



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

AVIS DE LA COMMISSION

**conformément à l'article 294, paragraphe 7, point c), du traité sur le fonctionnement de
l'Union européenne,
sur les amendements du Parlement européen
à la position du Conseil**

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière
d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et
d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97
relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport
aérien de passagers et de leurs bagages**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

AVIS DE LA COMMISSION

**conformément à l'article 294, paragraphe 7, point c), du traité sur le fonctionnement de
l'Union européenne,
sur les amendements du Parlement européen
à la position du Conseil**

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière
d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et
d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97
relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport
aérien de passagers et de leurs bagages**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. INTRODUCTION

L'article 294, paragraphe 7, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose que la Commission émet un avis sur les amendements proposés par le Parlement européen en deuxième lecture. La Commission rend ci-après son avis sur les 243 amendements proposés par le Parlement concernant la proposition susmentionnée.

2. CONTEXTE

Date de la transmission de la proposition au Parlement européen et 13 mars 2013
au Conseil
(document COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):

Date de la position du Parlement européen en première lecture: 5 février 2014

Date de la transmission de la proposition modifiée au Conseil: s.o.

Date de l'adoption de la position du Conseil en première lecture: 16 septembre 2025

Date des amendements du Parlement européen en deuxième lecture: 21 janvier 2026

3. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La proposition vise à améliorer le contrôle de l'application en apportant des éclaircissements sur les principes clés et les droits implicites des passagers qui ont été à l'origine de nombreux litiges entre les transporteurs aériens et les passagers dans le passé, et en permettant de renforcer et de mieux coordonner les politiques de contrôle de l'application menées au niveau national, tout en tenant compte des capacités financières des transporteurs aériens. Elle vise aussi à assurer un meilleur contrôle de l'application des droits des passagers en ce qui concerne les erreurs de manipulation des bagages

4. AVIS DE LA COMMISSION SUR LES AMENDEMENTS PROPOSES PAR LE PARLEMENT EUROPEEN

4.1. Résumé de la position de la Commission

Le Parlement européen a adopté 243 amendements. La Commission peut accepter 115 amendements en l'état (1 à 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 à 33, 35 à 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 à 119, 123 à 125, 128, 130, 135 à 137, 142, 147, 148, 146, 150, 153 à 157, 164 à 167, 169 à 172, 174, 178, 181, 183, 184 à 188, 190, 195, 198 à 200, 201, 203, 206 à 210 et 241 à 243).

La Commission peut accepter en partie 92 amendements, sous réserve de modifications rédactionnelles ou d'un accord de principe (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 à 107, 111, 114, , 124, 131 à 134, 136, 143, 144, 149 à 152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212 et 215 à 239).

La Commission ne peut pas accepter 36 amendements (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 et 240).

La Commission salue les efforts déployés par le Parlement européen pour renforcer les dispositions qui élèvent le niveau de protection des passagers et améliorent le contrôle de l'application de leurs droits par rapport à la position initiale du Conseil.

4.2. Amendements du Parlement en deuxième lecture

Les raisons de la position de la Commission sont exposées ci-dessous, en donnant la priorité aux amendements les plus importants.

4.2.1 Amendements acceptés

La Commission accepte les amendements 1 à 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 à 33, 35 à 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 à 119, 123 à 125, 128, 130, 135 à 137, 142, 147, 148, 146, 150, 153 à 157, 164 à 167, 169 à 172, 174, 178, 181, 183, 184 à 188, 190, 195, 198 à 200, 201, 203, 206 à 210 et 241 à 243).

Ces amendements apportent des précisions sur les définitions, les droits des passagers et les obligations des transporteurs aériens et des intermédiaires. Ils améliorent également le texte du Conseil, plus particulièrement en ce qui concerne le traitement des plaintes par les transporteurs aériens et les intermédiaires, la désignation des organismes nationaux chargés de l'application, l'échange d'informations et la coopération transfrontière entre les organismes nationaux chargés de l'application, les sanctions et la coopération entre les États membres et la Commission. Ces éléments améliorent la qualité du texte juridique, permettent d'élever le niveau de protection des passagers et également de mieux aligner les dispositions sur les règles applicables à d'autres modes de transport.

4.2.2 Amendements acceptés partiellement

Bagages autorisés

Par l'amendement 144, le PE souhaite introduire des dispositions relatives aux bagages à main dans le règlement (CE) n° 261/2004. Or, l'article 2 de la proposition de la Commission de 2013, qui modifie le règlement (CE) n° 2027/97, contient déjà des règles relatives au transport des bagages, y compris des dispositions concernant la responsabilité des organismes nationaux chargés de l'application de veiller au respect de ce règlement.

L'amendement 144 prévoit un nouvel article 11 *bis* («Droit aux effets personnels et aux bagages à main»), qui comprend trois paragraphes: le paragraphe 1 sur les «effets personnels», le paragraphe 2 établissant un droit d'emporter un bagage à main sans supplément par rapport au prix du billet et le paragraphe 3 sur les informations relatives à la procédure de récupération des effets personnels et des bagages à main oubliés dans la cabine de l'aéronef.

La Commission rejette la proposition visant à introduire une disposition régissant le droit d'emporter des bagages à main sans supplément de prix (paragraphe 2 du nouvel article proposé), comme le demande le PE dans ses amendements 144 et 204, que ce soit dans le règlement (CE) n° 261/2004 ou dans le règlement (CE) n° 2027/97. Une telle mesure doit faire l'objet d'une analyse d'impact appropriée afin d'éviter des conséquences imprévues, et cette analyse est en cours dans le cadre de la révision du règlement (CE) n° 1008/2008 (voir également la section 4.2.4 relative aux bagages à main).

En ce qui concerne les autres parties de l'amendement 144, la Commission estime qu'il serait préférable de traiter le paragraphe 1 du nouvel article sur les «effets personnels» dans le cadre de la révision en cours du règlement (CE) n° 1008/2008 sur les services aériens, lors de laquelle les mesures relatives aux effets personnels peuvent faire l'objet d'une analyse d'impact complète.

À défaut, si cet aspect (paragraphe 1) devait être abordé dans le règlement (CE) n° 261/2004, la responsabilité de l'application de ces règles devrait également incomber aux organismes nationaux chargés de l'application (il convient de noter que le Parlement européen n'a pas proposé d'amendement concernant les responsabilités des organismes nationaux chargés de l'application au titre du règlement (CE) n° 2027/97, telles que prévues par la Commission dans sa proposition de 2013). Dans un tel cas, la Commission pourrait faire preuve de souplesse quant à la question de savoir si cet aspect est régi par le règlement (CE) n° 261/2004 ou par le règlement (CE) n° 2027/97.

La Commission peut accepter le paragraphe 3 (relatif à l'information des passagers sur les procédures à suivre pour récupérer les bagages à main laissés dans la cabine de l'aéronef). Cet aspect devrait être régi par le règlement (CE) n° 261/2004.

Équipement de mobilité — Déclaration d'intérêt

L'amendement 199 concerne la déclaration spéciale d'intérêt que les personnes handicapées ou à mobilité réduite peuvent faire pour couvrir leurs équipements de mobilité si le montant de la perte ou du dommage dépasse le montant standard d'indemnisation prévu par la convention de Montréal et le règlement (CE) n° 2027/97. L'amendement obligerait la Commission à adopter un modèle de formulaire à utiliser pour faire cette déclaration spéciale. La Commission s'oppose à cette obligation car elle crée une charge administrative excessive, notamment pour les transporteurs aériens, car ils seraient tenus d'utiliser un formulaire différent de celui habituellement utilisé. La Commission pourrait accepter l'amendement 199,

moyennant la suppression de l'obligation imposée à la Commission relative à l'adoption d'actes d'exécution établissant le modèle de formulaire à utiliser.

Délais

La position du Parlement européen diffère de celle du Conseil en ce qui concerne les différents délais imposés aux transporteurs aériens pour informer les passagers (amendement 88), pour rembourser les passagers (amendements 114, 124 et 131), pour autoriser une prolongation des délais en cas d'activation d'un plan d'urgence (amendements 118 — voir ci-dessous les amendements rejetés — et 129) et pour l'introduction de plaintes par les passagers (amendements 165 et 180).

En ce qui concerne l'amendement 88, la Commission approuve le délai proposé par le Parlement européen pour que les passagers soient informés d'un événement dès que les informations sont disponibles et au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue, car cela est conforme à la proposition de la Commission [voir l'article 14, paragraphe 5, du document COM(2013)130 final].

En ce qui concerne les amendements 114 et 124, la Commission accepte le délai de sept jours pour les remboursements ou les paiements uniquement si aucun intermédiaire n'est impliqué. Si un intermédiaire est impliqué, les délais applicables devraient être prolongés [voir le nouveau projet d'article 8 *bis* du règlement (CE) n° 261/2004 dans la proposition COM (2023) 753 final]. En ce qui concerne l'amendement 124, la Commission est favorable à une prolongation des délais en cas d'activation des plans d'urgence et soutient donc à cet égard la position du Conseil, qui propose de porter le délai de remboursement à 30 jours, tandis que le Parlement européen a proposé, à l'amendement 124, de supprimer cette prolongation.

En ce qui concerne l'amendement 131, la Commission peut accepter le délai de remboursement de sept jours prévu par le Parlement européen en cas de placement dans une classe de transport inférieure, car cela correspond à l'exigence prévue par la réglementation actuelle.

Contrôle de l'application

La Commission ne peut soutenir que partiellement le règlement extrajudiciaire proposé dans les amendements 40 et 185, car elle s'oppose à ce que la participation des compagnies aériennes aux procédures de règlement extrajudiciaire des litiges soit obligatoire et à ce que les décisions qui en résultent soient contraignantes sans évaluation préalable. Une participation obligatoire aux procédures de règlement extrajudiciaire des litiges, assortie de décisions contraignantes imposées à tous les États membres, entraînerait une charge administrative supplémentaire et n'a pas fait l'objet d'une évaluation approfondie. À titre de référence, le récent accord sur la révision de la directive relative aux voyages à forfait n'introduit pas non plus ce type de disposition pour les voyages à forfait, pour des raisons similaires.

4.2.3 Amendements acceptés sous réserve d'une modification rédactionnelle ou d'un accord de principe

Circonstances extraordinaires

Par l'amendement 99, le Parlement européen introduit un nouvel article sur les «circonstances extraordinaires» prévoyant, notamment, de faire figurer à l'annexe une liste exhaustive de circonstances susceptibles d'être considérées comme extraordinaires», qui peut être modifiée par la Commission au moyen d'un acte

délégué. La Commission pourrait accepter l'amendement 99 si la liste exhaustive était remplacée par une liste non exhaustive.

Les amendements 86 et 93 prévoient l'obligation pour le transporteur aérien de verser une indemnisation en cas d'annulation ou de retard s'il ne fournit pas la preuve de l'existence de circonstances extraordinaires. Toutefois, aucun délai n'est fixé au transporteur aérien pour fournir cette preuve. Afin de garantir la sécurité juridique et un règlement rapide des litiges, la Commission pourrait soutenir ces amendements s'ils fixaient un délai bien défini pour la présentation par le transporteur aérien de la preuve de l'existence de circonstances extraordinaires.

Les amendements 215 à 239 concernent divers événements qui constituent des circonstances extraordinaires. En substance, la liste des circonstances incluse par le Parlement européen reflète largement la jurisprudence existante de la Cour de justice de l'Union européenne, mais s'en écarte à plusieurs reprises. Sans préjudice de sa position selon laquelle la liste doit rester non exhaustive et faire l'objet de modifications futures au moyen de pouvoirs délégués afin de garantir qu'elle reste à jour, la Commission pourrait soutenir les circonstances spécifiques figurant sur la liste, à condition que la formulation choisie reflète l'approche générale découlant de la jurisprudence.

Montants et seuils d'indemnisation

En ce qui concerne les amendements 100, 101 et 102 (montants de l'indemnisation par distance) et les amendements 105, 106 et 107 (seuils déclenchant l'indemnisation), la Commission pourrait, pour faciliter un compromis global, faire preuve de souplesse en ce qui concerne les seuils ainsi que les montants de l'indemnisation en cas de retard, à condition que l'accord final renforce les droits des passagers de la manière la plus efficace et la plus efficiente possible, tout en tenant compte de l'incidence sur la viabilité financière des transporteurs aériens.

Adaptation des montants de l'indemnisation

Par l'amendement 104, le Parlement européen souhaite faire en sorte que la Commission soit tenue d'adapter tous les trois ans les montants de l'indemnisation au moyen d'un acte délégué. La Commission peut marquer son accord de principe sur cette proposition, sous réserve que la période prévue pour ce réexamen soit portée à cinq ans afin de limiter la charge administrative.

Formulaires préremplis

Les amendements 88, 91, 97 et 111 introduisent l'obligation pour les transporteurs aériens de fournir aux passagers des formulaires préremplis pour soumettre leurs demandes d'indemnisation et de remboursement. La Commission peut accepter le principe d'exiger des transporteurs aériens qu'ils fournissent des formulaires préremplis afin que les passagers puissent faire valoir leurs droits plus efficacement, sous réserve d'améliorations rédactionnelles supplémentaires concernant i) le contenu du formulaire et ii) les circonstances dans lesquelles il doit être fourni.

L'amendement 156 nécessite une modification rédactionnelle car il fait également référence aux formulaires préremplis relatifs aux réclamations prévus à l'article 15 bis (amendements 164 à 171), lequel ne mentionne pas ces formulaires.

Contrôle de l'application

La Commission accepte en principe les amendements relatifs au traitement des plaintes par les transporteurs aériens et les intermédiaires, au traitement des plaintes

par les organismes nationaux chargés de l'application, au règlement extrajudiciaire des litiges, à la désignation des organismes nationaux chargés de l'application et aux tâches d'application par les organismes nationaux chargés de l'application. Toutefois, il convient de reformuler les amendements suivants par souci de clarté, de cohérence et de sécurité juridique: 40, 165, 173, 179 et 180.

Pouvoirs délégués

L'amendement 187 (exercice de délégation) confère à la Commission le droit d'adopter des actes délégués pour une période de cinq ans seulement, avec possibilité de prorogation. La Commission pourrait accepter l'amendement 187 à condition que la délégation de pouvoir soit accordée pour une durée illimitée.

Plaintes concernant des bagages

Par l'amendement 194, le Parlement européen introduit des dispositions spécifiques pour les plaintes des passagers concernant la détérioration ou le retard de bagages, prévoyant des modalités particulières pour la mise à disposition des formulaires de plainte par les aéroports. La Commission est d'accord sur le principe de cet amendement mais elle demande que la manière de fournir le formulaire de plainte soit plus neutre sur le plan technologique.

Rapport de la Commission

L'amendement 211 prévoit l'obligation pour la Commission de faire rapport sur le fonctionnement du règlement modifié. La Commission pourrait soutenir l'amendement 211 si le délai de trois ans était porté à cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement modifié, afin de permettre une analyse complète de son incidence.

Personnes ayant des besoins spécifiques

Par l'amendement 143, le PE vise à rendre les transporteurs aériens responsables, en plus de la fourniture d'un réacheminement et d'une assistance, de l'indemnisation des personnes en situation de handicap et personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que des mineurs non accompagnés s'ils manquent leur vol parce que l'assistance fournie par l'entité gestionnaire de l'aéroport est insuffisante. Cet amendement charge la Commission de définir, au moyen d'un acte d'exécution, les modalités d'un tel système et les voies de recours des transporteurs aériens à l'égard des entités gestionnaires d'aéroports.

Cette disposition ne figurait pas dans la proposition de la Commission, de sorte que la Commission n'a pas procédé à une analyse d'impact sur cet aspect. La Commission note que les États membres n'ont signalé que très peu de cas de ce type au cours des délibérations du Conseil.

La Commission note également que l'obligation d'assister un passager en situation de handicap ou à mobilité réduite dans un aéroport incombe à l'entité gestionnaire d'un aéroport en vertu du règlement (CE) n° 1107/2006. L'éventuelle obligation faite au transporteur aérien de verser une indemnisation à un passager en situation de handicap ou à mobilité réduite qui n'a pas été effectivement assisté par l'entité gestionnaire d'un aéroport devrait être assortie d'un droit explicite, pour le transporteur aérien, de réclamer cette indemnisation à l'entité gestionnaire d'un aéroport.

La Commission peut donc accepter le principe de l'amendement 143 sous réserve de l'inclusion de ces garanties juridiques importantes.

En ce qui concerne les mineurs non accompagnés, l'amendement prévoit que la responsabilité incombe au transporteur aérien qui a accepté de transporter le mineur. Dans de tels cas, la Commission peut accepter un droit à indemnisation.

La Commission souligne également qu'un acte d'exécution ne pourrait couvrir que de réelles modalités. Le droit à l'indemnisation en tant que tel, ainsi que d'autres droits de recours, devraient donc faire partie des éléments essentiels du droit lui-même inclus dans l'acte de base.

4.2.4 Amendements rejetés par la Commission

Considérants

Par l'amendement 54, il est demandé que la protection des droits des passagers soit abordée dans les accords internationaux. La Commission rejette cet amendement car il ne correspond à aucune disposition de fond du texte du règlement.

Par l'amendement 55, le Parlement européen demande que des aménagements spécifiques soient prévus dans les aéroports pour les «passagers gravement handicapés». La Commission rejette cet amendement car la question devrait être examinée dans le cadre du règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Définitions

Le Parlement européen inclut une nouvelle définition du «coût du billet d'avion» dans l'amendement 57. La Commission rejette cet amendement parce que le sujet est traité dans la proposition concernant le contrôle de l'application.

Par l'amendement 58, le Parlement européen ajoute une définition du terme «réservation». Ce terme n'est pas utilisé ailleurs dans le règlement et la définition est donc superflue. La Commission rejette donc l'amendement 58.

Par les amendements 62 et 63, le Parlement européen a supprimé plusieurs lignes de la définition du terme «annulation». Étant donné que ces éléments ont été tirés de la jurisprudence, leur suppression rend la définition incomplète et ambiguë. Ces suppressions sont donc rejetées.

Par l'amendement 68, le Parlement européen a ajouté du texte à la définition des «vols avec correspondances» faisant référence à un contrat de transport unique. Cette référence croisée n'est pas nécessaire et est potentiellement trompeuse. Cet ajout est par conséquent rejeté.

Circonstances extraordinaires

Par l'amendement 67, le Parlement européen a supprimé la définition du terme «circonstances extraordinaires» et l'a déplacée à l'article 6 *quater*. Par souci de cohérence et conformément aux lignes directrices en matière de rédaction législative¹, toutes les définitions devraient figurer dans un seul article (article 2). Cette suppression est donc rejetée.

¹ Guide pratique commun du Parlement européen, du Conseil et de la Commission à l'intention des personnes qui contribuent à la rédaction des textes législatifs au sein des institutions communautaires, 2015; ligne directrice n° 14

La Commission rejette les amendements 213 et 214 (qualification de circonstances extraordinaires comme «*susceptibles d'être considérées*» comme extraordinaires), car elle estime que cette qualification des circonstances extraordinaires n'est pas claire et peut donc être source d'insécurité juridique et de confusion pour les passagers.

La Commission rejette également l'amendement 213 parce qu'il vise à modifier le statut de la liste, qui passe de «non exhaustive» à «exhaustive». Bien que cela puisse présenter des avantages pour la sécurité juridique, il est important d'éviter le risque qu'une circonstance qui devrait être extraordinaire soit négligée et ne figure pas dans la liste.

La Commission rejette l'amendement 240 (suppression de la liste des circonstances qui ne sont pas considérées comme extraordinaires). Cette liste figurant à l'annexe 1 contribue à la clarté juridique telle qu'elle avait été initialement proposée par la Commission en 2013.

Champ d'application

Le Parlement européen propose de ne plus limiter le champ d'application du règlement aux vols à destination de l'Union exploités par des transporteurs de l'Union, mais de l'étendre à ceux exploités par tous les transporteurs aériens, en supprimant la restriction «si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol concerné est un transporteur aérien de l'Union» (amendement 72). Cela signifierait que les passagers voyageant avec des transporteurs de pays tiers assurant des vols à destination d'aéroports de l'UE seraient, pour la première fois, couverts par le règlement, ce qui élargirait considérablement la couverture des droits des passagers dans l'espace aérien européen.

La Commission n'a pas proposé de modifier le champ d'application du règlement et n'a pas effectué d'analyse d'impact pour cette extension.

Bien que la Commission reste disposée à réexaminer le champ d'application du règlement en évaluant à l'avenir les risques de conflit de juridictions et les difficultés liées au contrôle de l'application — comme le proposait un amendement figurant dans la position du Conseil en première lecture, supprimé par l'amendement 191 — la Commission ne peut soutenir l'extension immédiate du champ d'application sans évaluation préalable. Par conséquent, la Commission rejette les amendements 48, 72 et 191.

Les amendements 75 et 76 suppriment les dispositions de la position du Conseil en première lecture relatives à l'application du règlement à l'aéroport de Gibraltar. Étant donné que ces dispositions reflètent l'état d'avancement des discussions en cours sur un accord entre l'UE et le Royaume-Uni, la Commission s'oppose à ces suppressions et rejette donc les amendements 75 et 76.

Champ d'application personnel

L'article 3, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 exclut certains passagers de son champ d'application, notamment les passagers voyageant gratuitement ou à un tarif réduit qui n'est pas, directement ou indirectement, accessible au public. Par l'amendement 73, le Parlement européen supprime cette exclusion. La Commission s'oppose à cette suppression car la disposition prévoyait une exception justifiée (et limitée). La Commission rejette donc l'amendement 73.

Refus d'embarquement

La position du Conseil en première lecture maintient dans la définition du «refus d'embarquement» les motifs raisonnables énumérés dans la position du Conseil (santé, sûreté, sécurité ou documents de voyage inadéquats) pour justifier un refus d'embarquement, étant donné que ces exceptions sont déjà définies dans le règlement (CE) n° 261/2004 (article 2 *undecies*). Cela est conforme au règlement actuel et la Commission n'a pas proposé de modifier cette définition.

Par l'amendement 61, le Parlement européen cherche à supprimer les motifs raisonnables. Cela signifierait que les transporteurs aériens devraient traiter les cas dans lesquels des passagers se voient refuser le transport pour des motifs légitimes comme un refus d'embarquement. Selon la Commission, cela ferait peser une charge déraisonnable sur les transporteurs aériens et ne saurait être justifié. Par conséquent, la Commission rejette l'amendement 61.

Si les passagers se voient refuser l'embarquement contre leur volonté, ils peuvent opter pour le remboursement du prix du billet. En vertu des règles actuelles, le remboursement doit être effectué dans le délai fixé pour le remboursement, à savoir sept jours. Le PE demande que les remboursements en cas de refus d'embarquement soient effectués immédiatement (amendement 79). La Commission estime qu'il s'agit d'une charge excessive pour le transporteur aérien effectif, étant donné que le prix du billet correspondant aux parties non utilisées du billet (segments de vol non utilisés) ne peut pas toujours être établi immédiatement, notamment en cas de vols avec correspondance. Par conséquent, la Commission rejette l'amendement 79.

Police d'assurance/fonds de garantie

Les amendements 50 et 87 introduisent l'obligation pour les compagnies aériennes de prévoir des polices d'assurance et un fonds de garantie. La Commission n'a pas proposé de telles règles, pas plus que le Conseil. La Commission ne peut soutenir l'introduction immédiate de telles règles sans évaluation préalable. La Commission rejette donc les amendements 50 et 87, étant donné qu'elle évalue déjà la nécessité d'introduire de telles règles dans le cadre de la révision en cours du règlement (CE) n° 1008/2008 sur les services aériens.

Double compensation

En 2013, la Commission a proposé que le droit à l'indemnisation ne puisse être invoqué qu'une seule fois lorsque les passagers sont réacheminés dans les meilleurs délais vers leur destination finale. Le Conseil a maintenu cette disposition dans sa position en première lecture. Par l'amendement 108, le PE exige que les passagers puissent continuer à bénéficier d'une indemnisation supplémentaire s'ils subissent de nouvelles perturbations lors de la poursuite de leur voyage. Étant donné que l'indemnisation ne devrait être due qu'une seule fois au cours d'un voyage, la Commission cherche à conserver l'équilibre de sa proposition initiale et rejette par conséquent cet amendement.

Modalités

La Commission rejette l'amendement 112 qui supprime la possibilité explicite pour les transporteurs aériens de convenir avec le passager du versement de l'indemnisation sous d'autres formes que l'argent liquide, par exemple sous la forme d'un bon à valoir. La Commission souligne qu'il s'agit d'une option utile pour certains passagers et qu'elle devrait donc être conservée tout en restant soumise au consentement exprès du passager.

Délais

La position du Parlement européen exige, par l'amendement 84, que les transporteurs aériens informent les passagers par voie électronique des motifs de l'annulation au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue. Ces annulations étant dues à des raisons potentiellement complexes, ce délai est trop court.

Le Parlement européen propose, par l'amendement 118, de supprimer une disposition portant à 30 jours le délai des remboursements en cas d'activation des plans d'urgence. La Commission est favorable à une prolongation du délai de remboursement en cas d'activation des plans d'urgence et ne peut donc pas accepter l'amendement 118.

La Commission rejette l'amendement 129, parce que le délai de trois heures imparti au transporteur aérien pour s'acquitter de son obligation de fournir une assistance aux passagers peut ne pas être proportionné dans tous les cas (il pourrait également être moins long, par exemple si la perturbation survient après minuit), parce que l'établissement d'un indice des prix de l'hébergement dans les États membres entraîne une charge administrative élevée, parce qu'il faudrait également prévoir un indice pour les pays tiers, et parce que le délai supplémentaire en cas d'activation des plans d'urgence n'a (probablement par erreur) pas été défini.

Transfert de billets

La Commission rejette l'amendement 145 (droit de transférer le billet en cas de décès du passager ou d'un membre de sa famille proche), car elle estime que le transfert d'un billet à une autre personne risquerait de créer un marché noir des billets d'occasion et doit donc être évité.

Obligation d'information en cas de billets combinés

La position du Conseil en première lecture prévoyait l'obligation pour les transporteurs aériens et les intermédiaires d'informer clairement les passagers lorsqu'ils vendent un billet couvert par une combinaison de contrats de transport aérien. Le texte supprimé visait à préciser aux passagers que si leur billet ne leur était pas vendu dans le cadre d'un contrat de transport unique, ils ne bénéficieraient pas du droit à une indemnisation, à un remboursement, à un réacheminement ou à une assistance en cas de retard d'un vol ultérieur.

La Commission rejette l'amendement 151 qui supprime cette obligation.

Contrôle de l'application

La Commission rejette l'amendement 41 (publication par la Commission d'une liste des transporteurs qui ne respectent pas le règlement), car le considérant proposé ne correspond à aucune disposition de fond du texte du règlement. En outre, l'obligation proposée constituerait une charge administrative excessive pour la Commission.

La Commission rejette l'amendement 168 (délais/réaction aux plaintes), car l'approche proposée consistant à considérer que l'absence de réponse du transporteur aérien ou de l'intermédiaire à une plainte équivaut à une acceptation des réclamations du passager pourrait être lourde de conséquences et créer une insécurité juridique. Elle ne s'inscrirait pas non plus dans l'architecture juridique du traitement des plaintes au titre du présent règlement et ne serait pas cohérente avec les mécanismes de traitement des plaintes prévus par la législation existante en matière de droits des passagers pour tous les modes de transport.

La Commission rejette l'amendement 182 (inspections des organismes nationaux chargés de l'application par la Commission), car l'obligation proposée pourrait être

incompatible avec le principe de subsidiarité et aurait également des implications administratives et financières importantes pour la Commission.

La Commission rejette l'amendement 186 (documents de conformité) en raison de la charge administrative supplémentaire.

Transparence en matière de bagages autorisés

La Commission rejette l'amendement 202 (transparence/achat de services de voyage de base/frais supplémentaires), étant donné que les règles relatives à la manière dont ces services et frais peuvent être achetés et doivent être affichés à des fins de transparence relèvent du champ d'application du règlement (CE) n° 1008/2008 sur les services aériens.

Bagages à main

Par l'amendement 204, le PE demande que les bagages à main d'une dimension maximale de 100 cm (somme de la largeur, de la longueur et de la hauteur) et d'un poids maximal de 7 kg soient transportés par le transporteur aérien sans frais supplémentaires pour le passager. En particulier, il convient de tenir compte du fait qu'une analyse d'impact a déjà été lancée sur ces deux questions dans le cadre de la révision du règlement sur les services aériens, pour laquelle la consultation publique ouverte s'est achevée en décembre 2025. Les avis des parties prenantes sont partagés sur ces deux questions. En particulier, la Commission est préoccupée par les éventuelles conséquences inattendues de l'adoption d'une norme qui, actuellement, n'est pas largement utilisée. Cela pourrait augmenter le risque de voir les compagnies aériennes réduire la taille des bagages à main autorisés par rapport aux dimensions actuelles, qui sont proches du maximum recommandé par l'IATA (56 x 45 x 25 = 126 cm). La Commission rejette donc l'amendement 204 et la disposition correspondante de l'amendement 144.

5. CONCLUSION

La Commission continuera de soutenir le processus législatif en vue de favoriser un résultat équilibré et juridiquement solide qui garantisse une protection efficace des passagers tout en maintenant un cadre proportionné et viable pour le secteur de l'aviation.

La Commission reste déterminée à dialoguer de manière constructive avec les deux colégislateurs lors des prochaines étapes de la procédure.