

Bruxelles, le 14 octobre 2025
(OR. en)

13493/25
PV CONS 47
COMPET 958
IND 396
MI 726
RECH 423
ESPACE 63
PARLNAT

PROJET DE PROCÈS-VERBAL
CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE
(Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace))
29 et 30 septembre 2025

1. Adoption de l'ordre du jour

Le Conseil a adopté l'ordre du jour qui figure dans le document 12940/25. À la demande de l'Allemagne, de la France et de l'Italie, le Conseil est convenu d'ajouter en session publique un autre point "divers" concernant l'annonce par la Commission d'un acte législatif visant à accélérer la décarbonation de l'industrie. À la demande de la Commission, le Conseil est convenu d'ajouter en session publique un autre point "divers" concernant le rapport annuel 2025 sur l'état d'avancement des travaux en matière de simplification, de mise en œuvre et d'application.

2. Approbation des points "A"

a) Liste des activités non législatives 13120/25

Le Conseil a adopté tous les points "A" dont la liste figure dans le document susmentionné, y compris tous les documents linguistiques COR et REV présentés pour adoption. Les déclarations relatives à ces points figurent dans l'addendum.

b) Liste des délibérations législatives (délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne) 13121/25

Affaires économiques et financières

1. Règlement modifiant le règlement (UE) n° 909/2014 en ce qui concerne un cycle de règlement plus court dans l'Union 12840/25
Adoption de l'acte législatif PE-CONS 23/25
approuvé par le Coreper (2^e partie) le 24 septembre 2025 EF

Le Conseil a approuvé la position du Parlement européen en première lecture et l'acte proposé a été adopté, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (base juridique: article 114 du TFUE).

Affaires générales

2. **Règlement modifiant le règlement (UE) 2023/956 en ce qui concerne la simplification et le renforcement du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières**



12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL

Adoption de l'acte législatif

approuvé par le Coreper (2^e partie) le 24 septembre 2025

Le Conseil a approuvé la position du Parlement européen en première lecture et l'acte proposé a été adopté, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (base juridique: article 192, paragraphe 1, du TFUE).

Justice et affaires intérieures

3. **Règlement modifiant l'article 80, paragraphe 9, du règlement (UE) 2018/1727 instituant Eurojust**



12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN

Adoption de l'acte législatif

approuvé par le Coreper (2^e partie) le 24 septembre 2025

Le Conseil a approuvé la position du Parlement européen en première lecture et l'acte proposé a été adopté, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (base juridique: article 85 du TFUE). Conformément aux protocoles pertinents annexés aux traités, le Danemark et l'Irlande n'ont pas pris part au vote.

4. **Règlement relatif aux procédures d'insolvabilité afin de remplacer ses annexes A et B**



12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV

Adoption de l'acte législatif

approuvé par le Coreper (2^e partie) le 24 septembre 2025

Le Conseil a approuvé la position du Parlement européen en première lecture et l'acte proposé a été adopté, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (base juridique: article 81, paragraphe 2, points a), c) et f), du TFUE). Conformément aux protocoles pertinents annexés aux traités, le Danemark n'a pas pris part au vote.

Emploi et politique sociale

- 5. Règlement relatif aux statistiques européennes sur la population et le logement**
Adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil
approuvé par le Coreper (1^{re} partie) le 24 septembre 2025

IC 12843/1/25 REV 1
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à l'article 294, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que l'exposé des motifs du Conseil, la Belgique, l'Italie et la Finlande s'abstenant (base juridique: article 338, paragraphe 1, du TFUE).

Les déclarations relatives à ce point figurent en annexe.

Transports

- 6. Directive relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 et le règlement (UE) 2018/1724 et abrogeant la directive 2006/126/CE et le règlement (UE) n° 383/2012**
Adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil
approuvé par le Coreper (1^{re} partie) le 24 septembre 2025

IC 12678/25 + ADD 1
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS

Le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à l'article 294, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que l'exposé des motifs du Conseil, la Croatie et Malte votant contre et la Bulgarie et l'Autriche s'abstenant (base juridique: article 91, paragraphe 1, du TFUE).

Les déclarations relatives à ce point figurent en annexe.

7. **Directive sur les décisions de déchéance du droit de conduire**  12679/25
Adoption de la position du Conseil en première lecture et de 8351/25
l'exposé des motifs du Conseil + **COR 1 (fr)**
approuvé par le Coreper (1^{re} partie) le 24 septembre 2025 + ADD 1
TRANS

Le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à l'article 294, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que l'exposé des motifs du Conseil, l'Autriche s'abstenant (base juridique: article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE).

8. **Règlement relatif aux droits des passagers aériens**  12909/25 + ADD 1
Adoption de la position du Conseil en première lecture et de 10015/25
l'exposé des motifs du Conseil + **COR 1 (fi)**
approuvé par le Coreper (1^{re} partie) le 24 septembre 2025 + **COR 2 (nl)**
+ ADD 1
+ **ADD 1 COR 2**
(es)
+ **ADD 1 COR 3**
(fi)
AVIATION

Le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à l'article 294, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que l'exposé des motifs du Conseil, l'Allemagne, l'Espagne, le Portugal et la Slovénie votant contre et l'Estonie et l'Autriche s'abstenant (base juridique: article 100, paragraphe 2, du TFUE).

Les déclarations relatives à ce point figurent en annexe.

Environnement

9. Directive sur la surveillance des sols

Adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil

approuvé par le Coreper (1^{re} partie) le 24 septembre 2025



12910/1/25 REV 1
12910/25 ADD 1
REV 1
9474/25 + COR 1
+ ADD 1
ENV

Le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à l'article 294, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que l'exposé des motifs du Conseil, l'Allemagne votant contre et l'Autriche s'abstenant (base juridique: article 192, paragraphe 1, du TFUE).

Les déclarations relatives à ce point figurent en annexe.

MARCHÉ INTÉRIEUR ET INDUSTRIE

Délibérations législatives

(Délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)

3. Fonds pour la compétitivité

Présentation par la Commission

Débat d'orientation



12723/25

Le Conseil a pris note de la présentation de la Commission et a tenu un débat d'orientation.

Activités non législatives

4. Simplification, y compris le rapport annuel 2025 sur l'état d'avancement de la simplification, de la mise en œuvre et de l'exécution – progrès accomplis en vue de la réduction de 25 % des charges pesant sur les entreprises

Présentation par la présidence et par la Commission

Échange de vues

12704/25
+ COR 1 REV 1

Divers

5. a) **Mettre fin aux restrictions territoriales injustifiées en matière d'approvisionnement**  13010/1/25 REV 1
Informations communiquées par l'Autriche, la Belgique, la Tchéquie, la Croatie, la Grèce, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovénie

Le Conseil a pris note des informations communiquées par l'Autriche, la Belgique, la Tchéquie, la Croatie, la Grèce, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovénie.

- b) **Déclaration de la coalition des semi-conducteurs appelant à une révision du règlement de l'UE sur les puces afin de renforcer et redynamiser la position de l'Europe sur le marché mondial des semi-conducteurs**  12898/25
Informations communiquées par les Pays-Bas au nom de tous les États membres

Le Conseil a pris note des informations communiquées par les Pays-Bas au nom de tous les États membres.

- c) **Troisième dialogue stratégique avec l'industrie automobile européenne (Bruxelles, 12 septembre 2025)**  13007/25
Informations communiquées par la Commission

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission.

- d) **Propositions législatives en cours d'examen (délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)**  
- i) **État d'avancement des trains de mesures "Omnibus"** 6595/25
Informations communiquées par la présidence 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- ii) **Concilier l'objectif climat 2040 avec la compétitivité industrielle européenne** 13193/25
Informations communiquées par la France

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la France.

- e) **Document informel trilatéral conjoint de l'Allemagne, de la France et de l'Italie concernant l'annonce par la Commission d'un acte législatif visant à accélérer la décarbonation de l'industrie**  13273/25
Informations communiquées par l'Allemagne, la France et l'Italie

Le Conseil a pris note des informations communiquées par l'Allemagne, la France et l'Italie.

RECHERCHE

Activités non législatives

6. **Conclusions sur l'importance de la recherche et de l'innovation pour la stratégie de l'UE en faveur des start-up et des scale-up** 12821/25
Approbation

Le Conseil a approuvé le texte des conclusions figurant dans le document susmentionné.

7. **Conclusions sur un appel à l'action dans le domaine des sciences du vivant au service de la compétitivité de l'Union** 12838/25
Approbation

Le Conseil a approuvé le texte des conclusions figurant dans le document susmentionné.

Délibérations législatives

(Délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)

8. **Paquet "Horizon Europe": programme-cadre pour la recherche et l'innovation 2028-2034** 12800/25

- a) **Le programme-cadre et ses règles de participation et de diffusion** 1C

- b) **Programme spécifique d'exécution du programme- cadre "Horizon Europe"** SC
Débat d'orientation

Le Conseil a tenu un débat d'orientation.

Divers

9. a) **Une stratégie européenne pour les infrastructures de recherche et de technologie** [2] 12895/25
Informations communiquées par la Commission

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission.

- b) **Rapport annuel 2025 sur les progrès accomplis en matière de simplification, de mise en œuvre et d'application** [2] 13280/25
Informations communiquées par la Commission

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission.

-
- [1]** Première lecture
- [S]** Procédure législative spéciale
- [2]** Débat public proposé par la présidence (article 8, paragraphe 2, du règlement intérieur du Conseil)
- [C]** Sur la base d'une proposition de la Commission
-

Déclarations relatives aux points "A" législatifs figurant dans le document 13121/25**Concernant le
point 5 de la liste
des points "A":****Règlement relatif aux statistiques européennes sur la population et le logement***Adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil***DÉCLARATION DE LA BULGARIE**

"La République de Bulgarie soutient la valeur ajoutée qu'apporte le règlement relatif aux statistiques européennes sur la population et le logement pour ce qui est d'établir un cadre juridique commun pour la conception, la production et la diffusion de statistiques européennes sur la population et le logement et de moderniser les statistiques sociales, afin de mieux soutenir les politiques de l'UE liées à l'évolution démographique, à la cohésion sociale et au développement durable.

La République de Bulgarie attache une grande importance à la promotion et à la protection des droits fondamentaux, dont l'égalité entre les femmes et les hommes constitue un volet essentiel. Nous sommes et resterons attachés aux principes et aux valeurs de l'Union européenne, tels qu'ils sont consacrés dans les traités.

À cet égard, la Bulgarie rappelle la décision de la Cour constitutionnelle bulgare de 2018, qui indique que la convention du Conseil de l'Europe sur la prévention et la lutte contre la violence à l'égard des femmes et la violence domestique ("convention d'Istanbul") promeut des notions juridiques liées à la notion de genre qui sont incompatibles avec les principes fondamentaux de la Constitution de la République de Bulgarie.

En 2021, la Cour constitutionnelle a précisé que le terme "sexe" utilisé dans la Constitution ne devait, dans le contexte de l'ordre juridique national, être compris que dans son acception biologique (hommes et femmes). Conformément aux décisions susmentionnées, la République de Bulgarie déclare qu'elle ne saurait accepter des notions visant à faire une distinction entre le "sexe" en tant que catégorie biologique (hommes et femmes) et le "genre" en tant que construction sociale et qu'elle interprétera le terme "genre" utilisé dans le règlement uniquement dans son acception biologique.

Enfin, dans le texte du règlement, la République de Bulgarie n'acceptera comme traduction, en bulgare, du terme anglais "gender" que le terme "пол" (correspondant à l'anglais "sex")."

DÉCLARATION DE LA TCHÉQUIE

"La République tchèque soutient les principes généraux des statistiques européennes sur la population et le logement et salue plusieurs aspects du texte de compromis. Celui-ci pâtit toutefois de la rapidité de la conclusion du processus de négociation.

La République tchèque reste convaincue que le libellé proposé pour les articles 3, 5 et 11 pose problème pour leur future mise en œuvre dans les pratiques statistiques.

La principale préoccupation de la République tchèque est l'application de la définition de la population et sa modélisation pour une partie non enregistrée de la population sans aucune source de données fiable. Il importe au plus haut point d'utiliser des sources de données administratives centrées sur le registre de la population pour produire en temps utile des statistiques conformes aux normes de qualité applicables aux statistiques officielles européennes. Les délais serrés fixés à l'annexe du présent règlement pour la fourniture des données ne peuvent être respectés que si celles-ci proviennent de sources de données administratives fiables et complètes."

La République tchèque estime que la mesure de sauvegarde limitant le champ d'application du présent règlement et établissant sa relation avec le règlement (UE) 2019/1700 du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre commun pour des statistiques européennes relatives aux personnes et aux ménages fondées sur des données au niveau individuel collectées à partir d'échantillons est formulée dans le texte de compromis final uniquement en ce qui concerne le contenu existant des données collectées au titre du présent règlement et non, de manière générale, les données collectées à partir d'échantillons de personnes et de ménages. Cela pourrait, à l'avenir, entraîner une augmentation de la charge pesant sur les États membres et les personnes interrogées.

En ce qui concerne les collectes de données ad hoc au titre de l'article 5, la République tchèque estime qu'elles ne feront pas peser une charge démesurée sur les États membres et qu'elles ne se concentreront que sur l'utilisation de sources de données administratives existantes.

La République tchèque peut soutenir le texte de compromis final mais a quelques réserves, mentionnées ci-dessus."

DÉCLARATION DE LA HONGRIE

"La Hongrie reconnaît et promeut l'égalité entre les hommes et les femmes conformément à la loi fondamentale de la Hongrie et au droit primaire, aux principes et aux valeurs de l'Union européenne ainsi qu'aux engagements et principes découlant du droit international. L'égalité entre les femmes et les hommes est consacrée en tant que valeur fondamentale dans les traités de l'Union européenne. Conformément à ces dispositions et à sa législation nationale, la Hongrie interprète la notion de "genre" comme faisant référence au sexe et la notion d'"égalité des genres" comme renvoyant à la garantie d'une égalité des chances pour les femmes et les hommes dans le *projet de règlement (UE) .../... du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques européennes sur la population et le logement, modifiant le règlement (CE) n° 862/2007 et abrogeant les règlements (CE) n° 763/2008 et (UE) n° 1260/2013.*"

**Concernant le
point 6 de la liste
des points "A":**

Directive relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 et le règlement (UE) 2018/1724 et abrogeant la directive 2006/126/CE et le règlement (UE) n° 383/2012

Adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil

DÉCLARATION DE LA CROATIE

"La République de Croatie rappelle l'importance des trois éléments principaux que la directive vise à prendre en compte: l'amélioration de la sécurité routière, la simplicité des demandes et le cadre général.

Parallèlement, il convient de prendre en considération les circonstances nationales et de préserver les bonnes pratiques mises en place actuellement au niveau national, tout en garantissant un niveau élevé de sécurité routière.

La République de Croatie n'était pas en mesure de soutenir les éléments suivants du texte proposé:

1. L'article 17, qui introduit l'obligation pour les États membres de délivrer des permis de conduire de catégories B et C (portant le code de l'UE 98.02) aux demandeurs âgés de 17 ans dans le cadre d'un système de conduite accompagnée.

La conduite à 17 ans, même supervisée, abaisse le seuil d'âge minimal actuellement en vigueur en Croatie et crée d'importants défis en matière d'application de la loi, de contrôle et de sécurité routière. L'introduction d'un tel système devrait donc rester facultative, car celui-ci est étroitement lié aux conditions de circulation nationale, aux politiques de sécurité routière existantes et aux capacités d'exécution.

Outre les préoccupations liées à la sécurité, la mise en œuvre de ce système imposerait des charges administratives et financières considérables aux autorités compétentes. Le contrôle du respect des conditions de la conduite accompagnée (l'éligibilité des personnes accompagnantes, les limitations de conduite, les procédures d'identification) serait complexe, coûteux en ressources et difficile à mettre en œuvre de façon efficace dans la pratique.

Nous craignons dès lors que l'application obligatoire du système de conduite accompagnée aie une incidence négative sur la sécurité routière, engendre des coûts administratifs disproportionnés et entraîne des conséquences imprévisibles.

2. La disposition introduisant le délai obligatoire de trois semaines pour la délivrance du permis de conduire physique (considérant 11).

En vertu de la législation nationale en vigueur, un permis de conduire en Croatie est délivré dans un délai de 30 jours selon la procédure normale. Des délais plus courts existent uniquement dans le cadre de procédures accélérées et d'urgence, qui sont plus coûteuses et donc rarement utilisées.

L'introduction d'un délai contraignant de trois semaines au niveau de l'UE réduirait celui de la procédure normale existante en Croatie et nécessiterait une adaptation systémique des processus administratifs. Ceci générerait des charges organisationnelles et financières supplémentaires pour les autorités compétentes et augmenterait les coûts totaux de la procédure, qui seraient finalement supportés par les citoyens.

Pour ces raisons, la Croatie estime que le délai de délivrance des permis de conduire physiques devrait rester de la compétence des États membres, ce qui permettrait une certaine souplesse afin de l'adapter aux capacités administratives et structures de coûts nationales.

Étant donné que le texte final ne répond pas de manière adéquate aux préoccupations susmentionnées, la République de Croatie n'est pas en mesure de le soutenir.

La République de Croatie reste déterminée à mettre en œuvre le cadre législatif harmonisé à l'échelle de l'UE qui garantira l'application des normes les plus élevées en matière de sécurité routière."

DÉCLARATION DE MALTE

"Malte a accueilli favorablement les propositions de la Commission dans le cadre du paquet "sécurité routière", reconnaissant leur importance pour faire progresser la sécurité routière dans l'ensemble de l'UE et promouvoir des systèmes de transport plus sûrs et plus intelligents. Ces objectifs figurant dans le paquet sont dans le droit fil de la vision et des engagements nationaux de Malte.

Malte reconnaît que le compromis final conclu avec le Parlement européen contient plusieurs amendements constructifs visant à améliorer et à renforcer sensiblement le texte, en particulier en matière de sécurité routière.

Malte accueille avec satisfaction la flexibilité dont disposent les États membres afin de continuer à imposer des évaluations médicales pour les primo-demandeurs d'un permis de conduire et pour les conducteurs âgés lors du renouvellement de leur permis. En outre, Malte soutient le maintien à 18 ans de l'âge minimum pour les droits de conduire complets des titulaires d'un permis de catégorie B en vertu de l'article 7. Malte n'est toutefois pas en mesure d'exprimer le même soutien en faveur du système de conduite accompagnée. Bien que Malte se félicite du caractère volontaire du système pour les permis de catégorie C, elle maintient de sérieuses réserves quant à son application obligatoire au permis de catégorie B, surtout parce que cette disposition n'est pas en adéquation avec les réalités et défis spécifiques des infrastructures routières à Malte. Eu égard à notre réseau routier limité et fortement urbanisé, la délivrance d'un permis de catégorie B à la population visée par le système de conduite accompagnée n'est pas conforme à notre objectif d'amélioration de la sécurité routière. Un tel système exercera des pressions supplémentaires sur les réseaux routiers maltais tout en contrariant les efforts déployés par le gouvernement pour encourager un transfert modal dans ce même groupe de population.

Dans ce contexte, si Malte reste pleinement déterminée à améliorer la sécurité routière et à atteindre les objectifs de notre stratégie "Vision Zéro", elle n'est pas en mesure de soutenir l'accord provisoire intervenu entre le Conseil et le Parlement le 24 mars 2025."

DÉCLARATION DE L'ESTONIE

"L'Estonie salue les efforts considérables consentis par la présidence polonaise pour mener les discussions sur la proposition de révision du règlement (CE) n° 261/2004 relatif aux droits des passagers aériens, ainsi que les efforts qu'elle déploie pour parvenir à un compromis entre les États membres. L'Estonie reste déterminée à établir des règles claires et simples qui garantissent une prise en charge et une assistance adéquates aux passagers. Dans le même temps, il est important de conserver une approche équilibrée qui tienne compte des obligations des transporteurs aériens, soutenant ainsi la viabilité du secteur de l'aviation.

Le règlement veille en premier lieu à ce que les passagers reçoivent une prise en charge et une assistance appropriées et soient en mesure d'atteindre leur destination dès que cela est raisonnablement possible.

Un système d'indemnisation clair et simple est essentiel pour réduire au minimum les désagréments en cas de perturbations et pour inciter les transporteurs à exploiter les vols retardés plutôt qu'à les annuler.

Au cours des négociations, divers seuils de retard ont été proposés. L'Estonie est favorable à l'introduction d'un seuil unique de cinq heures de retard pour tous les vols, quelle que soit la durée du trajet, au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004. Nous avons suivi le raisonnement suivant:

1. L'utilisation d'un seuil unique simplifie le règlement, facilite les calculs de l'indemnisation et clarifie les règles d'indemnisation pour les passagers.
2. Du point de vue du passager, l'incidence des retards de vol est fondamentalement la même, quelle que soit la distance du trajet. Il n'est donc pas nécessaire de distinguer les seuils d'indemnisation en fonction de la distance, étant donné que l'expérience des désagréments dus aux retards ne varie pas.
3. Dans la plupart des cas, un délai de cinq heures est suffisant pour permettre aux compagnies aériennes de réparer l'aéronef, d'en trouver un autre ou de proposer des vols de remplacement.

Compte tenu de ces considérations, le seuil de six heures proposé par la présidence dans la proposition de compromis est inacceptable pour nous. L'Estonie estime que des retards de cinq heures ou plus entraînent des désagréments considérables pour les passagers et devraient être indemnisés.

Au vu de l'importance de cette question, l'Estonie n'est pas en mesure d'approuver l'accord politique sur le règlement relatif aux droits des passagers aériens et s'abstiendra donc lors du vote."

DÉCLARATION DE LA HONGRIE

"Comme l'ont souligné les États membres lors du débat d'orientation qui s'est tenu sous la présidence hongroise en 2024, la modification du règlement relatif aux droits des passagers aériens, entre autres, a pour objectif principal de simplifier des mesures et de trouver un équilibre entre les intérêts des passagers et ceux du secteur.

Dès le départ, la Hongrie a fait remarquer que les données et analyses ne permettaient pas de confirmer que les mesures proposées seraient efficaces et que l'équilibre entre les intérêts des passagers et ceux du secteur serait assuré. Nous avons également fait part de nos préoccupations quant à l'introduction, dans le règlement, d'une obligation d'indemnisation en cas de retard sans que les études de fond nécessaires aient été menées pour analyser l'efficacité de l'obligation et les différentes possibilités d'action.

La Hongrie ne s'oppose pas en soi à l'introduction d'une indemnisation en cas de retard. Cela étant, nous estimons qu'il est nécessaire d'approfondir les réflexions afin de pouvoir établir un juste équilibre entre les intérêts du secteur et la protection des passagers. C'est la raison pour laquelle, lors du Conseil "Transports" de juin 2025, nous nous sommes prononcés en faveur de l'ouverture des négociations avec le Parlement européen uniquement sous réserve que la Commission européenne réalise, en vue des négociations interinstitutionnelles à venir, une analyse contenant des données plus détaillées que celles que nous avons reçues jusqu'à présent. Selon notre demande, cette analyse devrait comporter des informations actualisées, recueillies auprès tant des passagers que des acteurs du secteur, qui permettent de décrire et d'évaluer les incidences attendues du règlement.

La "contribution technique" de la Commission ne fournit aucun élément probant étayé démontrant que l'obligation d'indemnisation en cas de retard réduirait effectivement le nombre de retards de vols et que cette mesure est la plus appropriée pour y parvenir. La Commission renvoie encore principalement à des études anciennes et obsolètes, se fonde sur des hypothèses ("des retards qui pourraient être réputés imputables aux compagnies aériennes") et non sur une analyse et des données réelles, et ne fournit des données relatives aux retards que pour le mois de juillet 2025, ce qui est manifestement insuffisant pour servir de base à toute mesure de fond. En outre, la Commission estime que les mesures pourraient placer les compagnies aériennes européennes dans une situation concurrentielle désavantageuse et reconnaît qu'il n'existe pas, à l'heure actuelle, de données concernant d'autres facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur la compétitivité relative. La Commission note également la charge croissante qui pèse sur les organismes nationaux chargés de l'application (ONA). Elle "présume" qu'une liste des circonstances extraordinaires pourrait alléger cette charge, mais la situation est, en réalité, bien plus complexe que cela: étant donné que les retards ne sont pas imputables à un seul facteur, il reste nécessaire de juger au cas par cas si des circonstances extraordinaires prévalent.

Enfin, selon nous, le texte ne simplifie pas mais complique encore les mesures, de sorte qu'il est très difficile pour les passagers de comprendre leurs droits.

Dès lors, nous tenons à souligner, une nouvelle fois, que nous ne serons pas en mesure de soutenir l'accord à conclure avec le Parlement européen, à moins qu'il ne soit clairement démontré que les mesures sont efficaces et que l'équilibre entre les intérêts des passagers et ceux du secteur est atteint.

Pour une explication plus détaillée de notre position, veuillez vous référer à l'annexe.

Annexe

La proposition de la Commission de 2001

La Commission n'avait pas pour intention initiale d'obliger les transporteurs à indemniser les passagers en cas de retard. Dans sa proposition initiale, la Commission indiquait ce qui suit: "Bien que les retards entraînent pour les passagers des désagréments et une frustration comparables à ce qu'ils subissent en cas de refus d'embarquement ou d'annulation d'un vol, la différence entre les deux situations est que l'opérateur est responsable du refus d'embarquement et de l'annulation (sauf circonstances exceptionnelles indépendantes de sa volonté), alors qu'il ne l'est pas toujours dans le cas d'un retard. Les autres causes courantes sont les dysfonctionnement [*sic*] des systèmes de gestion du trafic aérien ou les limites de capacité des aéroports. Comme elle l'a indiqué dans sa communication sur la protection des passagers aériens, la Commission considère que dans les circonstances actuelles, les opérateurs ne devraient pas être tenus à l'indemnisation des passagers subissant un retard¹."

Décisions de la CJUE

Bien que, selon l'interprétation – très controversée – de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), les compagnies aériennes soient tenues d'indemniser les passagers en cas de retards importants, il n'est pas, à notre connaissance, obligatoire de procéder à la codification des décisions prises par la CJUE.

Même la proposition de la Commission relative aux indemnisations en cas de retard s'écarte de la décision exacte de la CJUE.

¹ COM(2001) 784 final, point 23 de l'exposé des motifs.

Manque de données et d'analyses

Nous tenons à rappeler qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas d'éléments probants suffisants pour démontrer qu'obliger les compagnies aériennes à verser une indemnisation en cas de retard permettrait d'atteindre l'objectif souhaité, à savoir réduire le nombre de vols retardés.

Si l'introduction d'une indemnisation en cas de retard n'est destinée qu'à garantir un niveau élevé de protection des passagers (et non à réduire le nombre de vols retardés), il convient d'analyser minutieusement s'il est justifié de faire peser toute la charge sur les transporteurs aériens, si les transporteurs aériens peuvent réclamer auprès des tiers qui ont causé le retard ou qui y ont contribué les montants versés par lesdits transporteurs à titre d'indemnisation en cas de retard, et s'il existe d'autres solutions viables. Jusqu'à présent, aucune analyse de ce type n'a été effectuée.

Avant d'introduire l'obligation d'indemnisation en cas de retard, il convient d'examiner dans quelle mesure les facteurs mentionnés dans la proposition de la Commission de 2001 ont changé. Pour qu'une nouvelle obligation soit introduite dans le règlement, il y a lieu d'analyser l'efficacité de cette obligation pour atteindre les objectifs souhaités ainsi que son incidence sur les acteurs concernés.

Plus précisément, nous souhaitons renvoyer aux lignes directrices de la Commission pour une meilleure réglementation², selon lesquelles les analyses d'impact visent à recueillir des éléments probants (y compris des résultats d'évaluations) afin qu'il soit possible d'apprécier si une action future, législative ou non, envisagée par l'Union se justifie et, dans l'affirmative, de déterminer comment concevoir au mieux l'action en question pour atteindre les objectifs visés. Ces analyses d'impact doivent identifier et décrire le problème à traiter; fixer des objectifs pour l'action de l'UE; présenter des possibilités d'action, évaluer leurs incidences potentielles et, le cas échéant, mettre en évidence une option à privilégier; et indiquer comment les résultats escomptés seront suivis et évalués. L'analyse d'impact consiste à recueillir et à analyser les éléments probants pour appuyer l'élaboration des politiques. Elle doit vérifier s'il existe un problème, identifier les causes sous-jacentes, déterminer si une action de l'UE est nécessaire, et analyser les avantages et les inconvénients des solutions disponibles.

Il n'existe pas de telles analyses pour ce qui est des indemnisations en cas de retard.

Il est quelque peu inhabituel que la Commission propose d'introduire de nouvelles mesures législatives sans avoir recueilli et étudié les données sous-jacentes nécessaires.

² https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_fr.

Études de 2012 et de 2020: conclusions relatives aux retards

Dans sa réponse à nos préoccupations, la Commission a fait référence à l'étude de 2020³ et à l'analyse d'impact de 2013⁴(laquelle est basée sur l'étude de 2012⁵), et a souligné que le nombre de retards imputables aux transporteurs aériens avait diminué, passant de 80 % à 70 %, et qu'il était difficile d'analyser l'effet de l'indemnisation sur la diminution des retards imputables aux compagnies aériennes.

L'étude de 2020 confirme que "le nombre total de vols retardés a considérablement augmenté ces dernières années et a presque doublé entre 2014 et 2018"⁶. Les propos auxquels renvoie la Commission (à savoir "Sur la base des données relatives aux retards fournies par le Service central d'analyse des retards de trafic, entre 2011 et 2018, entre environ 70 % et 80 % des retards étaient imputables aux compagnies aériennes. La proportion des retards imputables aux compagnies aériennes est passée d'environ 80 % en 2011 à environ 70 % en 2018, ce qui traduit une augmentation des retards classifiés comme dus à des circonstances extraordinaires, tels que les retards dus au contrôle du trafic aérien.")⁷ montrent uniquement que les retards imputables aux compagnies aériennes sont moins fréquents que ceux dus au contrôle du trafic aérien, mais on ne sait pas si le nombre de retards imputables aux compagnies aériennes a diminué par rapport à des données antérieures relatives à ces retards. La figure 2.6 de cette étude illustre clairement l'augmentation des retards imputables aux compagnies aériennes.

L'étude montre que "bien qu'il soit possible que le règlement (CE) n° 261/2004 ait une incidence marginale sur la proportion de vols retardés, cette incidence semble moins marquée que celle d'autres facteurs"⁸.

En outre, elle confirme qu'on ne peut aisément déterminer les causes des retards⁹ et considère comme imputables aux compagnies aériennes tous les retards qui ne sont pas dus à des circonstances extraordinaires¹⁰.

L'étude de 2012 confirme que les acteurs concernés divergent considérablement sur l'interprétation des circonstances extraordinaires¹¹.

³ <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf.

⁶ Point 2.31.

⁷ Point 2.45.

⁸ Point 2.37.

⁹ Point 2.46, note.

¹⁰ Point 2.43.

¹¹ Point 7.41.

Cette même étude a déjà montré que les coûts liés aux indemnisations en cas de retard avaient considérablement augmenté¹². À cet égard, nous tenons à souligner que les passagers connaissent peut-être bien mieux leurs droits depuis 2012, ce qui entraîne une nouvelle hausse des coûts liés aux indemnisations pour les compagnies aériennes.

Questions essentielles

Selon nous, il convient d'examiner plus en profondeur:

1. s'il existe un quelconque type de retard qui serve les intérêts des compagnies aériennes;
2. s'il est souhaitable d'obliger les compagnies aériennes à verser des indemnités pour un retard qui n'est pas dû à leurs intérêts commerciaux et dont elles ne sont pas responsables, en gardant à l'esprit que les compagnies aériennes ne sont de facto pas en mesure de réclamer ces montants aux parties responsables¹³;
3. si l'équilibre entre la protection des passagers et les intérêts du secteur sera atteint en introduisant une indemnisation en cas de retard, en gardant à l'esprit que les compagnies aériennes n'ont même pas la possibilité d'invoquer des circonstances extraordinaires en cas de retards en cascade et qu'il est difficile d'établir l'existence de circonstances extraordinaires compte tenu des nombreux facteurs qui peuvent retarder un seul vol¹⁴;
4. si l'augmentation des coûts liés aux indemnisations pour les compagnies aériennes entraînera une hausse des tarifs, ce qui pourrait également nuire à la compétitivité;
5. s'il existe un meilleur moyen d'assurer un niveau élevé de protection des consommateurs tout en respectant les intérêts du secteur; et
6. si la charge de travail des ONA augmentera.

Nous estimons que les considérations qui précèdent justifient la collecte et l'analyse de données supplémentaires.

En outre, d'importants efforts supplémentaires doivent être déployés pour que les passagers puissent facilement comprendre le règlement (et donc leurs droits).

¹² Point 7.53, figure 7.5.

¹³ Voir l'étude de 2012, points 7.113 et 7.123.

¹⁴ Voir l'étude de 2020, point 2.46, note.

Proposition

Nous estimons que l'approbation précipitée de modifications pourrait à nouveau conduire à l'adoption d'un règlement dysfonctionnel. Par conséquent, nous proposons que les questions mentionnées dans le présent document fassent l'objet d'une analyse approfondie afin de pouvoir établir l'équilibre souhaité entre la protection des passagers et les intérêts du secteur et adopter un règlement qui soit à l'épreuve du temps."

DÉCLARATION DE LA LITUANIE

"La Lituanie réaffirme son soutien global aux objectifs de la proposition relative aux droits des passagers aériens et salue les efforts constants déployés par les présidences du Conseil et les États membres en vue de parvenir à un accord sur ce dossier important.

Cependant, si nous reconnaissons les progrès accomplis depuis les discussions précédentes, la Lituanie demeure préoccupée par le fait que certains éléments fondamentaux du projet existant risquent encore d'affaiblir la protection des passagers par rapport à la réglementation actuelle. Les dispositions de l'article 7 de la proposition continuent de poser des problèmes, car elles peuvent réduire le niveau de protection des droits des passagers en cas de perturbation du vol ou de retard à l'arrivée en raison d'un réacheminement à la suite d'une annulation. Ces changements peuvent entraîner un allongement des temps d'attente, une réduction des indemnisations et partant, une révision à la baisse des attentes légitimes des passagers quant à la qualité du service.

La Lituanie souligne que le principal objectif de la législation protégeant les droits des passagers aériens devrait rester la simplification et la modernisation des règles existantes, en assurant la clarté juridique pour toutes les parties et en garantissant dans le même temps aux passagers une protection juste et efficace. Nous rappelons également que l'Union européenne dispose d'autres moyens pour soutenir la compétitivité de son secteur de l'aviation. Il ne faut cependant pas que l'on atteigne cet objectif au détriment des droits des passagers.

En résumé, la Lituanie maintient que la protection des passagers constitue une pierre angulaire de cette initiative législative et qu'elle doit continuer à en être un fondement, afin de faire en sorte qu'elle ait une valeur réelle et à long terme pour la société européenne."

DÉCLARATION DU PORTUGAL

"Le Portugal remercie la présidence polonaise et les présidences précédentes pour le travail qu'elles ont accompli dans les négociations concernant les modifications apportées au règlement relatif aux droits des passagers aériens.

Le Portugal a toujours soutenu que la révision du règlement doit non seulement entraîner une simplification de son application, mais surtout maintenir ou renforcer les droits des passagers, bénéficiant d'une protection qui a établi des normes pour d'autres régions du monde.

En ce sens, l'accord politique voté par la majorité ne répond pas aux attentes des passagers, notamment en ce qui concerne les seuils de distance ou la durée des voyages, ce qui a une incidence particulière sur les États géographiquement éloignés du centre du continent européen et sur les régions ultrapériphériques. Les seuils approuvés constituent un recul du point de vue des droits des passagers; le Portugal vote donc contre l'accord politique.

Toutefois, le Portugal exprime sa volonté de continuer, dans les négociations qui suivront avec le Parlement européen, à défendre de manière constructive une amélioration substantielle de la législation de l'Union européenne qui réponde aux attentes de toutes les parties prenantes, en mettant l'accent sur les passagers dont les intérêts sont protégés par ce règlement depuis 2004."

**Concernant le
point 9 de la liste
des points "A":**

Directive sur la surveillance des sols

Adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil

DÉCLARATION DE L'ALLEMAGNE

"L'Allemagne joint à son opposition la déclaration ci-après, à inscrire au procès-verbal.

La santé des sols est une condition préalable essentielle à de nombreux services écosystémiques, tels que le stockage de carbone, la filtration et la rétention de l'eau ainsi que le pouvoir tampon contre les polluants, à une alimentation suffisante et saine, à la fourniture de biomasse agricole et forestière et au refroidissement naturel dans les zones urbaines. La santé des sols, y compris la teneur en humus et la biodiversité de ceux-ci, doit être d'urgence préservée et, dans la mesure du possible, améliorée. À cet égard, les conditions locales qui prévalent dans chaque État membre sont essentielles. L'Allemagne estime que la proposition de directive sur la surveillance des sols ayant fait l'objet d'un accord entre le Parlement européen et la présidence du Conseil ne tient pas suffisamment compte des principes de subsidiarité et de proportionnalité et engendrerait des charges supplémentaires et une duplication des structures."

DÉCLARATION DE LA SUÈDE

"La Suède se félicite que le texte de compromis final préserve dans une large mesure les marges de manœuvre et le contrôle des États membres. La Suède est consciente que le contenu de l'article 11 s'est sensiblement rapproché de la position de la Suède avec la suppression des principes communs de gestion durable juridiquement contraignants et la suppression de l'annexe III.

Néanmoins, la préoccupation sous-jacente de la Suède quant à la proposition de directive subsiste. La Suède estime toujours que la proposition entraînera des coûts supplémentaires à mettre au regard de ses bénéfices et ne voit pas de valeur ajoutée manifeste justifiant la charge administrative d'un cadre commun de surveillance juridiquement contraignant. Le rapport coût-efficacité du cadre de surveillance reste incertain et il manque des éléments probants pour assurer qualitativement que le cadre proposé peut être mis en place et s'appliquer correctement à différents types de sols. De plus, le caractère transfrontière de la santé des sols est limité et rejoint la compétence nationale.

Le texte de compromis final donne lieu à une directive plus proche de la position de la Suède que la proposition de la Commission. C'est pourquoi, la Suède peut, dans un esprit de compromis, accepter le texte de compromis final. Toutefois, la Suède souligne les préoccupations exprimées ci-dessus, ainsi que le fait que rien ne garantit que le cadre fonctionnera dans la pratique."
