

**Bruxelles, 1 octombrie 2025
(OR. en)**

13442/25

**Dosar interinstituțional:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 130
CONSOM 194
CODEC 1408**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	30 septembrie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Subiect:	COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind poziția Consiliului referitoare la adoptarea unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2025) 630 final.

Anexă: COM(2025) 630 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.9.2025
COM(2025) 630 final

2013/0072 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii
Europene**

privind

**poziția Consiliului referitoare la adoptarea unui regulament al Parlamentului European
și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de stabilire a unor
norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea
refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a
Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian
privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

privind

poziția Consiliului referitoare la adoptarea unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. CONTEXT

Data transmiterii propunerii către Parlamentul European și Consiliu 13 martie 2013
[documentul COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD]:

Data avizului Comitetului Economic și Social European: 11 iulie 2013

Data poziției Parlamentului European în primă lectură: 5 februarie 2014

Data transmiterii propunerii modificate: N/A

Data adoptării poziției Consiliului: 29 septembrie 2025

2. OBIECTUL PROPUNERII COMISIEI

Propunerea urmărește să îmbunătățească aplicarea drepturilor pasagerilor. În primul rând, ea clarifică principiile-cheie și drepturile corespunzătoare ale pasagerilor care au dat naștere multor litigii între companiile aeriene și pasageri în trecut. În al doilea rând, ea îmbunătățește și coordonează politicile de aplicare mai eficace puse în aplicare la nivel național. Propunerea urmărește, de asemenea, să țină seama mai bine de capacitățile financiare ale transportatorilor aerieni și să asigure o mai strictă respectare a drepturilor pasagerilor în ceea ce privește manipularea necorespunzătoare a bagajelor.

3. OBSERVAȚII PRIVIND POZIȚIA CONSILIULUI

Poziția Consiliului, astfel cum a fost adoptată în primă lectură la 29 septembrie 2025, reflectă acordul politic la care a ajuns Consiliul la 5 iunie 2025.

Principalele puncte ale acordului sunt următoarele:

Regulamentul (CE) nr. 261/2004 (drepturile pasagerilor care utilizează transportul aerian)

Praguri de compensare – Consiliul a redus numărul pragurilor de distanță de la trei la două: unul pentru călătoriile de până la 3 500 km și unul pentru călătoriile de peste 3 500 km. În cazul întârzierilor, el a stabilit pragurile de compensare la patru ore (pentru călătoriile de până la 3 500 km) și la șase ore (pentru călătoriile de peste 3 500 km). Cuantumul compensației au fost adaptate la 300 EUR și, respectiv, la 500 EUR, urmând a fi revizuite într-un prim raport al Comisiei la trei ani de la data aplicării regulamentului revizuit. Aceste dispoziții vizează protejarea drepturilor pasagerilor, ținând seama, în același timp, de sarcina financiară a transportatorilor aerieni.

Dreptul la despăgubiri în cazul **anulării** zborului este extins la cazurile în care pasagerii sunt informați cu privire la anulare cu mai puțin de 14 zile înainte de plecare și aleg rambursarea sau redirecționarea la o dată ulterioară, la alegerea lor. În caz de anulare, compania aeriană trebuie să pună la dispoziția pasagerilor formulare precompletate pentru cererile de despăgubire. Acest lucru consolidează drepturile pasagerilor.

Drepturile de rambursare, redirecționare și despăgubire sunt extinse la cazurile de **întârziere prelungită la plecare** și de **pierdere a legăturilor**, astfel cum a propus Comisia.

Rolul organismelor naționale de aplicare a legii și al organismelor extrajudiciare: astfel cum a propus Comisia, rolul organismelor naționale de aplicare a legii (monitorizare generală) este clarificat în raport cu cel al organismelor (soluționarea extrajudiciară a litigiilor) care examinează plângerile individuale.

Cu toate acestea, Consiliul a eliminat posibilitatea Comisiei de a solicita organismelor naționale de aplicare a legii să investigheze practici suspecte specifice ale unuia sau mai multor transportatori aerieni și să raporteze Comisiei constatările respective. Consolidarea rolului organismelor naționale de aplicare a legii este, prin urmare, mai puțin ambițioasă decât în propunerea Comisiei. [Consiliul a făcut același lucru cu o dispoziție similară propusă în ceea ce privește drepturile pasagerilor pentru celelalte moduri de transport și în ceea ce privește drepturile pasagerilor în cadrul transportului multimodal în orientările sale generale privind documentele COM (2023)752 și 753].

În cadrul **soluționării extrajudiciare a litigiilor** (articolul 16a), alegerea mecanismului este lăsată la latitudinea statelor membre. Comisia consideră că este necesar să se evite ca procedura organismelor naționale de aplicare a legii să fie lipsită de garanții procedurale. Cu privire la acest aspect, poziția Consiliului nu corespunde propunerii Comisiei.

De asemenea, relația cu Directiva 2013/11/UE privind soluționarea alternativă a litigiilor (SAL) necesită ajustări suplimentare pentru a se asigura că nicio dispoziție din regulament nu împiedică consumatorii să introducă litigiile individuale în fața organismelor de soluționare alternativă în temeiul Directivei 2013/11/UE și nici nu limitează obligația statelor membre de a asigura accesul la SAL în cadrul transportului aerian.

Raportarea de către organismele naționale de aplicare a legii: organismele naționale de aplicare a legii sunt obligate să raporteze cu privire la activitățile lor doar o dată la cinci ani, ceea ce este mai puțin ambițios decât raportarea anuală din

propunerea Comisiei și nu permite monitorizarea mai regulată a activităților acestora. [Pentru celelalte moduri de transport, organismele naționale de aplicare a legii trebuie să raporteze o dată la doi ani – pentru cele mai recente detalii, a se vedea Regulamentul (UE) 2021/782 privind drepturile călătorilor din transportul feroviar].

Compensare: norme mai clare privind plângerile și termenele de compensare pentru plângerile pasagerilor împotriva transportatorilor și a intermediarilor, cu termene clare și obligația de a comunica aceste norme pasagerilor și de a le răspunde pasagerilor pe fond. Pasagerii au la dispoziție până la șase luni pentru a depune o cerere de despăgubire sau o plângere la transportatorul aerian; transportatorul aerian trebuie să plătească despăgubirea sau să furnizeze un răspuns motivat în termen de 14 zile. Acest lucru este în conformitate cu obiectivele propunerii Comisiei.

Cu toate acestea, obligația de a plăti despăgubiri este limitată la operatorul de transport aerian care operează zborul perturbat în cauză, în timp ce, în temeiul normelor actuale – astfel cum au fost interpretate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în cauzele C-502/18 *České aerolinie*, C-367/20 *KLM* și C-561/20 *United Airlines* – pasagerii pot solicita despăgubiri de la oricare dintre operatorii de transport care operează un segment al călătoriei. Această limitare nu a fost propusă de Comisie.

Circumstanțe extraordinare: Consiliul a extins lista neexhaustivă a circumstanțelor extraordinare care pot conduce la scutirea transportatorilor aerieni de plata unei despăgubiri și a adăugat cerința ca operatorii de transport să răspundă într-un anumit termen, cu o explicație clară și justificată. Comisia ar fi obligată să revizuiască lista o dată la trei ani și să propună, după caz, o actualizare.

Această actualizare poate fi adoptată numai prin procedura legislativă ordinară și nu prin procedura de comitologie, astfel cum se prevede în propunerea Comisiei. Acest lucru nu permite clarificarea rapidă a interpretării listei sau actualizarea acesteia în scopul securității juridice. Experiența arată că procedura legislativă durează, de obicei, mai mult de trei ani pentru drepturile pasagerilor care utilizează transportul aerian. În consecință, regulamentul ar fi revizuit în mod constant de către legiuitor dacă lista ar trebui actualizată o dată la trei ani.

Întârziere pe pistă: după trei ore, pasagerii au posibilitatea de a alege între redirectionare și rambursarea biletului, precum și dreptul de a debarca. Acesta este un prag mai scurt decât cele cinci ore propuse de Comisie.

Neprezentarea unui pasager: există o interdicție totală a politicilor de neprezentare pentru zborurile de întoarcere (fără condiții aferente), în locul interdicției parțiale propuse de Comisie. În conformitate cu propunerea Comisiei, companiilor aeriene li s-ar permite să solicite pasagerilor să plătească o taxă pentru a efectua un zbor de întoarcere în cazul în care nu se îmbarcă pentru zborul de plecare. Comisia a optat împotriva unei interziceri totale a politicilor de „neprezentare”, deoarece aceasta ar afecta sau ar slăbi capacitatea companiilor aeriene de a oferi zboruri indirecte la prețuri mai mici decât cele ale zborurilor directe și, prin urmare, ar afecta concurența. Totuși, această dispoziție este acceptabilă pentru Comisie, deoarece consolidează drepturile pasagerilor.

Dreptul la asistență: drepturile pasagerilor de a primi asistență în timpul așteptării datorate unei întreruperi a zborului au fost îmbunătățite; au fost adăugate detalii privind furnizarea de băuturi răcoritoare, hrană și cazare. Aceste dispoziții sunt mai favorabile pasagerilor decât propunerea Comisiei.

Drepturi îmbunătățite pentru pasagerii cu nevoi specifice: drepturile **persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă**, dar și ale femeilor însărcinate, ale copiilor și ale persoanelor cu nevoi medicale specifice sunt consolidate în mod semnificativ. Refuzul îmbarcării persoanelor cu nevoi specifice este interzis. Se introduce posibilitatea de a fi însoțit de câini de asistență recunoscuți, iar persoanelor care însoțesc aceste persoane sau care însoțesc un copil trebuie să li se ofere, în mod gratuit, posibilitatea de a fi așezate pe scaune alăturate, în funcție de disponibilitate. Aceste dispoziții sunt mai favorabile pasagerilor decât propunerea Comisiei.

Dreptul la informare: informarea pasagerilor cu privire la drepturile lor, precum și obligațiile transportatorilor aerieni și ale intermediarilor în materie de informare precontractuală și de informare în caz de perturbare sunt consolidate. Aceste dispoziții sunt mai favorabile pasagerilor decât propunerea Comisiei.

Corectarea numelor pasagerilor: greșelile de ortografie comise de pasageri în timpul rezervării sau schimbările numelui după rezervare pot fi corectate gratuit cu până la 48 de ore înainte de plecare, astfel cum se prevede în propunerea Comisiei; acest drept a fost extins și în cazul unei modificări administrative a acestor nume.

În cazul în care un zbor face parte dintr-un pachet în temeiul Directivei (UE) 2015/2302, se clarifică faptul că despăgubirea în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 poate fi dedusă din despăgubirea primită de la organizatorul pachetului, pentru a evita supracompensarea pasagerului. Această adăugire este în conformitate cu obiectivele propunerii Comisiei.

Prelungirea unor termene de plată: rambursare – o creștere a perioadei de rambursare pentru transportatorii aerieni de la șapte zile (în prezent) la 14 zile [aliniată la termenul de rambursare în temeiul Directivei privind pachetele de servicii de călătorie și al Regulamentului (UE) nr. 181/2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul; termenul prevăzut în Regulamentul privind drepturile pasagerilor din transportul feroviar este de 30 de zile, iar cel prevăzut în Regulamentul privind drepturile pasagerilor transportului naval este în continuare de șapte zile]; despăgubiri în caz de refuz la îmbarcare – o creștere a perioadei de rambursare de la „imediat” (în prezent) la șapte zile. Comisia nu a propus modificarea acestor perioade, care sunt mai puțin benefice pentru pasageri decât cele actuale.

Redirecționarea către alți transportatori sau alte moduri de transport: înainte de redirecționare, transportatorii aerieni trebuie să ofere pasagerilor diferite opțiuni, astfel încât aceștia să poată ajunge la destinație în cel mai scurt timp posibil. Astfel de alternative fac obiectul acordului pasagerului și includ redirecționarea către un alt transportator aerian sau către alte moduri de transport. Aceste dispoziții sunt conforme cu obiectivele propunerii Comisiei.

Auto-redirecționarea de către pasageri în cazul în care nu li se oferă redirecționarea de către operatorul de transport aerian în termen de trei ore, cu o limită de cost de patru ori mai mare decât costul rezervării inițiale (în cazul în care acest plafon al prețului nu este acceptabil pentru pasageri, ei pot insista totuși să fie redirecționați de către transportator). Această nouă dispoziție consolidează drepturile pasagerilor în caz de perturbare a călătoriei.

O mai bună luare în considerare a capacităților financiare ale transportatorilor aerieni – astfel cum s-a explicat mai sus la rubrica „praguri de compensare”, pragul temporal pentru plata despăgubirii este ridicat la patru ore (pentru zborurile de până la 3 500 km și zborurile

intra-UE) și la șase ore (pentru zborurile de peste 3 500 km). În plus, termenul pentru rambursări este majorat de la șapte zile calendaristice la 14 zile calendaristice și la 30 de zile în cazul activării unui plan de urgență; lista circumstanțelor extraordinare propusă inițial este extinsă. În cazul unor circumstanțe extraordinare, operatorul de transport aerian poate limita cazarea care urmează să fie oferită la trei nopți, cu excepția persoanelor cu nevoi specifice. Acest lucru este în conformitate cu obiectivele propunerii Comisiei.

Cerința ca statele membre să informeze periodic Comisia cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a regulamentului și posibilitatea Comisiei de a decide cu privire la aspectele care trebuie abordate în aceste rapoarte prin intermediul actelor de punere în aplicare au fost eliminate. Cu privire la acest aspect, poziția Consiliului nu corespunde propunerii Comisiei.

Revizuirea domeniului de aplicare al regulamentului: Consiliul a adăugat, la articolul 17 alineatul (2) litera (a), obligația Comisiei de a include în primul raport (la trei ani de la data aplicării regulamentului) o evaluare privind necesitatea și fezabilitatea unei revizui a domeniului de aplicare al regulamentului, în vederea îmbunătățirii în continuare a protecției pasagerilor și a condițiilor de concurență echitabile între transportatorii din Uniune și cei din țări terțe. Această revizuire ar include o posibilă extindere a domeniului de aplicare la zborurile de sosire operate de transportatori din afara UE.

Regulamentul (CE) nr. 2027/97 (răspunderea operatorilor de transport aerian):

Norme mai clare privind răspunderea în ceea ce privește echipamentele de mobilitate ale persoanelor cu mobilitate redusă: în ceea ce privește persoanele cu mobilitate redusă, textul include dispoziții mai clare și consolidate privind răspunderea în caz de distrugere sau de deteriorare a echipamentelor de mobilitate înregistrate, inclusiv în ceea ce privește câinii de asistență, precum și obligațiile transportatorilor aerieni în ceea ce privește furnizarea imediată de înlocuiri temporare/gratuite pentru echipamentele de mobilitate și de soluții temporare pentru înlocuirea câinilor de asistență. Aceste dispoziții sunt mai ambițioase decât propunerea Comisiei.

Facilitarea accesului la formularele de plângere: transportatorii aerieni au obligația de a furniza pasagerilor formulare de plângere într-un format accesibil și de a le pune și la dispoziția persoanelor care nu utilizează instrumente digitale, ceea ce reprezintă o îmbunătățire pentru pasageri în comparație cu propunerea inițială a Comisiei. Cu toate acestea, Comisia propusese birouri fizice pentru pasageri la aeroport, propunere care nu a fost reținută de Consiliu. În această privință, poziția Consiliului este mai puțin favorabilă pasagerilor decât propunerea Comisiei.

Bagaje: Consiliul stabilește dimensiunile unui „obiect personal” pe care pasagerii au întotdeauna dreptul să îl transporte în cabină fără costuri suplimentare: fie acesta se potrivește sub scaunul din fața lor, fie nu depășește dimensiunea de 40 x 30 x 15 cm. În plus, în cazul în care un obiect personal sau un bagaj de mână nu poate fi luat în cabină din motive specifice, cum ar fi motive de siguranță, de capacitate sau care țin de modificarea tipului de aeronavă, acesta poate fi depus în cală fără costuri suplimentare.

Propunerea Comisiei nu reglementa dimensiunile bagajelor de mână. În poziția sa în primă lectură, Consiliul se referă în mod explicit la bagajele de mână și definește dimensiunile unui „obiect personal”. Comisia observă că aceasta este o dimensiune

minimă gratuită și că, în practică, mulți pasageri beneficiază deja de această dimensiune sau de bagaje de mână de dimensiuni mai mari pentru multe companii aeriene.

Cerința specifică de informare în ceea ce privește persoanele cu mobilitate redusă, inclusiv obligațiile transportatorului aerian de a oferi persoanelor cu mobilitate redusă dreptul de a face, în mod gratuit, o declarație specială de interese cu privire la valoarea echipamentelor lor de mobilitate. Acest lucru este în conformitate cu obiectivele propunerii Comisiei.

Informații privind bagajele – informații mai detaliate care trebuie furnizate atât de transportatorii aerieni, cât și de intermediari cu privire la limitele și dimensiunile maxime ale bagajelor, la condițiile specifice aplicabile obiectelor valoroase/fragile, cum ar fi instrumentele muzicale, și la transparența în ceea ce privește taxele suplimentare. Acest lucru este în conformitate cu obiectivele propunerii Comisiei.

Dreptul de a transporta instrumente muzicale în cabină: pasagerilor li se permite să transporte un instrument muzical în cabina unei aeronave, sub rezerva normelor de securitate și siguranță aplicabile și a specificațiilor și constrângerilor tehnice ale aeronavei în cauză. Acest lucru este în conformitate cu obiectivele propunerii Comisiei.

Propunerea Comisiei impunea organismelor naționale de aplicare a legii **să asigure, de asemenea, respectarea dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 2027/97** privind drepturile pasagerilor în ceea ce privește bagajele întârziate, pierdute sau deteriorate, inclusiv plângerile referitoare la echipamentele de mobilitate ale pasagerilor cu handicap și/sau cu mobilitate redusă. Consiliul a eliminat această cerință. În această privință, poziția Consiliului nu corespunde propunerii Comisiei.

Posibilitatea Comisiei de a adapta periodic limitele de răspundere menționate în Convenția de la Montreal prin intermediul actelor delegate a fost înlocuită cu o trimitere dinamică la limitele stabilite în temeiul Convenției de la Montreal, astfel cum a fost actualizată ultima dată de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI). Această soluție este mai puțin adecvată în ceea ce privește securitatea juridică. Cu privire la acest aspect, poziția Consiliului nu corespunde propunerii Comisiei.

4. CONCLUZIE

Comisia poate sprijini în general acordul politic care se reflectă în poziția Consiliului în primă lectură. Deși consideră că poziția Consiliului – adoptată cu majoritate calificată – nu îndeplinește toate obiectivele esențiale ale propunerii sale, Comisia consideră că aceasta reprezintă o bază generală acceptabilă pentru inițierea negocierilor cu Parlamentul European.