COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.4.2019
COM(2019) 179 final

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

## Dérogations octroyées par les États membres en vertu du règlement (UE) nº 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**Dérogations octroyées par les États membres en vertu du règlement (UE) nº 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004**

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Contexte

Le règlement (UE) nº 181/2011[1] (ci-après le «règlement») établit une série de droits pour les passagers voyageant par autobus ou autocar dans l'Union européenne. Il est applicable depuis le 1er mars 2013.

La Commission soumet le présent rapport conformément à l'article 2, paragraphe 6, et à l'article 18, paragraphe 2, du règlement, qui lui impose de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur les dérogations accordées en vertu de l'article 2, paragraphes 4 et 5, et de l'article 18, paragraphe 1.

### 1.2 Champ d'application du règlement

Le règlement s'applique en général à des «services réguliers» (des services fournis selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les passagers pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés) destinés à des catégories non déterminées de passagers lorsque la montée ou la descente du passager a lieu sur le territoire d'un État membre[2].

### 1.3 Contenu du règlement

Les passagers qui utilisent n'importe quel type de service régulier, quelle que soit la distance parcourue, jouissent des droits fondamentaux suivants:

1) de conditions de transport non discriminatoires (notamment de tarifs non discriminatoires);

2) de l'accès au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, sans supplément (les transporteurs peuvent uniquement refuser de transporter des passagers handicapés si leur transport est physiquement impossible en raison de la conception du véhicule, de l'arrêt de bus ou des infrastructures de la station ou s'il entraînerait une violation des exigences en matière de santé et de sécurité);

[1] Règlement (UE) nº 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

[2] En outre, un nombre limité de dispositions (les plus importantes étant celles sur l'indemnisation et l'assistance que les transporteurs sont tenus de fournir en cas de décès, de lésion, de perte ou de détérioration dus à des accidents de la route) s'appliquent également aux «services occasionnels», lorsque le groupe de passagers est constitué à l'initiative du donneur d'ordre ou du transporteur.

3) de règles minimales concernant les informations sur le voyage fournies à l'ensemble des passagers avant et pendant celui-ci, y compris les informations sur leurs droits;

4) d'un mécanisme de traitement des plaintes que les transporteurs doivent mettre à la disposition de l'ensemble des passagers; et

5) de l'existence, dans tous les États membres, d'organismes nationaux indépendants chargés de faire appliquer le règlement et, le cas échéant, de prendre des sanctions[3].

Les passagers jouissent également des droits complémentaires suivants lorsqu'ils utilisent des services réguliers et lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est supérieure ou égale à 250 km:

6) de la fourniture de billets (sous forme électronique ou papier) ou de tout autre document établissant le droit au transport;

7) d'une indemnisation et d'une assistance en cas de décès ou de lésion ou en cas de perte ou de détérioration de bagages dus à un accident;

8) d'informations en cas d'annulation du service ou de retard au départ;

9) du droit au remboursement de la totalité du prix du billet ou au réacheminement en cas d'annulation ou de retard important au départ;

10) d'une assistance adaptée en cas d'annulation ou de retard important (uniquement dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est supérieure à 3 heures);

11) d'une indemnisation équivalente à 50 % du prix du billet si le transporteur n'offre pas au passager le choix entre le remboursement du prix du billet ou le réacheminement en cas d'annulation ou de retard important; et

12) d'une assistance spécifique sans supplément pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, tant aux stations qu'à bord des autobus.

## 2. Dérogations au champ d'application du règlement[4]

### 2.1 Octroi d'une dérogation à l'application du règlement en ce qui concerne les services réguliers nationaux, conformément à l'article 2, paragraphe 4, du règlement

[3] En outre, dans la mesure où le règlement figure à l'annexe du règlement (CE) nº 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs, les autorités nationales qui participent à la coopération en matière de protection des consommateurs peuvent coopérer entre elles pour enquêter sur les violations des droits des passagers de l'Union qui voyagent par autobus et autocar, ainsi que pour prendre des mesures d'exécution de manière concertée en vue de dissuader les exploitants de violer ces droits.

[4] La Commission publie une liste actualisée des dérogations accordées par les États membres sur la base des informations fournies par les États membres eux-mêmes. Cette liste est disponible à l'adresse: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/road/doc/exemptions-from-bus-coach-passengers-rights-and-obligations.pdf

Les États membres pouvaient, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, octroyer aux services réguliers de portée exclusivement nationale des dérogations aux droits non fondamentaux jusqu'au 28 février 2017, dans les cas où la distance prévue d'un service est égale ou supérieure à 250 km. Cette dérogation pouvait être renouvelée une fois, pour une période maximale de quatre ans (se terminant au plus tard le 28 février 2021).

En 2013, lorsque le règlement est entré en vigueur, treize États membres au total (la Croatie, l'Estonie, la France, la Grèce, la Hongrie[5], la Lettonie, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie, la Slovénie et la Tchéquie[6]) appliquaient de telles dérogations.

En 2017, huit États membres au total (la Croatie, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, le Portugal, le Royaume-Uni, la Slovaquie et la Slovénie) ont décidé de renouveler cette dérogation[7].

### 2.2 Octroi d'une dérogation à certains services réguliers dont une part importante (y compris au moins un arrêt prévu) est effectuée en dehors de l'Union conformément à l'article 2, paragraphe 5, du règlement

Les États membres pouvaient également octroyer des dérogations à l'application de l'intégralité du règlement à certains services réguliers dont une part importante (y compris au moins un arrêt prévu) est effectuée en dehors de l'Union. Ces dérogations, qui devaient elles aussi être octroyées sur une base transparente et non discriminatoire, ont pris fin le 28 février 2017, mais elles pouvaient être renouvelées une fois pour une période maximale de quatre ans (prenant fin le 28 février 2021 au plus tard).

En 2013, quatorze États membres au total (l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, l'Estonie, la France, la Finlande, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Slovaquie et la Slovénie) avaient accordé de telles dérogations.

En 2017, neuf États membres au total (la Croatie, l'Estonie, la Grèce, la Finlande, la Hongrie, la Lettonie, le Royaume-Uni, la Slovaquie et la Slovénie) ont décidé de renouveler cette dérogation[8].

### 2.3 Octroi d'une dérogation à l'application de tout ou partie des dispositions relatives aux droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite en ce qui concerne les services réguliers nationaux, conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement

Les États membres peuvent octroyer une dérogation à l'application de tout ou partie des dispositions du chapitre III du règlement relatif aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite en ce qui concerne leurs services réguliers nationaux, à condition qu'ils s'assurent que le niveau de protection de ces personnes garanti par leur

[5] La dérogation accordée par la Hongrie ne couvre pas l'article 7, ni l'article 16, paragraphe 1, du règlement.
[6] La Tchéquie a uniquement accordé des dérogations aux articles 8, 19 et 21 du règlement.
[7] Le 20 décembre 2018, à la finalisation du manuscrit du rapport, les mêmes États membres appliquaient la dérogation.
[8] Le 20 décembre 2018, à la finalisation du manuscrit du rapport, les mêmes États membres appliquaient la dérogation.

législation nationale est au moins le même que celui garanti par le règlement. Les États membres informent la Commission des dérogations de ce type accordées. La Commission prend les mesures appropriées si une telle dérogation n'est pas jugée conforme à l'exigence selon laquelle le niveau de protection des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite garanti par la législation nationale est au moins le même que celui garanti par le règlement.

Aucun État membre n'a accordé de dérogation sur la base de l'article 18, paragraphe 1, du règlement.

## 3. Consultation avec les parties prenantes et les organismes nationaux chargés de l'application au sujet des dérogations

Avant de soumettre son rapport sur l'application du règlement (UE) nº 181/2011[9] au Parlement européen et au Conseil, la Commission a consulté, en 2016, les parties prenantes au sujet de l'application du règlement. Au cours de cette consultation, les organisations de passagers[10] ont critiqué le trop grand nombre de dérogations octroyées par les États membres. Elles sont d'avis que le large recours aux dérogations empêche les passagers de jouir pleinement de leurs droits et qu'il les prive de sécurité juridique (d'autant qu'il leur est difficile de savoir quels États membres appliquent quelles dérogations).

Par conséquent, dans le même rapport, la Commission a encouragé les États membres qui avaient accordé des dérogations au règlement à examiner avant le 28 mars 2017 si, à la lumière de leur expérience, il était nécessaire de maintenir ces dérogations.

En septembre 2017, la Commission a réalisé une enquête auprès des organismes nationaux chargés de l'application, en leur demandant d'expliquer pourquoi leur État membre avait décidé d'appliquer ou non ces dérogations[11].

Les États membres ont justifié leur décision d'accorder des dérogations comme suit: la Tchéquie, la Hongrie et les Pays-Bas ont accordé des dérogations aux services réguliers de portée exclusivement nationale afin de donner plus de temps aux exploitants nationaux pour se préparer à l'application du règlement et réaliser les investissements nécessaires (par exemple, accessibilité de la flotte et des infrastructures). L'Estonie et la Lettonie ont accordé des dérogations à ces services parce que l'application intégrale du règlement aux services nationaux constituerait une charge importante pour les exploitants, laquelle mettrait fin à l'exploitation de certains services. La Croatie a accordé cette dérogation à la demande de transporteurs nationaux. Le Royaume-Uni a octroyé cette dérogation conformément à la politique générale des pouvoirs publics de recourir à toutes les dérogations à la législation de l'Union européenne, ce qui réduirait les coûts pour les entreprises.

L'Allemagne, l'Estonie, la Lettonie et les Pays-Bas ont expliqué qu'ils avaient accordé des dérogations aux services réguliers dont une part importante est effectuée en dehors de l'Union pour renégocier leurs accords bilatéraux en matière de transport routier de voyageurs avec des pays tiers et pour introduire des articles similaires sur les droits des passagers dans ces accords.

## 4. Conclusion

Plusieurs États membres ont accordé des dérogations importantes au cours des quatre premières années d'application du règlement afin de permettre aux transporteurs par autobus et autocar de se préparer à son application. En 2017, lorsqu'ils ont dû réexaminer la question de savoir s'ils devaient maintenir ces dérogations, certains de ces États

[9] COM(2016) 619 final.
[10] Le Forum européen des personnes handicapées (FEPH) et la Fédération européenne des voyageurs (EPF).
[11] http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeeting&meetingId=2166&Lang=FR

membres ont estimé que les transporteurs par autobus et autocar étaient prêts à appliquer pleinement le règlement et qu'il n'était plus nécessaire d'appliquer ces dérogations. Néanmoins, dix États membres utilisent encore deux ou l'une de ces dérogations.