

**Bruxelles, 12 martie 2026
(OR. en)**

7297/26

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

**AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	12 martie 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 129 final
Subiect:	AVIZ AL COMISIEI în conformitate cu articolul 294 alineatul (7) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind modificările propuse de Parlamentul European la poziția Consiliului 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(2026) 129 final.

Anexă: COM(2026) 129 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

AVIZ AL COMISIEI

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (7) litera (c) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene privind modificările propuse de Parlamentul European
la poziția Consiliului**

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)

AVIZ AL COMISIEI

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (7) litera (c) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene privind modificările propuse de Parlamentul European
la poziția Consiliului**

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. INTRODUCERE

În conformitate cu articolul 294 alineatul (7) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia emite un aviz privind amendamentele propuse de Parlamentul European în a doua lectură. Comisia își prezintă mai jos avizul privind cele 243 de amendamente propuse de Parlament cu privire la propunerea sus-menționată.

2. ISTORICUL DOSARULUI

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

Data poziției Parlamentului European în primă lectură: 5 februarie 2014

Data transmiterii propunerii modificate către Consiliu: N/A

Data adoptării poziției Consiliului în primă lectură: 16 septembrie 2025

Data amendamentelor Parlamentului European în a doua lectură: 21 ianuarie 2026

3. OBIECTUL PROPUNERII COMISIEI

Propunerea urmărește să îmbunătățească asigurarea respectării legislației prin clarificarea principiilor-cheie și a drepturilor implicite ale pasagerilor, care au dat naștere multor litigii între companiile aeriene și pasageri în trecut, și prin consolidarea și o mai bună coordonare a politicilor de asigurare a respectării legislației la nivel național, ținând seama, în același timp, de capacitățile financiare ale transportatorilor aerieni. Aceasta vizează, de asemenea, asigurarea unei mai bune aplicări a drepturilor pasagerilor în ceea ce privește bagajele manipulate necorespunzător.

4. AVIZUL COMISIEI PRIVIND AMENDAMENTELE PROPUSE DE PARLAMENTUL EUROPEAN

4.1. Rezumat al poziției Comisiei

Parlamentul European a adoptat 243 de amendamente. Comisia poate accepta 115 amendamente în forma lor actuală (1-8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26-33, 35-39, 42, 45, 46, 47, 53, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119-123, 125-128, 130, 135, 137-142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164-167, 169-172, 174-178, 181, 183, 184, 188, 190, 195-198, 200, 201, 203, 206-210, 241-243).

Comisia poate accepta parțial 92 de amendamente, sub rezerva reformulării sau agreeate în principiu (9, 10, 11, 16, 20, 22, 23, 40, 43, 44, 49, 51, 52, 70, 74, 84, 85, 86, 88, 90, 91, 93, 94, 97, 99, 100-107, 111, 114, 124, 131-134, 136, 143, 144, 149-152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212, 215-239).

Comisia nu poate sprijini 36 de amendamente (13, 25, 34, 41, 48, 50, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 63, 67, 68, 72, 73, 75, 76, 79, 87, 108, 112, 118, 129, 145, 151, 168, 182, 186, 191, 202, 204, 213, 214 și 240).

Comisia salută eforturile depuse de Parlamentul European pentru a îmbunătăți dispozițiile care consolidează nivelul de protecție a pasagerilor și îmbunătățesc asigurarea respectării drepturilor acestora în comparație cu poziția inițială a Consiliului.

4.2. Amendamentele Parlamentului în a doua lectură

Motivele care stau la baza poziției Comisiei sunt prezentate mai jos, axându-se pe cele mai importante amendamente.

4.2.1 Amendamente acceptate

Comisia acceptă amendamentele 1-8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26-33, 35-39, 42, 45, 46, 47, 53, 54, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119-123, 125-128, 130, 135, 137-142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164-167, 169-172, 174-178, 181, 183, 184, 188, 190, 195-198, 200, 201, 203, 206-210, 241-243.

Aceste amendamente oferă clarificări cu privire la definiții, drepturile pasagerilor și obligațiile transportatorilor aerieni și ale intermediarilor. Ele aduc îmbunătățiri, de asemenea, textului Consiliului privind în special tratarea plângerilor de către transportatorii aerieni și intermediari, desemnarea organismelor naționale de aplicare a legii, schimbul de informații și cooperarea transfrontalieră între organismele naționale de aplicare a legii, sancțiunile și cooperarea dintre statele membre și Comisie. Aceste elemente aduc un plus de calitate textului juridic și ridică nivelul de protecție a pasagerilor, asigurând, de asemenea, alinierea la normele aplicabile altor moduri de transport.

4.2.2 Amendamente acceptate parțial

Bagaje autorizate

Prin amendamentul 144, PE urmărește să introducă dispoziții privind bagajele de mână în Regulamentul (CE) nr. 261/2004, în timp ce propunerea Comisiei din 2013

conține norme privind transportul bagajelor la articolul 2 din propunere, care modifică Regulamentul (CE) nr. 2027/97, inclusiv responsabilitatea organismelor naționale de aplicare a legii de a asigura respectarea acestui regulament.

Amendamentul 144 prevede un nou articol 11a („Dreptul la un obiect personal și la bagaj de mână”) care cuprinde trei alineate: alineatul (1) privind „obiectele personale”, alineatul (2) care stabilește dreptul la un singur bagaj de mână inclus în prețul biletului și alineatul (3) privind informarea cu privire la procedura de recuperare a obiectelor personale și a bagajelor de mână uitate în cabina aeronavei.

Comisia respinge sugestia de a reglementa dreptul de a aduce bagaje de mână fără costuri suplimentare [alineatul (2) din noul articol propus], astfel cum a solicitat PE în amendamentul 144 și în amendamentul 204, fie în Regulamentul (CE) nr. 261/2004, fie în Regulamentul (CE) nr. 2027/97. O astfel de măsură trebuie să facă obiectul unei evaluări adecvate a impactului pentru a se evita consecințele nedorite, iar această evaluare este în curs de desfășurare în cadrul revizuirii Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 (a se vedea, de asemenea, secțiunea 4.2.4 privind bagajele de mână).

În ceea ce privește celelalte părți ale amendamentului 144, Comisia consideră că alineatul (1) din noul articol privind „obiectul personal” ar fi, de asemenea, abordat mai bine în cadrul revizuirii în curs a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 privind serviciile aeriene, în care măsurile privind un obiect personal pot face obiectul unei evaluări complete a impactului.

Alternativ, în cazul în care această chestiune [alineatul (1)] ar fi abordată în Regulamentul (CE) nr. 261/2004, organismele naționale de aplicare a legii ar trebui, de asemenea, să fie responsabile de asigurarea respectării acestor norme [a se observa că Parlamentul European nu a propus o modificare în ceea ce privește responsabilitățile organismelor naționale de aplicare a legii în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2027/97, astfel cum a propus Comisia în propunerea din 2013]. Într-un astfel de caz, Comisia ar putea da dovadă de flexibilitate în ceea ce privește reglementarea acestui aspect în Regulamentul (CE) nr. 261/2004 sau în Regulamentul (CE) nr. 2027/97.

Comisia poate accepta alineatul (3) (privind informarea pasagerilor cu privire la procedurile de urmat în cazul în care bagajele de mână sunt uitate în cabina aeronavei). Acest aspect ar trebui reglementat în Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

Echipamente de mobilitate – declarația privind interesul

Amendamentul 199 se referă la declarația specială privind interesul pe care persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă o pot face pentru a-și acoperi echipamentele de mobilitate în caz de pierdere sau deteriorare peste cuantumul standard al despăgubirilor prevăzut în Convenția de la Montreal și în Regulamentul (CE) nr. 2027/97. Modificarea ar obliga Comisia să adopte un model de formular pentru o astfel de declarație specială. Comisia se opune acestei obligații, deoarece creează o sarcină administrativă nejustificată, inclusiv pentru transportatorii aerieni, care ar fi obligați să utilizeze un formular diferit de cel utilizat în mod obișnuit. Comisia ar putea sprijini amendamentul 199 sub rezerva eliminării obligației sale de a adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili modelul de formular care trebuie utilizat.

Termene

Poziția Parlamentului European diferă de cea a Consiliului în ceea ce privește diversele termene impuse transportatorilor aerieni pentru informarea pasagerilor (amendamentul 88), pentru efectuarea rambursărilor către pasageri (amendamentele 114, 124, 131), pentru a permite o prelungire a termenelor în cazul activării unui plan de urgență (amendamentele 118 – a se vedea mai jos la amendamentele respinse – și 129) și pentru a primi o plângere din partea pasagerilor (165 și 180).

În ceea ce privește amendamentul 88, Comisia este de acord cu termenul propus de Parlamentul European pentru informarea pasagerilor cu privire la un eveniment de întârziere ce informațiile sunt disponibile și nu mai târziu de 30 de minute, deoarece acest lucru este în concordanță cu propunerea Comisiei [a se vedea articolul 14 alineatul (5) din COM(2013)130 final].

În ceea ce privește amendamentele 114 și 124, Comisia este de acord cu termenul de șapte zile pentru rambursări sau plăți numai în cazul în care nu sunt implicați intermediari. Atunci când sunt implicați intermediari, ar trebui să se aplice termene prelungite [a se vedea noul proiect de articol 8a din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 din propunerea COM(2023) 753 final]. În ceea ce privește amendamentul 124, Comisia este în favoarea prelungirii termenelor în cazul în care sunt activate planuri de urgență și, prin urmare, sprijină, în acest sens, poziția Consiliului, care propune o prelungire la 30 de zile pentru rambursări, în timp ce Parlamentul European a propus, în amendamentul 124, eliminarea acestei prelungiri.

În ceea ce privește amendamentul 131, Comisia poate fi de acord cu Parlamentul European cu privire la termenul de șapte zile pentru rambursare în cazul declasării, deoarece acesta corespunde cerinței prevăzute de normele actuale.

Asigurarea respectării legislației

Comisia poate sprijini doar parțial soluționarea extrajudiciară propusă în amendamentele 40 și 185, deoarece se opune ca participarea companiilor aeriene la procedurile SAL să devină obligatorie, iar deciziile SAL să devină obligatorii fără o evaluare prealabilă. Obligatorietatea SAL și a deciziilor aferente pentru toate statele membre ar implica o sarcină administrativă suplimentară și nu a fost evaluată în detaliu. Ca referință, acordul recent cu privire la revizuirea Directivei privind pachetele de servicii de călătorie nu introduce acest lucru nici pentru pachetele de servicii de călătorie din motive similare.

4.2.3 Amendamente acceptate sub rezerva reformulării sau agreeate în principiu

Circumstanțe extraordinare

În amendamentul 99, Parlamentul European introduce un nou articol privind „circumstanțele extraordinare”, care prevede, printre altele, o listă exhaustivă de circumstanțe prevăzute în anexă care trebuie considerate „extraordinare”, listă care poate fi modificată de Comisie printr-un act delegat. Comisia ar putea accepta amendamentul 99 dacă lista exhaustivă ar fi înlocuită cu o listă neexhaustivă.

Amendamentele 86 și 93 prevăd obligația transportatorului aerian de a plăti compensații pentru anulări și întârzieri în cazul în care nu face dovada existenței unor circumstanțe extraordinare. Cu toate acestea, nu este stabilit un termen în care transportatorul aerian să furnizeze o astfel de dovadă. Pentru a asigura securitatea juridică și soluționarea rapidă a litigiilor, Comisia ar putea sprijini aceste amendamente dacă ar fi adăugat un termen clar pentru prezentarea de către transportatorul aerian a dovezii existenței unor circumstanțe extraordinare.

Amendamentele 215-239 se referă la diverse evenimente care constituie circumstanțe extraordinare. În esență, lista circumstanțelor inclusă de Parlamentul European reflectă în mare măsură jurisprudența existentă a Curții de Justiție a Uniunii Europene, dar se abate în mai multe cazuri de la aceasta. Fără a aduce atingere poziției sale potrivit căreia lista trebuie să rămână neexhaustivă și să poată face obiectul unor modificări viitoare prin intermediul competențelor delegate, pentru a se asigura faptul că aceasta rămâne actualizată, Comisia ar putea sprijini circumstanțele specifice incluse, cu condiția ca acestea să fie formulate astfel încât să reflecte abordarea generală elaborată de jurisprudență.

Cuantumurile compensațiilor și praguri

În ceea ce privește amendamentele 100, 101 și 102 (cuantumul compensațiilor în funcție de distanță) și amendamentele 105, 106 și 107 (pragurile care dau naștere dreptului la compensație), Comisia ar putea, pentru a facilita un compromis global, să dea dovadă de flexibilitate în ceea ce privește pragurile, precum și cuantumul compensațiilor pentru întâzieri, cu condiția ca acordul final să consolideze drepturile pasagerilor în modul cel mai eficace și mai eficient, ținând seama, în același timp, de impactul asupra viabilității financiare a transportatorilor aerieni.

Ajustarea cuantumurilor compensațiilor

Prin amendamentul 104, Parlamentul European urmărește să oblige Comisia să ajusteze la fiecare trei ani cuantumul compensațiilor printr-un act delegat. Comisia poate fi de acord, în principiu, cu această propunere, sub rezerva prelungirii perioadei pentru o astfel de revizuire la cinci ani, în vederea limitării sarcinii administrative.

Formulare precompletate

Amendamentele 88, 91, 97 și 111 introduc obligația transportatorilor aerieni de a pune la dispoziția pasagerilor formulare precompletate pentru solicitarea compensațiilor și a rambursării. Comisia poate accepta principiul de a solicita transportatorilor aerieni să furnizeze formulare precompletate pentru ca pasagerii să își poată exercita drepturile într-un mod mai eficace, sub rezerva unor îmbunătățiri suplimentare în ceea ce privește i) conținutul formularului și ii) circumstanțele în care acesta trebuie furnizat.

Amendamentul 156 trebuie reformulat, deoarece se referă și la formulare precompletate pentru plângeri în temeiul articolului 15a (amendamentele 164-171), care nu menționează astfel de formulare.

Asigurarea respectării legislației

Comisia acceptă, în principiu, modificările referitoare la tratarea plângerilor de către transportatorii aerieni și intermediari, la tratarea plângerilor de către organismele naționale de aplicare a legii, la soluționarea alternativă a litigiilor, la desemnarea organismelor naționale de aplicare a legii și la sarcinile de aplicare a legii care le revin acestora. Totuși, pentru a se asigura claritatea, coerența și securitatea juridică, este necesară reformularea următoarelor amendamente: 40, 165, 173, 179 și 180.

Competențe delegate

Amendamentul 187 (exercitarea delegării) conferă Comisiei dreptul de a adopta acte delegate numai pentru o perioadă de cinci ani, cu posibilitatea de prelungire. Comisia ar putea accepta amendamentul 187 cu condiția ca delegarea de competențe să fie conferită pentru o perioadă de timp nelimitată.

Reclamații cu privire la bagaje

Prin amendamentul 194, Parlamentul European introduce dispoziții specifice pentru reclamațiile pasagerilor cu privire la bagajele deteriorate sau întârziate, prevăzând modalități specifice prin care aeroporturile pun la dispoziție formularele de reclamație. Deși este de acord, în principiu, cu acest amendament, Comisia solicită o modalitate mai neutră din punct de vedere tehnologic pentru furnizarea formularului de reclamație.

Raportarea de către Comisie

Amendamentul 211 prevede obligația Comisiei de a raporta cu privire la funcționarea regulamentului modificat. Comisia ar putea sprijini amendamentul 211 dacă termenul de trei ani ar fi prelungit la cinci ani de la intrarea în vigoare a regulamentului modificat, pentru a permite o analiză completă a impactului acestuia.

Persoane cu nevoi specifice

Prin amendamentul 143, PE urmărește ca transportatorii aerieni să fie responsabili, pe lângă asigurarea redirecționării și a asistenței, și pentru despăgubirea persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă (PMR), precum și a copiilor neînsoțiți, în cazul în care aceste categorii de persoane pierd un zbor din cauza asistenței insuficiente la aeroport din partea organismului de administrare a aeroportului. Modificarea introduce obligația Comisiei de a detalia, printr-un act de punere în aplicare, modalitățile de aplicare a acestei dispoziții și căile de atac aflate la dispoziția transportatorilor aerieni împotriva organismelor de administrare a aeroporturilor.

Propunerea Comisiei nu conținea o astfel de dispoziție și, prin urmare, Comisia nu a efectuat o evaluare a impactului cu privire la acest aspect. Comisia ia act de faptul că statele membre au raportat foarte puține astfel de cazuri în cursul deliberărilor Consiliului.

Comisia observă, de asemenea, că obligația de a acorda asistență unui pasager cu handicap sau cu mobilitate redusă într-un aeroport revine organismului de administrare a aeroportului, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1107/2006. O eventuală obligație a transportatorului aerian de a plăti despăgubiri unui pasager cu handicap sau cu mobilitate redusă care nu a fost asistat efectiv de organismul de administrare a unui aeroport ar trebui să fie însoțită de un drept explicit al transportatorului aerian de a solicita despăgubirea respectivă de la organismul de administrare a aeroportului.

În consecință, Comisia poate accepta principiul amendamentului 143, sub rezerva includerii acestor garanții juridice importante.

În ceea ce privește copiii neînsoțiți, amendamentul prevede că responsabilitatea îi revine transportatorului aerian care a acceptat să transporte copilul. În astfel de cazuri, Comisia poate fi de acord cu un drept la despăgubiri.

Comisia subliniază, de asemenea, că un act de punere în aplicare ar putea acoperi numai modalitățile efective. Dreptul la despăgubire ca atare, precum și alte drepturi la reparații ar trebui, prin urmare, să facă parte din elementele esențiale ale dreptului în sine inclus în actul de bază.

4.2.4 Amendamente respinse de Comisie

Considerente

Amendamentul 54 solicită includerea protecției drepturilor pasagerilor în acordurile internaționale. Comisia respinge acest amendament deoarece nu corespunde niciunei dispoziții de fond din textul regulamentului.

În amendamentul 55, Parlamentul European solicită amenajări specifice în aeroporturi pentru „pasagerii cu handicapuri grave”. Comisia respinge acest amendament deoarece chestiunea ar trebui discutată în cadrul Regulamentului (CE) nr. 1107/2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului.

Definiții

Parlamentul European include o nouă definiție a „costului biletului de avion” în amendamentul 57. Comisia respinge acest amendament deoarece chestiunea este abordată în propunerea privind asigurarea respectării normelor.

Prin amendamentul 58, Parlamentul European adaugă o definiție a „rezervării”. Acest termen nu este utilizat în altă parte în regulament și, prin urmare, definiția este superfluă. În consecință, Comisia respinge amendamentul 58.

Prin amendamentele 62 și 63, Parlamentul European a eliminat mai multe rânduri din definiția anulării. Întrucât aceste elemente au rezultat din jurisprudență, eliminarea lor lasă definiția incompletă și ambiguă. Prin urmare, aceste eliminări sunt respinse.

Prin amendamentul 68, Parlamentul European a adăugat la definiția „zborurilor de legătură” o referire la un contract de transport unic. O astfel de trimitere încrucișată nu este necesară și poate induce în eroare. Prin urmare, această adăugare este respinsă.

Circumstanțe extraordinare

Prin amendamentul 67, Parlamentul European a eliminat definiția termenului „circumstanțe extraordinare” și a transferat-o la articolul 6c. Din motive de coerență și în conformitate cu liniile directoare în materie de tehnică legislativă¹, toate definițiile ar trebui să fie incluse într-un singur articol (articolul 2). Prin urmare, această eliminare este respinsă.

Comisia respinge amendamentele 213 și 214 (caracterizarea circumstanțelor extraordinare drept „care pot fi considerate” ca fiind extraordinare), deoarece consideră că o astfel de caracterizare a circumstanțelor extraordinare este neclară și, prin urmare, poate genera insecuritate juridică și confuzie pentru pasageri.

Comisia respinge amendamentul 213 și pentru că urmărește să schimbe statutul listei din „neexhaustivă” în „exhaustivă”. Deși acest lucru poate avea avantaje pentru securitatea juridică, este important să se evite riscul ca o circumstanță care ar trebui să fie extraordinară să fie trecută cu vederea și să nu fie inclusă în listă.

Comisia respinge amendamentul 240 (eliminarea listei circumstanțelor care nu sunt considerate extraordinare). O astfel de listă inclusă în anexa 1 contribuie la claritatea juridică, fiind propusă inițial de Comisie în 2013.

Domeniul de aplicare

¹ Ghid practic comun al Parlamentului European, al Consiliului și al Comisiei pentru uzul persoanelor care participă la redactarea legislației Uniunii Europene, 2015; linia directoare 14.

Parlamentul European propune extinderea domeniului de aplicare al regulamentului la zborurile care sosesc în Uniune, de la cele operate de transportatorii din UE la toți transportatorii, prin eliminarea limitării „în cazul în care transportatorul aerian efectiv al zborului respectiv este un transportator aerian din Uniune” (amendamentul 72). Acest lucru ar însemna că pasagerii care zboară cu transportatori din afara UE care operează zboruri către aeroporturi din UE ar intra pentru prima dată sub incidența regulamentului, extinzând substanțial acoperirea drepturilor pasagerilor în spațiul aerian european.

Comisia nu a propus modificarea domeniului de aplicare al regulamentului și nu a evaluat impactul unei astfel de extinderi în evaluarea impactului pe care a efectuat-o.

Deși rămâne deschisă revizuirii domeniului de aplicare al regulamentului prin evaluarea în viitor a riscurilor de conflict de competență și a dificultăților legate de aplicare – astfel cum s-a propus în poziția în primă lectură a Consiliului eliminată prin amendamentul 191 – Comisia nu poate sprijini extinderea imediată a domeniului de aplicare fără o evaluare prealabilă. Prin urmare, Comisia respinge amendamentele 48, 72 și 191.

Amendamentele 75 și 76 elimină dispozițiile din poziția în primă lectură a Consiliului privind aplicarea regulamentului în cazul aeroportului Gibraltar. Întrucât aceste dispoziții reflectă stadiul discuțiilor actuale privind un acord UE-Regatul Unit, Comisia se opune acestor eliminări și, prin urmare, respinge amendamentele 75 și 76.

Domeniul de aplicare personal

Articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 exclude din domeniul său de aplicare anumiți pasageri, în special pasagerii care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului. Prin amendamentul 73, Parlamentul European elimină această exceptare. Comisia se opune acestei eliminări, deoarece dispoziția prevedea o exceptare justificată (și limitată). În consecință, Comisia respinge amendamentul 73.

Refuzul la îmbarcare

Poziția în primă lectură a Consiliului menține în definiția „refuzului la îmbarcare” motivele întemeiate enumerate în poziția Consiliului (sănătate, siguranță, securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare) pentru a justifica refuzul la îmbarcare, întrucât excepțiile respective sunt deja definite în Regulamentul (CE) nr. 261/2004 (articolul 2j). Acest lucru este în conformitate cu regulamentul actual, iar Comisia nu a propus modificarea acestei definiții.

Prin amendamentul 61, Parlamentul European urmărește să elimine motivele întemeiate. Aceasta ar însemna că operatorii de transport aerian ar trebui să trateze cazurile în care pasagerilor li se refuză transportul din motive legitime ca refuzuri la îmbarcare. În opinia Comisiei, acest lucru ar reprezenta o sarcină excesivă pentru transportatorii aerieni și nu poate fi justificat. Prin urmare, Comisia respinge amendamentul 61.

În cazul în care pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, aceștia pot opta pentru rambursarea prețului biletului. Potrivit normelor actuale, rambursarea trebuie efectuată în termenul de rambursare, și anume șapte zile. PE solicită ca rambursările în caz de refuz la îmbarcare să fie efectuate imediat (amendamentul 79). Comisia consideră că aceasta este o sarcină nejustificată pentru transportatorul aerian efectiv, deoarece prețul biletului corespunzător porțiunilor neutilizate ale biletului

(segmente de zbor neutilizate) nu poate fi întotdeauna stabilit imediat, în special în cazul zborurilor de legătură. Prin urmare, Comisia respinge amendamentul 79.

Polița de asigurare/fondul de garantare

Amendamentele 50 și 87 introduc obligația companiilor aeriene de a prevedea polițe de asigurare și un fond de garantare. Nici Comisia, nici Consiliul nu au propus astfel de norme. Comisia nu poate sprijini introducerea imediată a unor astfel de norme fără o evaluare prealabilă. Prin urmare, Comisia respinge amendamentele 50 și 87, deoarece evaluează deja necesitatea unor astfel de norme în contextul revizuirii în curs a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 privind serviciile aeriene.

Dubla compensare

În 2013, Comisia a propus ca dreptul la compensație să ia naștere o singură dată atunci când pasagerii sunt redirecționați cât mai curând posibil către destinația lor finală. Consiliul a menținut această dispoziție în poziția sa în primă lectură. Prin amendamentul 108, PE solicită ca pasagerii să rămână eligibili pentru o compensație suplimentară în cazul în care se confruntă cu noi perturbări ale călătoriei atunci când își continuă călătoria. Întrucât compensația ar trebui să fie datorată o singură dată în timpul unei călătorii, Comisia încearcă să mențină echilibrul propunerii sale inițiale și, în consecință, respinge acest amendament.

Modalități de plată

Comisia respinge amendamentul 112, care elimină posibilitatea explicită ca transportatorii aerieni să convină cu pasagerul să plătească compensația în alte forme decât în numerar, cum ar fi sub formă de voucher. Comisia subliniază că aceasta este o opțiune utilă pentru anumiți pasageri și, prin urmare, ar trebui menținută, rămânând totodată supusă consimțământului expres al pasagerului.

Termene

Poziția Parlamentului European prevede în amendamentul 84 ca transportatorii aerieni să informeze pasagerii prin mijloace electronice cu privire la motivele anulării în termen de cel mult 30 de minute de la ora de plecare prevăzută. Având în vedere complexitatea potențială a motivelor unor astfel de anulări, acest interval de timp este prea scurt.

În amendamentul 118, Parlamentul European propune eliminarea unei prelungiri a termenului de rambursare la 30 de zile în cazul în care sunt activate planuri de urgență. Comisia este în favoarea prelungirii termenului de rambursare în cazul activării planurilor de urgență și, prin urmare, nu poate accepta amendamentul 118.

Comisia respinge amendamentul 129, deoarece termenul de trei ore în care transportatorul aerian trebuie să își îndeplinească obligația de a oferi asistență pasagerilor ar putea să nu fie proporțional în toate cazurile (termenul ar putea fi, de asemenea, mai scurt, de exemplu dacă perturbarea are loc după miezul nopții), stabilirea unui indice al prețurilor pentru cazare în statele membre generează o sarcină administrativă ridicată, indicele ar fi necesar și pentru țările terțe, iar o prelungire a termenului în cazul în care sunt activate planurile de urgență a fost lăsată (probabil în mod eronat) deschisă.

Transferul biletelor

Comisia respinge amendamentul 145 (dreptul de a transfera biletul în caz de deces al pasagerului sau al unui membru apropiat al familiei), deoarece consideră că

transferul unui bilet către o altă persoană ar risca să creeze o piață neagră a biletelor de ocazie și, ca atare, trebuie evitat.

Obligația de informare în cazul biletelor combinate

Poziția în primă lectură a Consiliului a inclus obligația transportatorilor aerieni și a intermediarilor de a informa în mod clar pasagerii în cazul în care vând un bilet care face obiectul unei combinații de contracte de transport aerian. Textul eliminat urmărea să clarifice pentru pasageri faptul că, în cazul în care nu li s-ar vinde bilete în cadrul unui singur contract, aceștia nu ar beneficia de dreptul la compensare, rambursare, redirectionare sau asistență în cazul pierderii unui zbor ulterior.

Comisia respinge amendamentul 151, care elimină această obligație.

Asigurarea respectării legislației

Comisia respinge amendamentul 41 (publicarea de către Comisie a unei liste a transportatorilor care nu respectă regulamentul), deoarece considerentul propus nu corespunde niciunei dispoziții de fond din textul regulamentului. În plus, obligația propusă care i-ar reveni Comisiei ar constitui o sarcină administrativă excesivă.

Comisia respinge amendamentul 168 (termene/reacții la plângeri), deoarece abordarea propusă de a considera lipsa unui răspuns din partea transportatorului aerian sau a intermediarului la o plângere ca fiind acceptarea pretențiilor pasagerului ar putea avea efecte ample și ar putea crea insecuritate juridică. De asemenea, aceasta nu s-ar încadra în arhitectura juridică a tratării plângerilor în temeiul acestui regulament și nici nu ar fi în concordanță cu mecanismele de tratare a plângerilor în temeiul legislației existente privind drepturile pasagerilor pentru toate modurile de transport.

Comisia respinge amendamentul 182 (inspecții ale organismelor naționale de aplicare a legii efectuate de către Comisie), deoarece obligația propusă ar putea fi incompatibilă cu principiul subsidiarității și ar avea, de asemenea, implicații administrative și financiare semnificative pentru Comisie.

Comisia respinge amendamentul 186 (documente de conformitate) din cauza sarcinii administrative suplimentare.

Transparența privind bagajele autorizate

Comisia respinge amendamentul 202 (transparență/achiziționarea serviciilor de călătorie de bază/costuri suplimentare), deoarece normele privind modul în care aceste servicii și costuri pot fi achiziționate și în care trebuie afișate în scopuri de transparență intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 privind serviciile aeriene.

Bagaje de mână

În amendamentul 204, PE solicită ca bagajele de mână cu o dimensiune maximă de 100 cm (suma lățimii, lungimii și înălțimii) și o greutate maximă de 7 kg să fie transportate de transportatorul aerian fără costuri suplimentare pentru pasager. Ar trebui să se țină seama în special de faptul că a fost deja lansată o evaluare a impactului cu privire la aceste două aspecte în contextul revizuirii Regulamentului privind serviciile aeriene, în cadrul căreia consultarea publică deschisă s-a încheiat în decembrie 2025. Opiniile părților interesate sunt împărțite cu privire la aceste două aspecte. În special, Comisia este preocupată de posibilele consecințe nedorite ale adoptării unui standard care nu este utilizat în prezent pe scară largă. Acest lucru ar

putea crește riscul ca companiile aeriene să reducă dimensiunile bagajelor de mână autorizate față de nivelurile lor actuale, care sunt approximate la nivelul maxim recomandat de IATA ($56 \times 45 \times 25 = 126$ cm). Prin urmare, Comisia respinge amendamentul 204 și dispoziția corespunzătoare din amendamentul 144.

5. CONCLUZIE

Comisia va continua să sprijine procesul legislativ în vederea facilitării unui rezultat echilibrat și solid din punct de vedere juridic, care să asigure o protecție eficace a pasagerilor, menținând în același timp un cadru proporțional și funcțional pentru sectorul aviației.

Comisia își menține angajamentul de a colabora constructiv cu ambii colegiitori în următoarele etape ale procedurii.