



Documento de sessão

B9-0118/2019 }  
B9-0119/2019 }  
B9-0120/2019 }  
B9-0122/2019 }  
B9-0124/2019 } RC1

22.10.2019

## PROPOSTA DE RESOLUÇÃO COMUM

apresentada nos termos do artigo 123.º, n.ºs 2 e 4, do Regimento

em substituição das propostas de resolução seguintes:

B9-0118/2019 (Renew)  
B9-0119/2019 (S&D)  
B9-0120/2019 (PPE)  
B9-0122/2019 (ECR)  
B9-0124/2019 (GUE/NGL)

sobre o impacto negativo da falência da Thomas Cook no turismo da UE  
(2019/2854(RSP))

**Rosa Estaràs Ferragut**

em nome do Grupo PPE

**Johan Danielsson, Agnes Jongerius, Christel Schaldemose,  
Manuel Pizarro, Sara Cerdas, Nicola Danti, Adriana Maldonado López,  
Estrella Durá Ferrandis, Alicia Homs Ginel, Lina Gálvez Muñoz,  
Isabel García Muñoz, Maria Manuel Leitão Marques, István Ujhelyi,  
Maria Grapini, Vilija Blinkevičiūtė**

em nome do Grupo S&D

RC\1191250PT.docx

PE637.859v01-00 }  
PE637.860v01-00 }  
PE637.861v01-00 }  
PE637.863v01-00 }  
PE637.865v01-00 } RC1

**José Ramón Bauzá Díaz, Dinesh Dhamija**  
em nome do Grupo Renew  
**Carlo Fidanza, Jorge Buxadé Villalba, Angel Dzhambazki**  
em nome do Grupo ECR  
**Elena Kountoura**  
em nome do Grupo GUE/NGL

**Resolução do Parlamento Europeu sobre o impacto negativo da falência da Thomas Cook no turismo da UE (2019/2854(RSP))**

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta o artigo 6.º, alínea d), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE),
- Tendo em conta o artigo 195.º do TFUE,
- Tendo em conta a declaração da Comissão, de 21 de outubro de 2019, sobre as repercussões da falência do Grupo Thomas Cook,
- Tendo em conta o 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<sup>1</sup>,
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 19 de outubro de 2007, intitulada «Agenda para um Turismo Europeu Sustentável e Competitivo» (COM(2007)0621),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 30 de junho de 2010, intitulada «Europa, primeiro destino turístico do mundo – novo quadro político para o turismo europeu» (COM(2010)0352),
- Tendo em conta a Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2011, relativa aos direitos dos consumidores, que altera a Diretiva 93/13/CEE do Conselho e a Diretiva 1999/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga a Diretiva 85/577/CEE do Conselho e a Diretiva 97/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>2</sup>,
- Tendo em conta o 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<sup>3</sup>, nomeadamente o artigo 8.º, relativo à validade das licenças de exploração, e o artigo 9.º, relativo à suspensão e revogação das licenças de exploração,
- Tendo em conta a sua resolução, de 29 de outubro de 2015, sobre novos desafios e ideias para o fomento do turismo na Europa<sup>4</sup>,
- Tendo em conta a sua resolução, de 29 de março de 2012, sobre o funcionamento e a

---

<sup>1</sup> JO L 46 de 17.2.2004, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 304 de 22.11.2011, p. 64.

<sup>3</sup> JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

<sup>4</sup> JO C 355 de 20.10.2017, p. 71.

aplicação dos direitos adquiridos dos passageiros dos transportes aéreos<sup>5</sup>,

- Tendo em conta a sua resolução, de 25 de novembro 2009, sobre a indemnização dos passageiros em caso de insolvência de uma companhia aérea<sup>6</sup>,
- Tendo em conta a comunicação da Comissão, de 18 de março de 2013, intitulada «Proteção dos passageiros em caso de insolvência da companhia aérea» (COM(2013)0129), na qual a Comissão definiu medidas destinadas a melhorar a proteção dos viajantes em caso de insolvência da companhia aérea, incluindo uma melhor aplicação do Regulamento (CE) n.º 261/2004,
- Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1309/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativo ao Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (2014-2020) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1927/2006 («Regulamento FEG»)<sup>7</sup>,
- Tendo em conta a comunicação da Comissão, de 20 de fevereiro de 2014, intitulada «Uma estratégia europeia em prol do crescimento e do emprego no setor do turismo costeiro e marítimo» (COM(2014)0086),
- Tendo em conta a sua posição aprovada em primeira leitura em 5 de fevereiro de 2014 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<sup>8</sup>,
- Tendo em conta a 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<sup>9</sup>,
- Tendo em conta a comunicação da Comissão, de 1 de março de 2019, intitulada «Estratégia de Aviação para a Europa: Manter e promover elevados padrões sociais» (COM(2019)0120),
- Tendo em conta a sua resolução, de 14 de novembro de 2018, sobre o quadro financeiro plurianual 2021-2027 – Posição do Parlamento com vista a um acordo<sup>10</sup>,
- Tendo em conta as conclusões do Conselho, de 27 de maio de 2019, sobre a competitividade do setor do turismo enquanto motor do crescimento sustentável, do

<sup>5</sup> JO C 257 E de 6.9.2013, p. 1.

<sup>6</sup> JO C 285 E de 21.10.2010, p. 42.

<sup>7</sup> OJ L 347 de 20.12.2013, p. 855.

<sup>8</sup> JO C 93 de 24.3.2017, p. 336.

<sup>9</sup> JO L 326 de 11.12.2015, p. 1.

<sup>10</sup> Textos aprovados, P8\_TA(2018)0449.

emprego e da coesão social na UE durante a próxima década,

- Tendo em conta o artigo 123.º, n.ºs 2 e 4, do seu Regimento,
- A. Considerando que o colapso da empresa britânica Thomas Cook, o segundo maior operador turístico do mundo e um dos mais antigos, está a ter um impacto profundamente negativo na economia, no mercado interno da UE, no emprego, na confiança dos consumidores e na livre circulação de pessoas na UE e para além das suas fronteiras;
- B. Considerando que a liquidação do Grupo Thomas Cook pôs em risco 22 000 postos de trabalho em todo o mundo, 9 000 dos quais no Reino Unido, 2 500 em Espanha e mais de 1 000 na Grécia; que, embora o destino desses empregos permaneça incerto, é provável que tenha repercussões múltiplas consideráveis, não só no setor do turismo e no setor dos transportes, mas também na totalidade da economia da UE;
- C. Considerando que a falência do Grupo Thomas Cook foi o resultado de diversos fatores, nomeadamente o facto de a empresa não ter alterado o seu modelo de negócio nem ter apostado na inovação para poder competir na economia digital; que as autoridades britânicas estavam bem cientes da situação financeira do Grupo Thomas Cook;
- D. Considerando que o fim da atividade da Thomas Cook, que geria hotéis, estâncias turísticas e linhas aéreas em 16 países e tinha 19 milhões de clientes por ano, exigiu uma enorme operação de repatriamento para os mais de 600 000 turistas que se encontravam espalhados pelo mundo;
- E. Considerando que, só este ano, várias companhias aéreas declararam falência, o que teve repercussões graves para as empresas, o turismo e os consumidores; que, em abril de 2019, a Autoridade da Aviação Civil do Reino Unido concedeu uma nova licença de exploração de 12 meses ao Grupo Thomas Cook;
- F. Considerando que vários Estados-Membros anunciaram medidas específicas para apoiar o setor do turismo, a fim de atenuar os efeitos negativos do colapso do Grupo Thomas Cook; que ainda não foi ativado nenhum mecanismo de apoio da UE;
- G. Considerando que o turismo representa cerca de 4 % do PIB da UE, empregando aproximadamente 12,3 milhões de trabalhadores e representando, pelo menos, 5 % de todos os postos de trabalho (mais de 27 milhões de trabalhadores e quase 12 % de todos os postos de trabalho, se forem tidas em conta as ligações com outros setores); que a Europa é o principal destino turístico do mundo, com uma quota de mercado de 50,8 % em 2018; que o turismo gera, direta e indiretamente, 10,3 % do PIB total da UE-28, um valor que se prevê que aumente para 11,2 % do PIB em 2027;
- H. Considerando que o setor do turismo abrange uma grande diversidade de serviços e de profissões em que a mobilidade desempenha um papel essencial e que, devido à natureza pessoal das atividades do setor, necessita de um grande número de trabalhadores; que o turismo representa um estímulo importante para muitos outros setores da economia; que o setor é dominado por pequenas e médias empresas (PME),

bem como por trabalhadores independentes, cujas atividades geram emprego e riqueza em regiões que dependem fortemente do turismo; que o setor do turismo é particularmente vulnerável aos perigos de origem natural e humana que não podem ser previstos;

- I. Considerando que, desde a entrada em vigor do Tratado de Lisboa, a UE tem competência para apoiar ou complementar a ação dos Estados-Membros no domínio do turismo; que, por outro lado, o turismo não dispõe de qualquer rubrica específica no orçamento da UE, embora tal tenha sido solicitado pelo Parlamento na sua resolução, de 14 de novembro de 2018, sobre o Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027, em que solicitou a introdução de uma dotação específica para o turismo sustentável;
  - J. Considerando que há uma grande procura no setor do turismo por uma maior coordenação a nível da UE e uma política clara da UE relativamente ao turismo, com apoio orçamental adequado;
  - K. Considerando que o turismo é um setor fundamental para a economia e o emprego na UE e que as prioridades da nova Comissão, designadamente o apoio a «uma economia ao serviço das pessoas», deveriam refletir a importância e as necessidades do setor;
  - L. Considerando que a cessação da atividade da Thomas Cook provocou prejuízos económicos graves ao setor do turismo, ao emprego e às comunidades locais e deixou alguns territórios dos Estados-Membros da UE sem ligações aéreas; que tal exigirá a adoção de medidas adequadas para melhorar a competitividade do setor e assegurar que a Europa se mantenha como principal destino turístico do mundo, o que constitui um motor do crescimento e do desenvolvimento sustentável das cidades e das regiões;
  - M. Considerando que os passageiros têm o direito a que os serviços sejam prestados como previsto, especialmente porque pagaram o bilhete antes da prestação do serviço; que é essencial fornecer aos passageiros informação compreensível, exata, atempada e acessível a todos; que, para muitos consumidores, não era claro se tinham direito a uma indemnização e quais as partes das suas reservas que estavam cobertas pelo seu seguro;
- 1. Manifesta profunda preocupação relativamente às 600 000 pessoas sem regresso assegurado, tendo muitas delas sido deixadas no destino sem lhes ter sido oferecida uma alternativa de regresso, revelando uma enorme insegurança jurídica para o setor e a inexistência considerável de proteção dos consumidores; manifesta igual preocupação relativamente aos milhares de trabalhadores em toda a Europa que perderam o emprego, aos milhares de fornecedores e filiais locais, na sua maioria PME, que se depararam com graves dificuldades financeiras como resultado do colapso da Thomas Cook, e ao impacto negativo sobre as economias e comunidades locais e sobre a imagem e a reputação da Europa enquanto principal destino turístico do mundo;
  - 2. Refere que o Grupo Thomas Cook explorava várias atividades, como alojamento, transporte e atividades de lazer, que afetavam diferentes tipos de consumidores e empresas e que, por conseguinte, o seu colapso é abrangido por diferentes legislações nacionais e da UE;

3. Felicita os Estados-Membros pela celeridade com que executaram os planos de emergência para o repatriamento efetivo dos viajantes em causa, e toma nota das outras medidas destinadas a limitar os efeitos da falência da Thomas Cook para os trabalhadores do setor do turismo; insta a Comissão a avaliar a forma como a legislação da UE em vigor e as respetivas leis dos Estados-Membros responderam a esta enorme operação de salvamento e a analisar como poderá participar, de forma rápida e eficaz, numa situação semelhante no futuro;
4. Insta as autoridades competentes a realizarem uma análise das razões subjacentes à falência da Thomas Cook, tendo em conta que as alterações negativas na situação financeira da empresa já eram do conhecimento das autoridades britânicas, a fim de determinar se poderiam ter sido tomadas medidas preventivas para evitar o seu colapso súbito; considera que essa análise deve contribuir para prever crises futuras e definir políticas destinadas a minimizar os riscos num setor tão importante para a UE;
5. Sublinha que é necessário um melhor acompanhamento da situação financeira das companhias aéreas pelas autoridades nacionais de supervisão para impedir que os passageiros europeus sejam vítimas deste tipo de falências, tendo em conta que 32 companhias aéreas faliram desde o início de 2017; recorda que o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 está a ser alvo de uma avaliação de impacto, que inclui uma secção sobre a obrigação de as companhias aéreas obterem uma licença de exploração; insta a Comissão a ponderar uma revisão deste regulamento para permitir que as autoridades possam acompanhar e controlar melhor a situação financeira das companhias aéreas e atuar nos casos de extrema necessidade;
6. Solicita à Comissão que identifique os instrumentos financeiros da UE que podem compensar os danos causados ao setor e contribuir para melhorar a sua competitividade e que permita um acesso rápido e eficaz a esses instrumentos, bem como que garanta um nível elevado de proteção dos consumidores; observa que a crise resultante da falência do Grupo Thomas Cook não é um evento isolado e que pode vir a repetir-se no futuro; exorta, por conseguinte, a Comissão a avaliar a viabilidade da adoção de medidas específicas para evitar que aconteçam novamente situações semelhantes, a fim de reforçar a proteção dos consumidores e os direitos dos passageiros;
7. Insta a Comissão a incluir o turismo nas prioridades da sua estratégia e a alterar o nome da pasta dos Transportes para «Transportes e Turismo»;
8. Chama a atenção para as possibilidades oferecidas pelo Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (FEG) aos trabalhadores despedidos devido a mudanças estruturais importantes; insta os Estados-Membros afetados pela falência da Thomas Cook a utilizarem plenamente as possibilidades do FEG, em particular no que diz respeito a candidaturas coletivas de PME; insta a Comissão a tratar esses pedidos o mais rapidamente possível, no prazo previsto no Regulamento FEG, e a prestar o apoio necessário aos Estados-Membros que o solicitem;
9. Salaria que os serviços de turismo nas regiões que dependem do setor e, em particular, os hotéis, já tinham muitas reservas dos seus serviços para a próxima época turística, antes do colapso da Thomas Cook, e reconhece, por conseguinte, a necessidade de os

Estados-Membros ajudarem as empresas a lidar com o impacto negativo desta situação; solicita, além disso, aos Estados-Membros e às autoridades locais e regionais que recorram aos instrumentos previstos pelo Fundo Social Europeu e a outros instrumentos europeus, nacionais, regionais e locais; solicita à Comissão e aos Estados-Membros que elaborem regularmente convites específicos à apresentação de propostas para o setor do turismo, com base nas prioridades definidas nos respetivos fundos;

10. Reitera a importância de estabelecer uma estratégia da UE para o turismo sustentável com medidas coordenadas e concretas, por exemplo, um mecanismo de gestão de crises e mecanismos de cooperação eficaz no setor do turismo; insta a Comissão a introduzir uma rubrica orçamental específica para o setor do turismo no seu próximo projeto de orçamento, tal como solicitado pelo Parlamento para o quadro financeiro plurianual 2021-2027;
11. Solicita aos Estados-Membros e à Comissão que ponderem, apenas como último recurso, a adoção de medidas de auxílio estatal que possam atenuar o impacto económico negativo nas empresas, nas cidades, nas regiões e nos destinos, bem como as graves consequências para o emprego;
12. Salaria a importância de assegurar o bom funcionamento do mercado interno dos serviços de transporte, mantendo um nível elevado de proteção dos consumidores e dos trabalhadores e melhorando a competitividade das empresas do setor do turismo;
13. Considera que o setor europeu do turismo deve aproveitar muito melhor as oportunidades excelentes oferecidas pelas tecnologias digitais e pelo mercado único digital; insta a Comissão, a esse respeito, a prestar o apoio necessário para ajudar as empresas da UE a fazerem a transição para uma economia digital e para novos modelos de negócio, tanto através de financiamento e de formação relevantes, como através da promoção de um espírito empresarial digital;
14. Sublinha a importância de um diálogo social permanente, a todos os níveis, assente na confiança mútua e na partilha de responsabilidades, como um dos melhores instrumentos para se encontrarem soluções consensuais e abordagens comuns no que se refere à previsão, prevenção e gestão dos processos de reestruturação; insta os Estados-Membros a consultarem os parceiros sociais para a elaboração de todas as medidas pertinentes; solicita à Comissão que identifique boas práticas, com base nas medidas aplicadas pelas autoridades nacionais, regionais e locais e pelas PME do setor, com vista a desenvolver uma estratégia comum da UE para o setor do turismo; reitera o seu apelo à Comissão para que apresente, após consulta dos parceiros sociais pertinentes, uma proposta de ato jurídico sobre o direito dos trabalhadores à informação e consulta e sobre a antecipação e a gestão das reestruturações, em conformidade com as recomendações detalhadas constantes da resolução do Parlamento Europeu, de 15 de janeiro de 2013, sobre a informação e consulta dos trabalhadores, a antecipação e a gestão da reestruturação<sup>11</sup>;
15. Exorta a Comissão e o Conselho a avaliarem e adotarem todas as medidas necessárias

---

<sup>11</sup> JO C 440 de 30.12.2015, p. 23.



para defender os interesses da UE e evitar situações semelhantes no futuro, bem como a retirarem ensinamentos desta experiência que possam ser aplicados na negociação de futuros acordos sobre serviços aéreos;

16. Insta a Comissão a transmitir ao Parlamento eventuais novas informações relevantes sobre a falência da Thomas Cook; sublinha, neste contexto, a importância de saber se as autoridades pertinentes responsáveis pela concessão de licenças avaliaram a situação financeira da Thomas Cook, se foram detetados problemas financeiros e se teria sido possível adotar medidas para evitar que milhares de passageiros tivessem ficado retidos longe de casa;
17. Solicita à Comissão que pondere a adoção de medidas adicionais para manter um nível elevado de proteção dos consumidores e dos trabalhadores em caso de falência; insta o Conselho a adotar, o mais rapidamente possível, a sua posição sobre a alteração do Regulamento (CE) n.º 261/2004 relativamente ao respeito dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos e aos limites da responsabilidade das transportadoras aéreas, bem como a aprovar a posição aprovada pelo Parlamento em fevereiro de 2014; lamenta que não tenha sido possível ao Conselho alcançar um acordo nos últimos cinco anos;
18. Reitera, no que respeita à alteração do Regulamento (CE) n.º 261/2004 relativamente ao respeito dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos e à responsabilidade das transportadoras aéreas, a necessidade de mecanismos obrigatórios para manter o nível atual de proteção dos passageiros em caso de insolvência ou falência, nomeadamente através da criação de fundos de garantia ou da celebração de contratos de seguro por parte das companhias aéreas que garantam a assistência, o reembolso, a indemnização e o reencaminhamento; salienta que os passageiros que reservaram um só serviço, como um único voo, devem beneficiar da mesma proteção que os passageiros que reservaram uma viagem organizada, sobretudo porque os consumidores reservam, cada vez mais, apenas o voo; solicita, por conseguinte, que exista um mínimo de harmonização das normas mais elevadas em matéria de direitos dos consumidores nos setores dos transportes, do alojamento e do turismo;
19. Exorta a Comissão a ter em consideração a possibilidade de facilitar o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros sobre a melhor forma de proceder em caso de encerramento das empresas, incentivando-os a analisar os exemplos previstos nas disposições legais, para tentarem, na medida do possível, organizar a procura por um comprador, a fim de manter as empresas em atividade, apesar da decisão dos proprietários originais de cessar a atividade;
20. Encarrega o seu presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão e aos governos e parlamentos dos Estados-Membros.