

El Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad, CERMI, sugiere las siguientes respuestas a algunas de las cuestiones del cuestionario planteado por la Comisión Europea.

Por otra parte, el CERMI apoya íntegramente el documento de posición elaborado por el Foro Europeo de Discapacidad, EDF, entidad de la que es miembro de pleno derecho.

Derecho de los pasajeros en transporte internacional por autobús y autocar.

Necesidad de regular.

Pregunta 1: *Dado que los pasajeros de otros medios de transporte disfrutan de muchos derechos según las normas internacionales o comunitarias que no se ofrecen a pasajeros de autocar o autobús, ¿está de acuerdo en que se debería asegurar una igualdad de trato (unas “mismas reglas de juego”) entre las compañías de autobús y autocar que operan en distintos Estados Miembros en lo referente a la protección de derechos de pasajeros?*

- Se debe regular la igualdad de trato de los pasajeros del transporte en autobús y autocar, en los Estados Miembros, como en todos los demás modos de transporte.

Pregunta 2: *¿Convendría tratar este asunto a nivel de la UE? ¿Cuáles son los medios más rentables para alcanzar este objetivo?*

- Convendría tratar el asunto a nivel de la UE.
- El medio más rentable para tratar este objetivo es aprobar una directiva al respecto y desarrollarla con cuantos reglamentos de aspectos de detalle sean precisos.

Ámbito de la norma.

Pregunta 3: *¿Deberían regularse sólo los servicios internacionales y dejar los servicios nacionales a cada Estado Miembro?*

- Los aspectos básicos, conceptuales de armonización de homogeneidad, de los servicios internacionales deberían regularse en la UE.
- En cada Estado Miembro deberían regularse sólo los aspectos de detalle, procurando homogeneizar lo máximo posible entre sus estados, regiones o comunidades autónomas.

Planes de responsabilidad.

Pregunta 6: *¿Debería existir un sistema de responsabilidad comparable al de los transportes aéreo, ferroviario y marítimo?*

- Si, en idéntica responsabilidad que los otros modos de transporte.

Pregunta 12: *¿Convendría la existencia de disposiciones especiales para el material de movilidad perdido o dañado durante un viaje?*

- Si, debido al valor relativo que ese material suele tener para las PMR.

Cancelación, denegación de embarque e interrupción del viaje.

Pregunta 15: *¿Deberían los pasajeros disponer de una asistencia apropiada (alojamiento en hotel, comidas y refrescos, llamadas telefónicas) si se interrumpe su viaje?*

- Deberían disponer de una asistencia apropiada, singularmente en cuanto a sus condiciones de accesibilidad, cualquiera que sea el tipo de discapacidad que pueda tener un viajero.

Retrasos importantes.

Pregunta 16: *¿Deberían los pasajeros recibir una compensación en caso de retrasos?*

- De igual forma el resto de los modos de transporte.

Personas con movilidad reducida.

Pregunta 19: *¿Deberían las compañías de autocares tener la obligación de ofrecer asistencia a las personas con movilidad reducida?*

- Si, como el resto de los modos de transporte.

Pregunta 20: *¿En qué consistiría la asistencia a personas con movilidad reducida?*

- En prestarle la ayuda física con los medios humanos y materiales debidos para, en condiciones suficientes de dignidad, comodidad y seguridad, realizar todos los pasos de un viaje; desde su concepción hasta llegar a su destino.

Pregunta 21: *¿Deberían las compañías de autocares tener la obligación de tener en cuenta el transporte de material para personas con movilidad reducida? (por ejemplo, sillas de ruedas). ¿Es esto factible, dado el diseño de sus vehículos?*

- Si, de forma imprescindible; sin esas ayudas técnicas algunas PMR no pueden viajar.
- Es factible si el vehículo está debidamente acondicionado.

Pregunta 22: *¿Debería haber algunas reglas sobre instalaciones y asistencia para personas con movilidad reducida que sean extensibles también al transporte urbano? ¿Cuáles son las prácticas y obligaciones existentes en los Estados Miembros?*

- En España depende de las Comunidades Autónomas.

Pregunta 24: *¿Cómo y cuándo se debería notificar a la compañía de autocares la necesidad de asistencia para personas con movilidad reducida?*

- Al igual que en los demás modos de transporte, con suficiente antelación. Se debería notificar con todos los datos precisos para poder recibir una buena atención: tipo y características de la discapacidad, ayuda precisa, ayudas técnicas que se portan, perro de asistencia, etc.

Pregunta 25: *¿Debería haber instalaciones adicionales en las terminales de autocares?*

- Todas las precisas para la accesibilidad de las mismas.

Pregunta 26: *¿Qué transformaciones/adaptaciones de los terminales de autocares podrían exigirse para dar una asistencia adecuada a las personas con movilidad reducida?*

- Las precisas para que todas las PMR puedan ejecutar las acciones precisas, como cualquier otro viajero, en su tránsito por la terminal.

Pregunta 27: *¿Deberían las organizaciones que representan a personas con movilidad reducida participar en consultas relativas a todos los defectos identificados del transporte por autobús y en autocar?*

- Si, de forma básica.

Niveles de calidad.

Pregunta 28: *¿Existe la necesidad de establecer niveles de calidad y fiabilidad para los servicios de autocares internacionales a nivel de la UE? o ¿debería pedirse a las compañías de autocares que desarrollen niveles públicos de calidad para los servicios internacionales?*

- Las exigencias a nivel de la UE son una garantía.

Compromiso de información.

Pregunta 34: *¿En qué formato se debería de proporcionar la información para personas con movilidad reducida (texto, soporte audio)?*

- En todos los soportes.

Tratamiento de quejas.

Pregunta 37: *¿Debería establecerse una oficina única para el tratamiento de quejas sobre servicios internacionales?*

- Si, para una mayor eficiencia