediários que facultem documentos e informações pertinentes para o desempenho das suas funções a que se refere o n.º 1. Esses documentos e informações são fornecidos no prazo de um mês a contar da receção do pedido, salvo especificação em contrário do organismo nacional de execução.***

3. ***No desempenho das suas funções, os organismos nacionais de execução têm em conta, se for caso disso, as informações que lhes forem facultadas pelo outro organismo designado para tratar as queixas, conforme definido no artigo 16.º-B, n.º 2.***

4. ***Sempre que estejam em causa serviços aéreos prestados entre dois ou mais Estados-Membros, as atividades de controlo podem ser realizadas em conjunto pelos organismos nacionais de execução.***

5. ***Os Estados-Membros asseguram que os respetivos organismos nacionais de execução disponham de poderes suficientes para tomar medidas coercivas.***

6. ***Caso a transportadora aérea invoque circunstâncias extraordinárias como justificação para recusar uma indemnização ao abrigo do presente regulamento, fundamenta a sua alegação apresentando aos organismos nacionais de execução, no prazo de 48 horas, elementos adequados que comprovem essas circunstâncias e os problemas técnicos conexos. Além disso, a transportadora aérea deve demonstrar que foram tomadas todas as medidas razoáveis para evitar o cancelamento ou o atraso do voo em questão.***

7. ***Sempre que estejam disponíveis, estas informações são divulgadas pelo organismo nacional de execução aos organismos designados para a resolução alternativa de litígios nos termos do presente regulamento.***

8. ***De dois em dois anos, até 30 de junho, os organismos nacionais responsáveis pela execução publicam relatórios com dados estatísticos sobre a sua atividade, inclusive, se for caso disso, sobre as sanções aplicadas durante os dois anos civis anteriores.***

9. ***Com base nos dados que as transportadoras aéreas, as entidades gestoras dos aeroportos e os intermediários são obrigados a fornecer sobre as normas de qualidade do serviço definidas no artigo 15.º-A, o organismo nacional de execução publica estatísticas sobre o número e a natureza das queixas apresentadas, o número de cancelamentos, recusas de embarque e atrasos e a sua duração, bem como dados sobre bagagem perdida, entregue com atraso ou danificada.***

10. ***As transportadoras aéreas e os intermediários fornecem os respetivos dados de contacto ao organismo ou organismos nacionais de execução dos Estados-Membros onde exercem a sua atividade.»;*** **[Alt. 179]**

18-B) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º -A-A
Tratamento de reclamações pelos organismos nacionais de execução e por outros organismos

1. ***Sem prejuízo dos direitos dos consumidores de procurar outras vias de recurso nos termos da Diretiva 2013/11/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[1-A], depois de ter, sem sucesso, apresentado uma reclamação junto da transportadora aérea ou do intermediário nos termos do artigo 13.º-A, o passageiro pode apresentar uma reclamação ao organismo nacional de execução ou a qualquer outro organismo designado ao abrigo do n.º 2 do presente artigo no prazo de um ano a contar da data de receção da informação relativa à rejeição da reclamação inicial pela transportadora aérea ou pelo intermediário.***

2. ***Qualquer passageiro pode apresentar reclamação a respeito de uma alegada infração do presente regulamento em qualquer aeroporto situado no território de um Estado-Membro ou referente a qualquer voo proveniente de qualquer aeroporto situado no território de um Estado-Membro ou de um país terceiro com destino a esses aeroportos, quer ao organismo nacional de execução, quer a qualquer outro organismo designado para o efeito por um Estado-Membro.***

3. ***O organismo nacional de execução ou qualquer outro organismo designado ao abrigo do n.º 2 deve confirmar a receção da reclamação no prazo de duas semanas a contar da data de receção. O procedimento de tratamento da reclamação deve ter uma duração máxima de três meses a contar da data de abertura do processo de reclamação. O procedimento de tratamento de reclamações deve ser disponibilizado num formato acessível a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida.***

4. Caso se refira a uma alegada infração cometida por uma entidade gestora de um aeroporto, a reclamação é tratada pelo organismo nacional de execução ou por qualquer outro organismo designado nos termos do n.º 2 do Estado-Membro em cujo território o incidente tenha ocorrido.

5. Os organismos nacionais de execução ou qualquer outro organismo designado nos termos do n.º 2 do presente artigo devem estar em condições de tratar as reclamações individuais dos passageiros e dispor, pelo menos, dos poderes mínimos de investigação e execução definidos no artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/2394 do Parlamento Europeu e do Conselho[1-B].

6. As decisões dos organismos nacionais de execução ou de qualquer outro organismo designado nos termos do n.º 2 são vinculativas para ambas as partes e têm força executória, sem prejuízo do direito de acesso das partes ao sistema judicial.

_____

[1-A] ***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 (Diretiva RAL) (JO L 165 de 18.6.2013, p. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1-B] ***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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).»;* **[Alt. 180]**

18-C) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º -A-B

1. ***Caso um Estado-Membro designe vários organismos ao abrigo dos artigos 16.º e 16.º-B do presente regulamento, os referidos organismos garantem o intercâmbio de informações pertinentes entre si, em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679, no intuito de ajudar o organismo nacional de execução a levar a cabo as suas tarefas de supervisão e execução, e de modo a que o organismo incumbido do tratamento das queixas designado nos termos do artigo 16.º-B possa recolher as informações necessárias para análise das queixas individuais.***
2. ***Para efeitos de coordenação transfronteiriça, os organismos nacionais de execução de diferentes Estados-Membros trocam informações sobre as respetivas atividades, bem como sobre as práticas em matéria de tomada de decisões e os princípios que presidem à tomada de decisões. A Comissão apoia-os nessa tarefa.»;*** **[Alt. 181]**

18-D) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º -A-C

Inspeções dos organismos nacionais de execução

1. ***A Comissão pode realizar inspeções aos organismos nacionais de execução com vista a controlar a aplicação do regulamento pelos Estados-Membros e formular recomendações para melhorar a sua execução.***
2. ***A Comissão informa com a devida antecedência o Estado-Membro em questão da realização de uma inspeção.***
3. ***Cada relatório de inspeção da Comissão deve ser comunicado ao organismo nacional de execução do Estado-Membro em causa, que deve, na sua resposta, indicar as medidas tomadas para sanar os incumprimentos identificados e seguir as recomendações.***
4. ***O relatório, juntamente com a resposta do organismo nacional de execução, é subsequentemente comunicado aos organismos nacionais de execução dos outros Estados-Membros, se for caso disso.»;*** **[Alt. 182]**

18E) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º -A-D
Sanções

1. ***Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam a Comissão dessas regras e medidas e comunicam-lhe, sem demora, qualquer alteração ulterior que as afete.***

2. ***No âmbito da cooperação referida no artigo 16.º-C, o organismo nacional de execução competente para efeitos do artigo 16.º-B, n.º 4 ou 5, deve investigar, a pedido do organismo nacional de execução que trata a reclamação, o incumprimento do presente regulamento identificado por esse organismo e, se necessário, impor sanções.»;*** **[Alt. 183]**

18-F) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º -A-E
Cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão

1. ***Os Estados-Membros devem enviar regularmente informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento à Comissão, que as disponibilizará aos demais Estados-Membros, em formato eletrónico.***

2. ***A pedido da Comissão, os organismos nacionais de execução devem investigar suspeitas de práticas específicas de incumprimento das obrigações estabelecidas no presente regulamento por uma ou mais transportadoras aéreas ou organismos de gestão dos aeroportos e comunicar as suas conclusões à Comissão no prazo de quatro meses a contar da data do pedido.***

3. ***A Comissão promove o diálogo e incentiva a cooperação entre os Estados-Membros no que se refere à interpretação e à aplicação do presente regulamento no plano nacional através do comité a que se refere o artigo 16.º-A do [Regulamento de Execução].***

4. A pedido de um Estado-Membro, de um organismo nacional de execução ou por sua própria iniciativa, a Comissão examina os casos em que se verifiquem diferenças na aplicação e execução de qualquer uma das disposições do presente regulamento.

5. A Comissão pode, se for caso disso, adotar orientações com vista a promover a aplicação comum do presente regulamento.»; **[Alt. 184]**

19) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º-A
Resolução extrajudicial de litígios

Os Estados-Membros asseguram a possibilidade de os passageiros dos transportes aéreos submeterem litígios individuais ao organismo ou organismos responsáveis pela resolução extrajudicial de litígios na sequência de reclamações ou pedidos apresentados ao abrigo do presente regulamento. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o nome do organismo ou organismos responsáveis pelo tratamento dos litígios nos termos do presente artigo. ~~Os Estados-Membros podem decidir aplicar o presente artigo apenas a litígios entre as~~***A participação das*** transportadoras aéreas ~~ou~~***e dos*** intermediários~~, por um lado, e os consumidores, por outro~~ ***abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento nos procedimentos de resolução alternativa de litígios é obrigatória e as decisões decorrentes desses procedimentos são vinculativas, sem prejuízo do direito de acesso das partes ao sistema judicial***.»; **[Alt. 185]**

19-A) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º-A-A
Documentos de conformidade

1. ***As transportadoras aéreas da União devem elaborar e apresentar ao organismo nacional de execução do Estado-Membro que emitiu a sua licença de exploração nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e à Comissão, até [1 de janeiro de xxxx], um documento que, com um grau razoável de pormenor, comprove que os seus procedimentos operacionais são suficientes para assegurar que cumprem consistentemente todos os artigos aplicáveis do presente regulamento.***

2. ***A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam os conteúdos mínimos desses documentos de conformidade. Os conteúdos mínimos devem, pelo menos, incluir os planos de contingência aplicáveis em caso de perturbações importantes, a identificação dos responsáveis pela prestação de assistência e pela execução dos outros direitos, as modalidades e procedimentos práticos para o tratamento das reclamações e o fornecimento de assistência e indemnizações, bem como os procedimentos e modelos para a comunicação com os passageiros. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 16.º-C, n.º 2.***

3. ***Qualquer outra transportadora que forneça serviços num aeroporto da União deve apresentar um documento de conformidade ao organismo nacional de execução de todos os Estados-Membros em que opera e à Comissão.***

4. ***As transportadoras aéreas devem rever os seus documentos de conformidade e apresentar versões atualizadas ao organismo ou organismos nacionais de execução pertinentes e à Comissão, de três em três anos, a partir de [1 de janeiro de xxxx].***

5. ***O organismo nacional de execução deve ter em conta os documentos de conformidade apresentados pelas transportadoras aéreas, e, se possível, verificar se a validade dos documentos de conformidade corresponde às informações constantes das reclamações.»;*** **[Alt. 186]**

19-B) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º-A-B
Exercício da delegação

1. ***O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.***

2. ***O poder de adotar atos delegados referido no artigo 6.º-C e no artigo 7.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.***

3. ***A delegação de poderes referida no artigo 6.º-C e no artigo 7.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no*** **Jornal Oficial da União Europeia** ***ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.***

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 6.º-C e do artigo 7.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»; **[Alt. 187]**

19c) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16.º-A-C
Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para os Direitos dos Passageiros, composto por dois representantes de cada Estado-Membro, dos quais pelo menos um representa um organismo nacional de execução. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.»; **[Alt. 188]**

20) O artigo 17.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 17.º
Avaliação e relatório

~~1. Até ... [cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo] e, posteriormente, de três em três anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a lista de circunstâncias extraordinárias constante do anexo, à luz de acontecimentos que tenham afetado a realização pontual e efetiva dos voos durante os dois anos anteriores a cada relatório.~~

~~O relatório deve, se necessário, ser acompanhado de uma proposta legislativa.~~ **[Alt. 189]**

2. Até ... [cinco anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo] e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o funcionamento, a execução e os resultados do presente regulamento. A Comissão inclui ainda nesse relatório informações sobre a proteção reforçada dos passageiros dos voos provenientes de países terceiros operados por transportadoras de países terceiros.

   ~~O relatório inclui também uma revisão dos montantes estabelecidos no artigo 7.º, n.º 1, e das percentagens estabelecidas no artigo 10.º, n.º 2, tendo em conta, entre outras coisas, a evolução das tarifas aéreas, a taxa de inflação e as estatísticas sobre a recusa de embarque, cancelamentos, atrasos e perdas de voos de ligação imputáveis às transportadoras aéreas, bem como estatísticas sobre as transferências para classe inferior, durante os cinco anos anteriores.~~ **[Alt. 190]**

No relatório a submeter até … [cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo] nos termos do primeiro parágrafo, a Comissão avalia também:

a) ~~A necessidade e a viabilidade de rever o âmbito de aplicação do presente regulamento, tendo em vista o reforço da proteção dos passageiros e condições de concorrência equitativas entre as transportadoras aéreas da União e de países terceiros, bem como os aspetos relativos à conectividade. Em especial, a Comissão avalia os riscos de conflito de jurisdições e as dificuldades relacionadas com a execução da legislação e recomenda formas de atenuar esses riscos e de dar resposta a essas dificuldades;~~ **[Alt. 191]**

b) ~~A necessidade de ajustar os limiares estabelecidos no artigo 7.º, n.º 2, com base em estatísticas relativas à evolução dos atrasos e cancelamentos durante os cinco anos anteriores à avaliação da Comissão e todos os anos desde … [dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo];~~ **[Alt. 192]**

c) A viabilidade de uma maior automatização dos pedidos ou pagamentos de indemnização em caso de atrasos.

O relatório deve, se necessário, ser acompanhado de propostas legislativas.»;

21) O texto que consta do anexo I do presente regulamento é aditado como anexo ao Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Artigo 2.º

O Regulamento (CE) n.º 2027/97 é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 2.º, o n.º 1 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) "Transportadora aérea da União": uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho*;

---

* Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).»;

b) São aditadas as seguintes alíneas:

«h) “Equipamento de mobilidade”: qualquer equipamento destinado a facilitar a mobilidade de pessoas com deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida, na aceção do artigo 2.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1107/2006*;

i) “Cão-guia credenciado”: um cão especificamente treinado para aumentar a independência e a autodeterminação das pessoas com deficiência, oficialmente credenciado nos termos das regras nacionais aplicáveis, caso essas regras existam;

j) “Formato acessível”: um formato que dá à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida acesso a todas as informações pertinentes, incluindo a possibilidade de acesso de uma maneira tão praticável e confortável como o de uma pessoa sem deficiência ou incapacidade, e que preenche os requisitos de acessibilidade definidos nos termos da legislação aplicável, nomeadamente da Diretiva (UE) 2019/882 do Parlamento Europeu e do Conselho**;

k) “Intermediário”: uma pessoa singular ou coletiva, que não seja uma transportadora, que atue, no âmbito da sua atividade comercial, empresarial ou profissional, em nome de uma transportadora ou de um passageiro para a celebração de um contrato de transporte;

l) “Objeto pessoal”: uma unidade de bagagem não registada~~, que constitui um aspeto necessário do transporte de passageiros~~, que cumpre os requisitos em matéria de segurança, e com dimensões máximas de 40x30x15 cm ou na condição de caber sob o banco em frente ao qual o passageiro está sentado; **[Alt. 193]**

m) “Bagagem de mão”: uma unidade de bagagem não registada que não é um objeto pessoal e que cumpre os requisitos em matéria de segurança.

_____

* Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo (JO L 204 de 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Diretiva (UE) 2019/882 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços (JO L 151 de 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).»;

2) O artigo 3.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:

«A responsabilidade das transportadoras aéreas da União em relação aos passageiros e à sua bagagem rege-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade. Tal inclui a responsabilidade das transportadoras aéreas da União em relação ao atraso no transporte de passageiros ou de bagagem.»;

3) No artigo 3.º, ~~é suprimido o n.º 2;~~***o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:***

«2. As transportadoras aéreas da União e os prestadores de assistência em escala que atuem em seu nome devem criar, em todos os aeroportos da União, um serviço que forneça aos passageiros um formulário de reclamação que lhes permita apresentar reclamação imediata em caso de danos ou de atraso na entrega da bagagem à chegada. Do mesmo modo, a transportadora aérea da União deve assegurar aos passageiros o acesso fácil e convivial ao formulário de reclamação a que se refere o presente número através da utilização de códigos QR. Esses códigos QR devem ser comunicados e exibidos de forma clara e visível, nomeadamente nos balcões de registo de embarque, nos balcões de serviços aeroportuários, nas portas de embarque e no sítio Web da transportadora aérea ou numa plataforma em linha equivalente, a fim de permitir que os passageiros acedam ao formulário de reclamação com celeridade e sem dificuldades indevidas. O formulário de reclamação, que pode assumir a forma de um relatório sobre irregularidades de bens (PIR), deve ser aceite pela transportadora aérea, no aeroporto, a título de reclamação nos termos do artigo 31.º, n.º 2, da Convenção de Montreal. Esta possibilidade não prejudica o direito que assiste ao passageiro de apresentar uma reclamação por outros meios nos prazos previstos na Convenção de Montreal.»; **[Alt. 194]**

2-A.A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam o modelo de formulário normalizado de reclamação. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo/de exame a que se refere o artigo 6.º-F, n.º 2.»; **[Alt. 195]**

4) O artigo 3.º A passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º-A

O montante complementar que pode ser exigido por uma transportadora aérea da União, nos termos do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, e sem prejuízo do artigo 6.º-A, quando um passageiro faz uma declaração especial de interesse na entrega da sua bagagem no destino, baseia-se numa tarifa que reflete os custos adicionais do transporte e do seguro para a bagagem cujo valor de avaliação seja superior ao limite de responsabilidade. A tarifa é comunicada aos passageiros, mediante pedido.»;

5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

1. Em caso de morte ou lesão corporal dos passageiros, a transportadora aérea da União paga sem demora, e em todo o caso o mais tardar 15 dias após o apuramento da identidade da pessoa singular com direito a indemnização, os adiantamentos que permitam fazer face a necessidades económicas imediatas, numa base proporcional ao dano sofrido.

2. Sem prejuízo do n.º 1, um adiantamento em caso de morte dos passageiros não pode ser inferior a 16 % do montante mínimo da responsabilidade por passageiro prevista no artigo 21.º, n.º 1, da Convenção de Montreal e pela Organização da Aviação Civil Internacional nos termos do artigo 24.º, n.º 2, dessa mesma Convenção.

3. Um adiantamento não constitui um reconhecimento da responsabilidade e pode ser objeto de compensação com quaisquer montantes subsequentes pagos com base na responsabilidade da transportadora aérea da União, mas não é recuperável, exceto nos casos previstos no artigo 20.º da Convenção de Montreal ou quando a pessoa que recebeu o adiantamento não era a pessoa com direito a indemnização.

3-A. Em caso de extravio, dano ou atraso na entrega da bagagem, as transportadoras aéreas devem, em primeiro lugar, indemnizar os passageiros com os quais celebraram um contrato, antes de poderem apresentar uma reclamação junto dos aeroportos ou dos prestadores de serviços pelos prejuízos sofridos, pelos quais não são necessariamente responsáveis.»; **[Alt. 196]**

6) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Ao venderem transportes aéreos na União, todas ***as transportadoras aéreas devem fornecer aos passageiros, de forma clara e acessível, informações completas sobre os procedimentos aplicáveis em caso de extravio, dano ou atraso na entrega da bagagem.*** As transportadoras aéreas devem assegurar que seja disponibilizado aos passageiros, em todos os pontos de venda, incluindo a venda por telefone e através da Internet, um resumo das principais disposições que regem a responsabilidade dos passageiros e da respetiva bagagem, incluindo os prazos para intentar uma ação de indemnização e a possibilidade de apresentar uma declaração especial para a bagagem. A fim de cumprir este requisito de informação, as transportadoras aéreas da União devem utilizar o aviso constante do anexo. Esse resumo ou aviso não pode ser utilizado como base para um pedido de indemnização, nem para interpretar as disposições do presente regulamento ou da Convenção de Montreal.»; **[Alt. 197]**

a-A)É inserido o seguinte número:

«Ao venderem serviços de transporte aéreo na União, todas as transportadoras aéreas devem assegurar que seja disponibilizado aos passageiros, em todos os pontos de venda, incluindo a venda por telefone e através da Internet, um resumo das principais disposições que regem a responsabilidade em relação aos passageiros e à respetiva bagagem, incluindo os prazos para intentar uma ação de indemnização e a possibilidade de apresentar uma declaração especial para a bagagem. A fim de cumprir este requisito de informação, as transportadoras aéreas da União devem utilizar o aviso constante do anexo. Esse resumo ou aviso não pode ser utilizado como base para um pedido de indemnização, nem para interpretar as disposições do presente regulamento ou da Convenção de Montreal. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 6.º-C para adaptar os montantes mencionados no anexo, com exceção do montante referido no artigo 5.º, n.º 2, ao abrigo de uma decisão da Organização da Aviação Civil Internacional nos termos do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal.»; **[Alt. 198]**

b) É aditado o seguinte travessão:

«– o direito das pessoas com deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida fazerem, gratuitamente, uma declaração especial de interesse sobre o valor do seu equipamento de mobilidade.»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. No caso de todos os transportes efetuados por transportadoras aéreas da União, os limites indicados em conformidade com os requisitos de informação previstos nos n.os 1 e 2 são os estabelecidos pelo presente regulamento, a menos que a transportadora aérea da União aplique limites mais elevados mediante compromisso voluntário. No caso de todos os transportes efetuados por transportadoras aéreas de países terceiros, os n.os 1 e 2 aplicam-se apenas aos transportes com destino, origem ou dentro da União.»;

d) São aditados os seguintes números:

«4. Todas as transportadoras aéreas disponibilizam, nas suas aplicações móveis e nos seus sítios Web, um formulário que permita ao passageiro apresentar imediatamente uma reclamação em linha ou em papel sobre a bagagem danificada, atrasada ou extraviada. A transportadora aérea considera que a data de apresentação do formulário é a data de registo da reclamação nos termos do artigo 31.º, n.ºs 2 e 3, da Convenção de Montreal, ainda que a transportadora aérea solicite mais informações em data posterior. O presente número não prejudica o direito que assiste ao passageiro de apresentar uma reclamação por outros meios nos prazos previstos na Convenção de Montreal.

5. Todas as informações prestadas nos termos do presente artigo, e os formulários de reclamação, são apresentadas num formato acessível e disponibilizadas também a pessoas que não utilizem ferramentas digitais.

6. Todas as obrigações de informação nos termos do presente artigo são igualmente aplicáveis aos intermediários que vendam serviços de transportes aéreos com destino para a União, no seu interior ou a partir da mesma.»;

7) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 6.º-A

1. Em caso de transporte de equipamento de mobilidade registado ou cães-guias credenciados, a transportadora aérea da União ***chama a atenção dos passageiros para os direitos que lhes assistem e*** assegura que seja disponibilizada a cada uma das pessoas com deficiência ou das pessoas com mobilidade reduzida a possibilidade de apresentar, em formato acessível, uma declaração especial de interesse com entrega no destino nos termos do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, aquando da reserva, ao mesmo tempo que a notificação nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, e o mais tardar quando o equipamento é entregue à transportadora aérea e, no caso de um cão-guia credenciado, no embarque. Nesse caso, a transportadora aérea da União não cobra aos passageiros em causa uma taxa adicional. ***A Comissão adota atos de execução que estabelecem o modelo de formulário a utilizar para essa declaração de interesse. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo [6.º-F, n.º 2].*** Em caso de destruição, extravio, danos ou atraso do equipamento, ou em caso de morte ou lesão corporal de um cão-guia credenciado, a transportadora aérea da União pode exigir uma prova dos custos de substituição, incluindo a substituição temporária, do equipamento de mobilidade ou do cão-guia credenciado à pessoa com deficiência ou da pessoa com mobilidade reduzida para justificar o montante declarado na declaração especial de interesse. **[Alt. 199]**

Ao venderem serviços de transportes aéreos em nome da transportadora aérea da União, os intermediários ***chamam a atenção dos passageiros para os direitos que lhes assistem e*** oferecem aos passageiros em causa a possibilidade de apresentarem, em formato acessível, uma declaração especial de interesses nos termos do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, quando da reserva e ao mesmo tempo que a notificação nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006. Essa declaração especial de interesses é feita nas mesmas condições que as estabelecidas no primeiro parágrafo. O intermediário envia a declaração à transportadora aérea da União o mais rapidamente possível. **[Alt. 200]**

2. Em caso de destruição, extravio, danos ou atraso no transporte de equipamento de mobilidade registado ou em caso de morte ou lesão corporal de um cão-guia credenciado, a transportadora aérea da União é responsável pelo pagamento de um montante não superior ao montante declarado pelo passageiro, a não ser que a transportadora comprove que o montante exigido é superior ao interesse real da pessoa na entrega no destino.

3. Caso seja aplicável o n.º 2, e sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º e 8.º e no anexo I, quarto parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, as transportadoras aéreas da União envidam rapidamente todos os esforços razoáveis para fornecer as substituições temporárias imediatamente necessárias do equipamento de mobilidade registado e soluções temporárias em substituição de cães-guias credenciados. A pessoa com deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida é autorizada a manter essa substituição temporária gratuitamente até ao pagamento da indemnização a que se refere o n.º 3 ou até que as transportadoras aéreas da União tenham indemnizado as pessoas singulares ou coletivas pelos custos da substituição temporária necessária do equipamento de mobilidade ou de um cão-guia credenciado.

4. O cumprimento do disposto no n.º 3 não constitui um reconhecimento da responsabilidade da transportadora aérea da União.

Artigo 6.º-A-A

1. O organismo nacional de execução designado nos termos do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 deve garantir o cumprimento do presente regulamento. Para esse efeito, o organismo nacional de execução deve verificar:

a) Os termos e as condições dos contratos de transporte aéreo,

b) A disponibilização sistemática de uma declaração especial de interesse relativamente ao equipamento de mobilidade registado, e o pagamento de uma indemnização adequada em caso de danos a esse equipamento,

c) O pagamento de um adiantamento ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, quando aplicável,

d) A aplicação do artigo 6.º.

2. ***Para efeitos do controlo da proteção dos passageiros com mobilidade reduzida e dos passageiros com deficiência, em caso de danos no seu equipamento de mobilidade ou dispositivos de assistência, o organismo nacional de execução deve igualmente analisar e ter em conta as informações relativas a reclamações relacionadas com o equipamento de mobilidade que tenham sido apresentadas aos organismos designados nos termos do artigo 16.º-A do Regulamento (CE) n.º 261/2004.***

3. ***As sanções impostas pelos Estados-Membros por infrações ao disposto no presente regulamento devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.***

4. ***Nos seus relatórios anuais elaborados nos termos do artigo 16.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, os organismos nacionais de execução devem igualmente publicar estatísticas sobre a sua atividade e as sanções aplicadas relacionadas com a aplicação do presente regulamento.*** **[Alt. 201]**

Artigo 6.º-B

1. Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, ao venderem serviços de transporte aéreo com destino para a União, no seu interior ou a partir da mesma, todas as transportadoras aéreas e intermediários indicam claramente, em formato acessível, no momento da reserva, bem como nas suas aplicações móveis e no seu sítio Web, e além disso, no caso das transportadoras aéreas, disponibilizam, mediante pedido, no aeroporto (inclusive nas máquinas de registo automático):

– a bagagem máxima autorizada, em termos de dimensão e de peso, que os passageiros podem transportar na cabina e no porão da aeronave, correspondente à tarifa para a classe de transporte para cada um dos voos incluídos na sua reserva,

– quaisquer restrições em termos de unidades de bagagem que constituem a bagagem máxima autorizada,

– as condições em que artigos frágeis ou valiosos, como, por exemplo, instrumentos musicais, equipamento desportivo, carrinhos de bebé e cadeiras de criança, devem ser transportados na cabina de passageiros ou no compartimento de carga da aeronave,

– sem prejuízo do disposto no n.º 2, eventuais taxas adicionais pelo transporte de bagagem registada e não registada, incluindo os instrumentos musicais a que se refere o artigo 6.º-C,

– as razões específicas que podem impedir o transporte na cabina de bagagem não registada nos termos do n.º 3.

Os serviços de viagem de base e os serviços aos quais são aplicadas taxas adicionais devem ser claramente identificáveis e devem poder ser adquiridos separadamente. **[Alt. 202]**

Se uma bagagem de mão for transferida da cabina da aeronave para o respetivo porão antes do embarque ou antes da descolagem da aeronave, a mesma terá de ser devolvida ao passageiro, no momento do desembarque, como bagagem de mão. **[Alt. 203]**

2. Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, as transportadoras aéreas autorizam os passageiros a transportar ~~um objeto pessoal~~ na cabina***,*** sem custos suplementares***, um objeto pessoal e uma bagagem de mão cujas dimensões não ultrapassem 100 cm (soma do comprimento, da largura e da altura), em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 261/2004***. ***A bagagem de cabina autorizada pode ser expressa em dimensão máxima e/ou peso máximo da totalidade da bagagem de cabina autorizada por passageiro, mas sem restrições quanto ao número específico de unidades transportadas.*** **[Alt. 204]**

3. Quando razões específicas, nomeadamente questões de segurança, de capacidade ou de mudança do tipo de aeronave depois de efetuada a reserva, impedirem o transporte na cabina do objeto pessoal a que se refere o n.º 2 ou a bagagem de mão, a transportadora aérea pode transportar essa bagagem não registada no porão da aeronave, mas sem custos suplementares para o passageiro.

4. Os n.ºs 2 e 3 são aplicáveis a todas as transportadoras aéreas com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que se aplicam os Tratados e a todas as transportadoras aéreas ~~da União~~ com chegada no território de um Estado-Membro a que se aplicam os Tratados. **[Alt. 205]**

5. O presente artigo não afeta as restrições aplicáveis à bagagem não registada previstas nas regras da União tais como as definidas no Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho* e no Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão** e em regras internacionais em matérias de segurança.

Artigo 6.º-C

1. As transportadoras aéreas da União devem autorizar os passageiros a transportar um instrumento musical na cabina da aeronave, sem prejuízo das regras de segurança aplicáveis e das especificações técnicas e limitações da aeronave em causa. Deve ser permitido transportar instrumentos musicais na cabina da aeronave, desde que esses instrumentos possam ser acondicionados em segurança num compartimento da cabina adequado para a bagagem ou por baixo de um assento de passageiro. ***Caso seja autorizado o transporte de um instrumento musical na cabina da aeronave, o mesmo deve fazer parte da bagagem de mão autorizada do passageiro.*** A transportadora aérea pode ~~determinar que um instrumento musical faz parte~~***decidir aplicar taxas de serviço adicionais pelo transporte de bagagem de mão para além*** da bagagem ~~não registada~~***de mão*** autorizada ~~do passageiro e não deve ser transportado adicionalmente a essa bagagem.~~***.*** **[Alt. 206]**

2. ~~Sem prejuízo das regras de segurança aplicáveis,~~ Se for demasiado grande para ser acondicionado em segurança num compartimento da cabina adequado para a bagagem ou por baixo de um assento de passageiro, a transportadora aérea pode exigir o pagamento de um segundo bilhete, se o instrumento musical for transportado como bagagem ~~não registada~~***de mão***, ocupando um segundo assento. ~~Além disso, pode ser exigido aos passageiros que selecionem e adquiram lugares adjacentes tanto para~~***Esse bilhete adicional não fica sujeito ao pagamento das respetivas taxas de aeroporto. Em caso de aquisição de um segundo assento, a transportadora aérea deve envidar esforços razoáveis para que*** o passageiro ~~como para o instrumento musical, ficando~~***e*** o instrumento musical ~~sempre num lugar junto à janela. Quando exequível e mediante pedido, os instrumentos musicais podem ser transportados numa zona aquecida do compartimento de carga da aeronave sem prejuízo das normas de segurança aplicáveis, condicionalismos de espaço e especificações técnicas da aeronave~~ em causa ***possam ocupar assentos contíguos***. **[Alt. 207]**

2-A. Se houver espaço suficiente e se tal for solicitado, os instrumentos musicais devem ser transportados numa zona aquecida do compartimento de carga da aeronave, sem prejuízo das normas de segurança aplicáveis, dos condicionalismos de espaço e das especificações técnicas da aeronave em causa. A transportadora aérea deve fornecer etiquetas especiais a afixar de forma visível nos instrumentos musicais, a fim de garantir que sejam manuseados com o devido cuidado. Apenas os instrumentos devidamente acondicionados em estojos rígidos e/ou resistentes especialmente concebidos para tais objetos podem ser transportados no compartimento de carga da aeronave. **[Alt. 208]**

2-B. A transportadora aérea deve indicar claramente, no momento da reserva e nas respetivas condições, as modalidades de transporte que se aplicam aos instrumentos musicais, incluindo as taxas aplicáveis, os espaços de arrumação existentes na aeronave em causa para efeitos de transporte de tais objetos e as dimensões desses espaços. Caso seja necessário reservar um segundo assento, deve ser oferecida aos passageiros a possibilidade de fazer essa reserva em linha. **[Alt. 209]**

Artigo 6.º-D

1. *A Comissão é assistida pelo Comité para os Direitos dos Passageiros. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.*

2. *Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.* **[Alt. 210]**

---

* Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação (JO L 299 de 14.11.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).»;

8) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º

A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até … [~~cinco~~***três*** anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo], um relatório sobre o funcionamento e os resultados do presente regulamento. ***O relatório deve, se necessário, ser acompanhado de propostas legislativas.***»; **[Alt. 211]**

9) O anexo do Regulamento (CE) n.º 2027/97 é substituído pelo texto que consta do anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

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

~~O presente regulamento é aplicável a partir de ... [dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo].~~ **[Alt. 212]**

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

Feito em ..., em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente / A Presidente*

ANEXO I

«Anexo

***Lista* exaustiva de circunstâncias *passíveis de ser* consideradas circunstâncias extraordinárias para efeitos do presente regulamento [Alt. 213]**

1. São ***passíveis de ser*** consideradas extraordinárias as seguintes circunstâncias: **[Alt. 214]**

~~a) Circunstâncias não relacionadas com a operação da aeronave, tais como:~~ **[Alt. 215]**

i) catástrofes naturais ~~ou ambientais~~ que são incompatíveis com a operação segura do voo, **[Alt. 216]**

ii) condições meteorológicas ~~e danos causados à aeronave por fenómenos meteorológicos que são~~ incompatíveis com ***a segurança do voo ou que tenham danificado a aeronave durante o voo ou na pista, após emissão do certificado de aptidão da aeronave para serviço, e impeçam*** a operação segura do voo ~~(tais como: relâmpagos, granizo, trovoadas, fortes turbulências ou vento forte)~~, **[Alt. 217]**

iii) guerra***, instabilidade política, atos de sabotagem ou terrorismo que impeçam*** ~~ou insurreição que são incompatíveis com~~ a operação segura do voo, **[Alt. 218]**

iv) ~~ameaças transfronteiriças para a saúde abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 2.º, n.ºs 1 ou 4, do Regulamento (UE) 2022/2371 do Parlamento Europeu e do Conselho[1] que são incompatíveis com a operação segura~~***riscos sanitários ou emergências médicas que impliquem a interrupção ou o desvio*** do voo~~, e~~ ***em causa,*** **[Alt. 219]**

v) ~~colisões entre a~~***danos causados a uma*** aeronave ~~e uma ave, ou outro~~***por um*** objeto estranho~~, que são incompatíveis com a operação segura do voo~~ ***que se encontre numa pista de um aeroporto***; **[Alt. 220]**

~~b) Incidentes relacionados com um passageiro, incluindo:~~ **[Alt. 221]**

i) ~~incidentes relacionados com~~***comportamento indisciplinado de*** um passageiro ~~desordeiro, na aceção do Protocolo de Montreal de 2014, que sejam incompatíveis com a operação segura do voo ou que atrasem a partida do voo~~***que faça com que o piloto no comando da aeronave desvie o voo em causa para um aeroporto diferente do aeroporto de chegada para desembarcar esse passageiro e a respetiva bagagem***, **[Alt. 222]**

~~ii) riscos sanitários ou emergências médicas (tais como doenças graves) detetadas pouco antes da hora de partida do voo, ou que impliquem a interrupção ou o desvio do voo;~~ **[Alt. 223]**

~~c) Outros incidentes, tais como:~~ **[Alt. 224]**

~~i) riscos de segurança, danos causados por atos de sabotagem ou terrorismo, ou atos ilegais, que são incompatíveis com a operação segura do voo,~~ **[Alt. 225]**

ii) defeitos de fabrico ou conceção ocultos***,*** comunicados pelo fabricante ou por uma autoridade competente, e que são incompatíveis com a operação segura do voo, **[Alt. 226]**

iii) restrições ***imprevistas*** na gestão do tráfego aéreo ou na capacidade do aeroporto***,*** ou encerramento ***imprevisto*** do espaço aéreo, ***incluindo o encerramento de pistas pelas autoridades,*** **[Alt. 227]**

~~iv) o encerramento parcial ou total não programado de um aeroporto, incluindo uma falha geral do sistema aeroportuário, uma falha de energia e um colapso das comunicações eletrónicas ou a ativação do plano de contingência pela entidade gestora do aeroporto,~~ **[Alt. 228]**

v) ~~greves~~***litígios laborais imprevistos na transportadora aérea operadora ou junto*** de prestadores de serviços essenciais, ~~tais como a entidade gestora do aeroporto,~~***como aeroportos e*** prestadores de serviços de navegação aérea ~~ou prestadores de serviços de assistência em escala, ou da transportadora aérea operadora, sempre que as~~***, com exceção de*** greves ~~estejam ligadas a~~***do pessoal das companhias aéreas, a menos que resultem de*** pedidos ~~fora do âmbito de competências da transportadora operadora~~***a que apenas as autoridades públicas podem dar resposta***, **[Alt. 229]**

~~vi) ausência inesperada, devido a doença ou morte, de um membro da tripulação indispensável para assegurar o voo, quando ocorre fora da base de origem da transportadora aérea operadora ou devido a uma pandemia,~~ **[Alt. 230]**

vii) ~~danos na~~***colisão de uma*** aeronave ~~causados enquanto a~~***em posição de estacionamento com uma*** aeronave ~~estiver em terra por terceiros, pelos quais a transportadora~~***de outra companhia*** aérea ~~não seja responsável e que sejam incompatíveis com a operação segura do voo,~~***causada pelo movimento da aeronave da outra companhia aérea,*** **[Alt. 231]**

~~viii) danos causados a um pneu de uma aeronave por um objeto estranho que sejam incompatíveis com a operação segura do voo,~~ **[Alt. 232]**

ix) ~~contaminação da~~***presença de gasolina numa*** pista ~~de um~~***que resulte no encerramento do*** aeroporto ~~que é incompatível com a operação segura do voo,~~***e, consequentemente, no atraso considerável de um voo com origem ou destino nesse aeroporto, contanto que o combustível não provenha de uma aeronave da transportadora aérea que opera o voo,*** **[Alt. 233]**

~~x) falhas inesperadas na segurança do voo devidas ao facto de o equipamento da aeronave não se encontrar dentro de níveis aceitáveis de operação, tal como definidos na lista de equipamento mínimo de referência ou nas condições de operação do equipamento mínimo nela estabelecidas e que não poderiam ter sido corrigidas durante a manutenção preventiva (conforme previsto no n.º 2, alínea a)), e~~ **[Alt. 234]**

~~xi) após a partida, riscos sanitários ou emergências médicas (como doença grave) de um membro da tripulação que exijam a interrupção ou o desvio do voo.~~ **[Alt. 235]**

xi-A) colisão entre uma aeronave e uma ave e eventuais danos causados por essa colisão, **[Alt. 236]**

xi-B) falta de pessoal, no aeroporto, que presta serviços de carregamento de bagagens, **[Alt. 237]**

xi-C) congestionamento do aeroporto devido a condições meteorológicas, que obrigue o operador da aeronave a atrasar ou cancelar o voo, **[Alt. 238]**

xi-D) avaria generalizada do sistema de abastecimento de combustível da aeronave, quando o aeroporto de origem do voo ou da aeronave em causa seja responsável pelo sistema de abastecimento da aeronave.». **[Alt. 239]**

~~2. Não são consideradas extraordinárias as circunstâncias constantes da seguinte lista:~~

~~a) Problemas técnicos que poderiam ter sido resolvidos durante a manutenção preventiva, nos termos das regras e dos procedimentos da União para a gestão da navegabilidade aérea permanente das aeronaves,~~

~~b) Decisões operacionais e procedimentos relativos a atrasos na tripulação, no registo e no embarque, e~~

~~c) Indisponibilidade da tripulação de voo ou de cabina (a menos que seja causada por greves a que se refere o n.º 1, alínea c), subalínea v), ou ausências inesperadas devido a doença ou morte a que se refere o n.º 1, alínea c), subalínea vi)).~~

~~Regulamento (UE) 2022/2371 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de novembro de 2022, relativo às ameaças transfronteiriças graves para a saúde e que revoga a Decisão n.º 1082/2013/UE (JO L 314 de 6.12.2022, p. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).~~» **[Alt. 240]**

ANEXO II

«Anexo

Nota informativa a que se refere o artigo 6.º

NOTA INFORMATIVA SOBRE RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA AÉREA PELOS PASSAGEIROS E PELA RESPETIVA BAGAGEM

A presente nota informativa resume as regras aplicadas pelas transportadoras aéreas da União em matéria de responsabilidade, conforme exigido pela legislação da União Europeia e pela Convenção de Montreal.

INDEMNIZAÇÃO EM CASO DE MORTE OU DE LESÕES CORPORAIS

Não existem limites financeiros para a responsabilidade por morte ou lesões corporais dos passageiros em caso de acidente a bordo da aeronave ou durante as operações de embarque e desembarque.

Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º da Convenção de Montreal sobre a exoneração da transportadora aérea, para os danos até ao limite previsto no artigo 21.º da Convenção de Montreal, conforme atualizada pela Organização da Aviação Civil Internacional nos termos do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal [a transportadora aérea indica entre parênteses o montante aproximado na divisa local] a transportadora aérea não pode excluir ou limitar a sua responsabilidade. Acima desse montante, a transportadora aérea deixa de ser responsável se provar que:

– os danos não foram causados por negligência ou outro ato doloso ou omissão da transportadora aérea ou dos seus trabalhadores ou agentes, ou

– tais danos foram causados exclusivamente por negligência ou outro ato doloso ou omissão de terceiros.

ADIANTAMENTOS

Em caso de morte ou de lesões corporais de um passageiro, a transportadora aérea tem de pagar, no prazo de 15 dias a contar da identificação da pessoa com direito a indemnização, um adiantamento que cubra necessidades económicas imediatas. Em caso de morte, esse adiantamento não será inferior a 16 % do limite previsto no artigo 21.º da Convenção de Montreal atualizado pela Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal [a transportadora aérea indica entre parênteses o montante aproximado na divisa local].

ATRASOS CAUSADOS AOS PASSAGEIROS

Em caso de atraso no transporte dos passageiros, a transportadora aérea é responsável pelos danos causados, a menos que tenha tomado todas as medidas razoáveis para os evitar ou a menos que tenha sido impossível tomar essas medidas. A responsabilidade pelos atrasos no transporte dos passageiros está restringida ao limite previsto no artigo 22.º, n.º 1, da Convenção de Montreal conforme atualizada pela Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal [a transportadora aérea indica entre parênteses o montante aproximado na divisa local].

ATRASOS DA BAGAGEM

Em caso de atraso da bagagem, a transportadora aérea é responsável pelos danos causados até ao limite previsto no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal conforme atualizada pela Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal [a transportadora aérea indica entre parênteses o montante aproximado na divisa local], o que corresponde ao limite da indemnização aplicável por passageiro e não por unidade de bagagem registada. A transportadora aérea não pode ser responsabilizada se tiver tomado todas as medidas razoáveis para evitar os danos resultantes desse atraso ou lhe tiver sido impossível tomar essas medidas.

DESTRUIÇÃO, EXTRAVIO OU DANOS DA BAGAGEM

Em caso de atraso da bagagem, a transportadora aérea é responsável pelos danos causados até ao limite previsto no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal conforme atualizada pela Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal [a transportadora aérea indica entre parênteses o montante aproximado na divisa local], o que corresponde ao limite da indemnização aplicável por passageiro e não por unidade de bagagem registada.

Caso a bagagem registada tenha sido danificada ou extraviada, a transportadora aérea é responsável, a menos que os danos tenham sido causados por um defeito da própria bagagem, pela má qualidade ou vício de fabrico da bagagem.

No caso de bagagem não registada (bagagem de mão), incluindo objetos pessoais, a transportadora aérea só é responsável pelos prejuízos que lhe sejam imputáveis ou aos seus trabalhadores ou agentes.

LIMITES MAIS ELEVADOS PARA A BAGAGEM

Os passageiros podem beneficiar de um limite de responsabilidade mais elevado mediante a apresentação de uma declaração especial, o mais tardar, no momento do registo, e, se for caso disso, o pagamento de uma taxa suplementar. Essa taxa suplementar baseia-se numa tarifa indexada aos custos adicionais de transporte e de seguro da bagagem em causa para além do limite de responsabilidade do limite previsto no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal conforme atualizada pela Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal ***[(***a transportadora aérea indica entre parênteses o montante aproximado na divisa local***])***. A tarifa é comunicada aos passageiros mediante pedido. **[Alt. 242]**

Às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida deverá ser sistematicamente disponibilizada aquando da reserva a possibilidade de apresentarem uma declaração especial de interesse, em formato acessível, para o transporte, sem custos adicionais, do seu equipamento de mobilidade ou do seu cão-guia credenciado, ao mesmo tempo que apresentam a notificação nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006 e, o mais tardar, aquando da entrega do equipamento à transportadora aérea e, no caso de um cão-guia credenciado, no embarque.

EXONERAÇÃO

Se a transportadora demonstrar que os danos cobertos pelas regras em matéria de responsabilidade aplicadas pelas transportadoras aéreas da União, conforme exigido pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97 e pela Convenção de Montreal, incluindo a morte ou lesões corporais, foram causados, direta ou indiretamente, por negligência ou outro ato ou omissão dolosos por parte da pessoa que reclama a indemnização, ou por parte da pessoa de quem derivam os direitos a indemnização, a transportadora deve ser total ou parcialmente exonerada da sua responsabilidade para com o requerente, na medida em que tal negligência ou ato ou omissão dolosos tenha causado o dano ou contribuído para o dano.

PRAZO PARA RECLAMAÇÕES ~~RELATIVAS À~~***SOBRE*** BAGAGEM **[Alt. 243]**

Em caso de danos, atraso, extravio ou destruição da bagagem, o passageiro tem sempre de apresentar uma reclamação à transportadora aérea, o mais rapidamente possível. O passageiro tem de apresentar uma reclamação no prazo de sete dias em caso de danos na bagagem registada, e no prazo de 21 dias em caso de atraso da bagagem, a contar, em ambos os casos, da data em que a bagagem foi colocada à disposição do passageiro. Para esse efeito, os passageiros podem usar um formulário específico disponibilizado nos sítios Web e nas aplicações em linha das transportadoras aéreas, que pode ser apresentado em papel ou em linha. Esse formulário de reclamação tem de ser aceite pela transportadora aérea, no aeroporto, a título de reclamação. A transportadora aérea deve considerar que a data de apresentação dessa reclamação é a data de registo da reclamação nos termos do artigo 31.º, n.ºs 2 e 3, da Convenção de Montreal, ainda que a transportadora aérea solicite mais informações em data posterior.

RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA CONTRATANTE E DA TRANSPORTADORA DE FACTO

Se a transportadora aérea que assegura o voo não for a transportadora aérea contratante, o passageiro tem o direito de apresentar uma reclamação ou um pedido de indemnização por danos a qualquer das transportadoras. Tal inclui os casos em que a apresentação de uma declaração especial de interesse na entrega tenha sido acordada com qualquer das duas transportadoras.

PRAZO DE RECURSO

Qualquer ação judicial respeitante a indemnizações por danos tem de ser intentada no prazo de dois anos a contar da data de chegada da aeronave ou da data em que a aeronave devia ter aterrado.

DESTRUIÇÃO, EXTRAVIO, DANOS OU ATRASO DE EQUIPAMENTO DE MOBILIDADE

A transportadora aérea é responsável pela destruição, extravio, danos ou atraso do equipamento de mobilidade até ao limite previsto no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal nos termos do artigo 24.º, n.º 2, da Convenção de Montreal [a transportadora aérea indica entre parênteses o montante aproximado na divisa local], o que corresponde ao limite da indemnização aplicável por passageiro e não por unidade de bagagem registada.

O passageiro pode beneficiar, sem custos adicionais, de um limite de responsabilidade mais elevado, apresentando uma declaração especial que especifique o custo da substituição do seu equipamento de mobilidade, o mais tardar no momento do registo.

Em caso de destruição, extravio, danos ou atraso do equipamento de mobilidade, a transportadora aérea paga uma indemnização não superior ao montante declarado na declaração especial.

Antes do pagamento desta indemnização, a transportadora aérea envida todos os esforços razoáveis para fornecer imediatamente as substituições temporárias do equipamento de mobilidade necessárias para além do termo do trajeto dos passageiros em causa.

BASE DAS INFORMAÇÕES

As regras acima descritas baseiam-se na Convenção de Montreal, de 28 de maio de 1999, transposta para o direito da União pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97 (com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 e pelo Regulamento (UE) …/…[+]) e para os Estados-Membros pela respetiva legislação nacional.

_____

[+] JO: Inserir o número de referência do presente regulamento modificativo.».