COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.4.2019
COM(2019) 179 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Isenções concedidas pelos Estados-Membros ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011 respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Isenções concedidas pelos Estados-Membros ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011 respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004

1. INTRODUÇÃO

1.1. Contexto

O Regulamento (UE) n.º 181/2011[1] («regulamento») estabelece um conjunto de direitos para os passageiros que viajam de autocarro na União Europeia. Entrou em aplicação em 1 de março de 2013.

A Comissão submete o presente relatório ao abrigo dos artigos 2.º, n.º 6, e 18.º, n.º 2, do regulamento, que lhe exige a apresentação ao Parlamento Europeu e ao Conselho de um relatório sobre as isenções concedidas ao abrigo dos artigos 2.º, n.os 4 e 5, e 18.º, n.º 1.

1.2 Âmbito de aplicação do regulamento

O regulamento aplica-se, em geral, aos «serviços regulares» (ou seja, aos serviços com uma determinada frequência e um percurso específico, em que os passageiros são tomados e largados em paragens previamente estabelecidas), prestados a categorias não específicas de passageiros, em que o ponto de embarque ou de desembarque esteja situado no território de um Estado-Membro[2].

1.3 Conteúdo do regulamento

Os passageiros que viajam em qualquer tipo de serviço regular, independentemente da distância prevista do trajeto, beneficiam de um conjunto de direitos essenciais:

1) condições de transporte não discriminatórias (nomeadamente tarifas não discriminatórias);

2) acesso ao transporte por parte das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida sem custos adicionais (os transportadores só podem recusar o transporte de passageiros com deficiência se tal for fisicamente impossível, devido à conceção do veículo, da paragem de autocarro ou da infraestrutura do terminal, ou se tal constituir uma violação dos requisitos de saúde e segurança);

[1] Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (JO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

[2] Além disso, um número limitado de disposições (sendo as mais importantes sobre a indemnização e a assistência que os transportadores são obrigados a prestar em caso de morte, lesões, extravios ou danos provocados por acidentes rodoviários) também se aplica aos «serviços ocasionais», quando o grupo de passageiros é constituído por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador.

3) aplicação de regras mínimas sobre a informação facultada a todos os passageiros previamente à viagem e durante a mesma, incluindo informações sobre os seus direitos;

4) criação de um mecanismo para tratamento de queixas, que os transportadores devem disponibilizar a todos os passageiros; e

5) organismos nacionais de execução independentes em todos os Estados-Membros, responsáveis pelo controlo do cumprimento do regulamento e, se for caso disso, pela aplicação de sanções[3].

Os passageiros que se desloquem em serviços regulares com um percurso previsto de serviço igual ou superior a 250 km beneficiam igualmente dos seguintes direitos:

6) emissão de bilhetes (eletrónicos ou em papel) ou de quaisquer outros títulos de transporte;

7) indemnização e assistência na eventualidade de morte, lesões ou extravio ou danos das bagagens em caso de acidente;

8) informação em caso de cancelamento ou atraso da partida;

9) direito ao reembolso integral do preço do bilhete ou ao reencaminhamento em caso de cancelamento ou de um atraso significativo na partida;

10) assistência adequada em caso de cancelamento ou de atraso significativo (apenas para as viagens com duração superior a três horas);

11) indemnização até 50 % do preço do bilhete se o transportador não oferecer aos passageiros a possibilidade de optarem pelo reembolso do preço do bilhete ou pelo reencaminhamento em caso de cancelamento ou atraso significativo; e

12) assistência específica, sem custos adicionais, para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, tanto nos terminais como a bordo dos autocarros.

2. Isenções do âmbito de aplicação do regulamento[4]

2.1 Isenção dos serviços regulares domésticos do âmbito de aplicação do regulamento em conformidade com o seu artigo 2.º, n.º 4

Até 28 de fevereiro de 2017, numa base transparente e não discriminatória, os Estados-Membros podiam excluir os serviços regulares inteiramente domésticos, cujo percurso previsto de serviço fosse igual ou superior a 250 km, da aplicação de direitos não

[3] Além disso, uma vez que o regulamento consta do anexo do Regulamento (CE) n.º 2006/2004 relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor, as autoridades nacionais que participam na Cooperação para a Proteção dos Consumidores da UE podem cooperar mutuamente na investigação de violações dos direitos dos passageiros de autocarros da UE e utilizar medidas cooperativas de controlo da aplicação que dissuadam os operadores de violar esses direitos.

[4] A Comissão publica uma lista atualizada das isenções concedidas pelos Estados-Membros com base nas informações que fornecem, no seguinte sítio Web: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/road/doc/exemptions-from-bus-coach-passengers-rights-and-obligations.pdf

essenciais. Esta isenção podia ser renovada uma vez, por um período até quatro anos (cessando, o mais tardar, em 28 de fevereiro de 2021).

Em 2013, quando o regulamento se tornou aplicável, 13 Estados-Membros (Croácia, República Checa[5], Estónia, França, Grécia, Hungria[6], Letónia, Países Baixos, Portugal, Roménia, Eslováquia, Eslovénia e Reino Unido) concederam este tipo de isenção.

Em 2017, um total de oito Estados-Membros (Croácia, Estónia, Hungria, Letónia, Portugal, Eslováquia, Eslovénia e Reino Unido) decidiu renovar esta isenção.[7]

2.2 Isenção dos serviços regulares em que parte significativa do serviço (prevendo-se, pelo menos, uma paragem) é operada fora da União Europeia em conformidade com o artigo 2.º, n.º 5, do regulamento

Os Estados-Membros podiam também isentar da aplicação integral do regulamento os serviços em que uma parte significativa do serviço (prevendo-se, pelo menos, uma paragem) é efetuada fora da UE. Esta isenção, que devia também ser concedida numa base transparente e não discriminatória, expirava em 28 de fevereiro de 2017, mas podia ser renovada por um período até quatro anos (cessando, o mais tardar, em 28 de fevereiro de 2021).

Em 2013, 14 Estados-Membros (Áustria, Croácia, Estónia, França, Finlândia, Alemanha, Grécia, Hungria, Itália, Letónia, Países Baixos, Eslováquia, Eslovénia e Reino Unido) concederam este tipo de isenção.

Em 2017, um total de nove Estados-Membros (Croácia, Estónia, Grécia, Finlândia, Hungria, Letónia, Eslováquia, Eslovénia e Reino Unido) decidiu renovar esta isenção[8].

2.3 Isenção dos serviços regulares de parte ou da totalidade das disposições relativas aos direitos dos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, do regulamento

Os Estados-Membros podem isentar os seus serviços regulares domésticos da aplicação de parte ou da totalidade das disposições do capítulo III do regulamento relativas aos direitos dos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, desde que garantam que o nível de proteção oferecido a essas pessoas ao abrigo das regras nacionais é, pelo menos, equivalente ao previsto no regulamento. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as isenções concedidas. A Comissão deve adotar medidas apropriadas, caso considere que a isenção concedida não respeita a obrigação de garantir um nível de proteção das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, ao abrigo das regras nacionais, pelo menos, equivalente ao previsto no regulamento.

Nenhum Estado-Membro concedeu isenções com base no artigo 18.º, n.º 1, do regulamento.

[5] A República Checa apenas permitiu isenções dos artigos 8.º, 19.º e 21.º do regulamento.
[6] A isenção concedida pela Hungria não abrange o n.º 1 dos artigos 7.º e 16.º do regulamento.
[7] Em 20 de dezembro de 2018, data em que foi finalizada a elaboração do relatório, os mesmos Estados-Membros aplicavam ainda a isenção.
[8] Em 20 de dezembro de 2018, data em que foi finalizada a elaboração do relatório, os mesmos Estados-Membros aplicavam ainda a isenção.

3. Consulta das partes interessadas e dos organismos nacionais de execução sobre as isenções

Antes de apresentar o seu relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do Regulamento (UE) n.º 181/2011[9], em 2016 a Comissão consultou as partes interessadas sobre a aplicação do regulamento. Durante a consulta, as organizações representativas dos passageiros[10] criticaram os Estados-Membros por concederem demasiadas isenções. No seu entender, a utilização extensiva de isenções impede os passageiros de beneficiar plenamente dos seus direitos e de segurança jurídica (nomeadamente, é difícil para os passageiros saber quais os Estados-Membros que aplicam isenções e qual a natureza dessas isenções).

Consequentemente, no mesmo relatório, a Comissão encorajou os Estados-Membros que concediam essas isenções a analisarem, até 28 de março de 2017, se, com base na sua experiência, seria necessário manter as isenções.

Em setembro de 2017, a Comissão consultou os organismos nacionais de execução, solicitando-lhes que explicassem por que razão os respetivos Estados-Membros decidiram aplicar ou não aplicar as referidas isenções[11].

Os Estados-Membros explicaram a concessão de isenções do seguinte modo: a República Checa, a Hungria e os Países Baixos isentaram os serviços regulares inteiramente domésticos, para garantirem aos operadores nacionais um período mais longo de adaptação à aplicação do regulamento e a realização dos investimentos necessários (p. ex., para assegurar a acessibilidade da frota e das infraestruturas). A Estónia e a Letónia isentaram estes serviços porque uma aplicação plena do regulamento aos serviços domésticos representaria um encargo significativo para os operadores, que deixariam de operar determinados serviços. A Croácia concedeu esta isenção a pedido dos transportadores nacionais. O Reino Unido concedeu esta isenção em consonância com a política geral do Governo de aplicar todas as isenções da legislação da UE, a fim de reduzir os custos para as empresas.

A Alemanha, a Estónia, a Letónia e os Países baixos explicaram que isentaram os serviços regulares com parte significativa do seu serviço operado fora da União Europeia, para renegociarem os seus acordos bilaterais de transporte rodoviário de passageiros com os países terceiros e introduzirem artigos com direitos dos passageiros similares nesses acordos.

4. Conclusão

Vários Estados-Membros concederam numerosas isenções durante os primeiros quatro anos de aplicação do regulamento, a fim de permitir a adaptação por parte dos transportadores de passageiros por autocarro à aplicação do regulamento. Em 2017, quando tiveram de reconsiderar se continuariam a aplicar essas isenções, alguns Estados-Membros entenderam que os transportadores de passageiros por autocarro estavam preparados para aplicar plenamente o regulamento e que não se justificava manter as

[9] COM(2016) 619 final.
[10] O Fórum Europeu das Pessoas com Deficiência (EDF) e a Federação Europeia dos Passageiros (EPF).
[11] http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeeting&meetingId=2166

isenções. Atualmente, contudo, 10 Estados-Membros continuam ainda a aplicar uma ou duas das referidas isenções.