



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

DICTAMEN DE LA COMISIÓN

**con arreglo al artículo 294, apartado 7, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la
Unión Europea,
sobre las enmiendas del Parlamento Europeo
a la posición del Consejo**

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**que modifica el Reglamento (CE) n.º 261/2004, por el que se establecen normas comunes
sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de
embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE)
n.º 2027/97, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte
aéreo de los pasajeros y su equipaje**

DICTAMEN DE LA COMISIÓN

**con arreglo al artículo 294, apartado 7, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
sobre las enmiendas del Parlamento Europeo
a la posición del Consejo**

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (CE) n.º 261/2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE) n.º 2027/97, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

El artículo 294, apartado 7, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea establece que la Comisión emita un dictamen sobre las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo en segunda lectura. La Comisión expone a continuación su dictamen sobre las 243 enmiendas propuestas por el Parlamento en relación con la propuesta mencionada.

2. ANTECEDENTES

Fecha de transmisión de la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo 13 de marzo de 2013
[documento COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD]:

Fecha de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura: 5 de febrero de 2014

Fecha de transmisión de la propuesta modificada al Consejo: No procede

Fecha de adopción de la posición del Consejo en primera lectura: 16 de septiembre de 2025

Fecha de las enmiendas del Parlamento Europeo en segunda lectura: 21 de enero de 2026

3. OBJETIVO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

La propuesta tiene por objeto mejorar el cumplimiento aclarando los principios clave y los derechos implícitos de los pasajeros que han dado lugar a numerosos litigios entre transportistas aéreos y pasajeros en el pasado y mejorando y coordinando mejor las políticas de cumplimiento a nivel nacional, teniendo en cuenta al mismo tiempo las capacidades

financieras de los transportistas aéreos. También tiene por objeto garantizar una mejor aplicación de los derechos de los pasajeros en relación con el extravío de equipaje.

4. DICTAMEN DE LA COMISIÓN SOBRE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS POR EL PARLAMENTO EUROPEO

4.1. Resumen de la posición de la Comisión

El Parlamento Europeo adoptó 243 enmiendas. La Comisión puede aceptar 115 enmiendas en su forma actual (1 a 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 a 33, 35 a 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 a 123, 125 a 128, 130, 135, 137 a 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164 a 167, 169 a 172, 174 a 178, 181, 183, 184, 188, 190, 195 a 198, 200, 201, 203, 206 a 210 y 241 a 243).

La Comisión puede aceptar en parte 92 enmiendas, siempre que se redacten de nuevo o se llegue a un acuerdo de principio (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 a 107, 111, 114, 124, 131 a 134, 136, 143, 144, 149 a 152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212 y 215 a 239).

La Comisión no puede apoyar 36 enmiendas (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 y 240).

La Comisión acoge con satisfacción los esfuerzos realizados por el Parlamento Europeo para mejorar las disposiciones que refuerzan el nivel de protección de los pasajeros y mejoran el ejercicio de sus derechos en comparación con la posición inicial del Consejo.

4.2. Enmiendas del Parlamento en segunda lectura

A continuación se exponen los motivos de la posición de la Comisión, centrándose en las enmiendas más significativas.

4.2.1. Enmiendas aceptadas

La Comisión acepta las enmiendas 1 a 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 a 33, 35 a 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 a 123, 125 a 128, 130, 135, 137 a 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164 a 167, 169 a 172, 174 a 178, 181, 183, 184, 188, 190, 195 a 198, 200, 201, 203, 206 a 210 y 241 a 243.

Estas enmiendas aclaran las definiciones, los derechos de los pasajeros y las obligaciones de los transportistas aéreos y los intermediarios. También mejoran el texto del Consejo relativo, en particular, a la tramitación de reclamaciones por parte de los transportistas aéreos y los intermediarios, la designación de los organismos nacionales garantes del cumplimiento, el intercambio de información y la cooperación transfronteriza entre los organismos nacionales garantes del cumplimiento, las sanciones y la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión. Estos elementos mejoran la calidad del texto jurídico y constituyen mejoras en el nivel de protección de los pasajeros, y también garantizan una mayor armonización con las normas aplicables a otros modos de transporte.

4.2.2. Enmiendas aceptadas en parte

Franquicias de equipaje

Mediante la enmienda 144, el Parlamento Europeo pretende introducir disposiciones sobre el equipaje de mano en el Reglamento (CE) n.º 261/2004, mientras que la propuesta de la Comisión de 2013 contiene normas sobre el transporte de equipaje en el artículo 2 de la propuesta, que modifica el Reglamento (CE) n.º 2027/97, incluida la responsabilidad de los organismos nacionales garantes del cumplimiento de garantizar el cumplimiento de dicho Reglamento.

La enmienda 144 prevé un nuevo artículo 11 *bis* («Derecho a un accesorio personal y al equipaje de mano») que comprende tres apartados: el apartado 1, relativo al «accesorio personal», el apartado 2, que establece el derecho a una pieza de equipaje de mano incluida en el precio del billete, y el apartado 3, relativo a la información sobre el procedimiento para recuperar los accesorios personales o el equipaje de mano olvidados en la cabina de la aeronave.

La Comisión rechaza la sugerencia de regular el derecho a llevar equipaje de mano sin coste suplementario alguno (apartado 2 del nuevo artículo propuesto), tal como solicitó el Parlamento Europeo en la enmienda 144 y en la enmienda 204, ya sea en el Reglamento (CE) n.º 261/2004 o en el Reglamento (CE) n.º 2027/97. Esta medida debe ser objeto de una evaluación de impacto adecuada para evitar consecuencias no deseadas, y esta evaluación está en curso como parte de la revisión del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 (véase también la sección 4.2.4 sobre el equipaje de mano).

En cuanto a las partes restantes de la enmienda 144, la Comisión considera que el apartado 1 del nuevo artículo sobre el «accesorio personal» también se abordaría mejor en el marco de la revisión en curso del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, sobre servicios aéreos, en el que las medidas relativas a un accesorio personal pueden ser objeto de una evaluación de impacto completa.

Como alternativa, si esta cuestión (apartado 1) se abordara en el Reglamento (CE) n.º 261/2004, los organismos nacionales responsables del cumplimiento también tendrían que ser responsables de hacer cumplir estas normas [cabe señalar que el Parlamento Europeo no propuso una modificación relativa a las responsabilidades de los organismos nacionales garantes del cumplimiento en virtud del Reglamento (CE) n.º 2027/97, tal como propuso la Comisión en la propuesta de 2013]. En tal caso, la Comisión podría mostrar flexibilidad en cuanto a si esta cuestión está regulada en el Reglamento (CE) n.º 261/2004 o en el Reglamento (CE) n.º 2027/97.

La Comisión puede aceptar el apartado 3 (sobre el procedimiento para recuperar los accesorios personales o el equipaje de mano olvidados en la cabina de la aeronave). Este se debe regular en el Reglamento (CE) n.º 261/2004.

Equipos de movilidad: declaración de interés

La enmienda 199 se refiere a la declaración especial de interés que pueden hacer las personas con discapacidad o movilidad reducida para cubrir sus equipos de movilidad en caso de pérdida o daño por encima del importe estándar de la indemnización previsto en el Convenio de Montreal y en el Reglamento (CE) n.º 2027/97. La enmienda obligaría a la Comisión a adoptar un modelo de formulario para dicha declaración especial. La Comisión se opone a esta obligación, ya que crea una carga administrativa indebida, también para los transportistas aéreos, dado que estarían obligados a utilizar un formulario diferente al que se usa habitualmente. La Comisión podría apoyar la enmienda 199, siempre que se suprima el requisito de que

la Comisión adopte actos de ejecución que establezcan el modelo de formulario que debe utilizarse.

Plazos

La posición del Parlamento Europeo difiere de la del Consejo en relación con los distintos plazos impuestos a los transportistas aéreos para informar a los pasajeros (enmienda 88), para reembolsar a los pasajeros (enmiendas 114, 124 y 131), para permitir una ampliación de los plazos en caso de activación de un plan de contingencia (enmiendas 118 —véanse más adelante las enmiendas rechazadas— y 129), y para recibir una reclamación de los pasajeros (enmiendas 165 y 180).

En cuanto a la enmienda 88, la Comisión está de acuerdo con el plazo propuesto por el Parlamento Europeo para que se informe a los pasajeros sobre un acontecimiento tan pronto como se disponga de la información y, a más tardar, treinta minutos, ya que esto está en consonancia con la propuesta de la Comisión [véase el artículo 14, apartado 5, del documento COM(2013) 130 final].

Por lo que se refiere a las enmiendas 114 y 124, la Comisión acepta el plazo de siete días para los reembolsos o pagos solo si no hay intermediarios implicados. Si hay intermediarios implicados, deben aplicarse plazos ampliados [véase el nuevo proyecto de artículo 8 *bis* del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en la propuesta COM(2023) 753 final]. En cuanto a la enmienda 124, la Comisión está a favor de ampliar los plazos en caso de que se activen planes de contingencia y, por lo tanto, apoya a este respecto la posición del Consejo, que propone una ampliación a treinta días para los reembolsos, mientras que el Parlamento Europeo propuso en la enmienda 124 suprimir dicha ampliación.

Por lo que respecta a la enmienda 131, la Comisión puede estar de acuerdo con el Parlamento Europeo en relación con el plazo de siete días para el reembolso en caso de cambio de clase a una clase inferior, ya que se corresponde con el requisito establecido en las normas actuales.

Cumplimiento

La Comisión solo puede apoyar parcialmente la resolución alternativa de litigios («RAL») propuesta en las enmiendas 40 y 185, ya que se opone a que la participación de los transportistas aéreos en los procedimientos de RAL sea obligatoria y a que las decisiones de RAL sean vinculantes sin evaluación previa. La RAL obligatoria con decisiones vinculantes impuestas a todos los Estados miembros implicaría una carga administrativa adicional y no se ha evaluado exhaustivamente. Como referencia, el reciente acuerdo sobre la revisión de la Directiva sobre los viajes combinados tampoco la introduce para los viajes combinados por razones similares.

4.2.3. Enmiendas aceptadas con una nueva redacción o acordadas en principio

Circunstancias extraordinarias

En la enmienda 99, el Parlamento Europeo introduce un nuevo artículo sobre «circunstancias extraordinarias» que prevé, entre otras cosas, una lista exhaustiva de circunstancias del anexo que deben considerarse «extraordinarias», lo cual puede ser modificado por la Comisión mediante un acto delegado. La Comisión podría aceptar la enmienda 99 si la lista exhaustiva se sustituyera por una lista no exhaustiva.

Las enmiendas 86 y 93 establecen la obligación del transportista aéreo de pagar una compensación por cancelaciones y retrasos si no presenta pruebas de la existencia de circunstancias extraordinarias. Sin embargo, no se ha fijado ningún plazo para que el

transportista aéreo presente dicha prueba. Con el fin de garantizar la seguridad jurídica y una rápida resolución de litigios, la Comisión podría apoyar estas enmiendas si se añadiera un plazo claro para que el transportista aéreo presente la prueba de que existen circunstancias extraordinarias.

Las enmiendas 215 a 239 se refieren a diversos acontecimientos que constituyen circunstancias extraordinarias. En esencia, la lista de circunstancias incluida por el Parlamento Europeo refleja en gran medida la jurisprudencia existente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, pero se aparta de ella en varios casos. Sin perjuicio de su posición de que la lista debe seguir siendo no exhaustiva y estar sujeta a futuras modificaciones mediante poderes delegados, con el fin de garantizar que se mantenga actualizada, la Comisión podría apoyar las circunstancias específicas incluidas, siempre que estén redactadas de manera que reflejen el enfoque general desarrollado por la jurisprudencia.

Importes y umbrales de la compensación

Por lo que se refiere a las enmiendas 100, 101 y 102 (importes de la compensación por distancia) y a las enmiendas 105, 106 y 107 (umbrales que activan la compensación), la Comisión podría, con el fin de facilitar un compromiso global, mostrar flexibilidad en relación con los umbrales y los importes de la compensación por retraso, siempre que el acuerdo final mejore de la manera más eficaz y eficiente los derechos de los pasajeros, teniendo en cuenta al mismo tiempo la incidencia en la viabilidad financiera de los transportistas aéreos.

Ajuste de los importes de la compensación

Con la enmienda 104, el Parlamento Europeo pretende obligar a la Comisión a ajustar cada tres años los importes de la compensación mediante un acto delegado. La Comisión puede aceptar en principio la presente propuesta, siempre que se amplíe el período a cinco años para dicha revisión con el fin de limitar la carga administrativa.

Formularios precumplimentados

Las enmiendas 88, 91, 97 y 111 introducen la obligación de que los transportistas aéreos faciliten a los pasajeros formularios precumplimentados para solicitar la compensación y el reembolso. La Comisión puede aceptar el principio de exigir a los transportistas aéreos que faciliten formularios precumplimentados para garantizar que los pasajeros puedan hacer valer sus derechos de forma más eficaz, siempre que se introduzcan nuevas mejoras en la redacción en relación con: i) el contenido del formulario; y ii) las circunstancias en las que debe facilitarse.

La enmienda 156 requiere una nueva redacción, ya que se refiere también a los formularios precumplimentados relativos a las reclamaciones en virtud del artículo 15 *bis* (enmiendas 164 a 171), que no menciona dichos formularios.

Cumplimiento

La Comisión acepta en principio las enmiendas relativas a la tramitación de reclamaciones por parte de los transportistas aéreos y los intermediarios, la tramitación de reclamaciones por parte de los organismos nacionales responsables del cumplimiento, la resolución alternativa de litigios, la designación de organismos nacionales garantes del cumplimiento y las tareas de garantía de cumplimiento por parte de los organismos nacionales garantes del cumplimiento. Sin embargo, para

garantizar la claridad, la coherencia y la seguridad jurídica, las siguientes enmiendas requieren cambios de redacción: 40, 165, 173, 179 y 180.

Poderes delegados

La enmienda 187 (ejercicio de la delegación) confiere a la Comisión el derecho a adoptar actos delegados únicamente por un período de cinco años, con posibilidad de prórroga. La Comisión podría aceptar la enmienda 187 siempre que la delegación de poderes se otorgara por un período de tiempo ilimitado.

Reclamaciones relativas al equipaje

Con la enmienda 194, el Parlamento Europeo introduce disposiciones específicas para las reclamaciones de los pasajeros relativas al deterioro o retraso de su equipaje que prevén formas específicas de que los aeropuertos faciliten los formularios de reclamación. Si bien la Comisión está de acuerdo en principio con esta enmienda, pide una forma más neutra desde el punto de vista tecnológico de facilitar el formulario de denuncia.

Informe de la Comisión

La enmienda 211 establece la obligación de la Comisión de informar sobre el funcionamiento del Reglamento modificado. La Comisión podría apoyar la enmienda 211 si el plazo de tres años se ampliara a cinco años a partir de la entrada en vigor del Reglamento modificado, a fin de permitir un análisis completo de su impacto.

Personas con necesidades específicas

Con la enmienda 143, el Parlamento Europeo pretende responsabilizar a los transportistas aéreos, además de ofrecer transporte alternativo y asistencia, también de compensar a las personas con discapacidad y movilidad reducida (PMR), así como a los menores no acompañados, si pierden un vuelo debido a una asistencia insuficiente en el aeropuerto por parte de la entidad gestora del aeropuerto. La enmienda encomienda a la Comisión que defina las disposiciones detalladas de dicho régimen y de las vías de recurso de los transportistas aéreos ante las entidades gestoras de los aeropuertos mediante un acto de ejecución.

La propuesta de la Comisión no contenía tal disposición, por lo que la Comisión no llevó a cabo una evaluación de impacto sobre este aspecto. La Comisión observa que los Estados miembros informaron de muy pocos casos de este tipo durante las deliberaciones del Consejo.

La Comisión también señala que la obligación de asistir a un pasajero con discapacidad o movilidad reducida en un aeropuerto recae en la entidad gestora de un aeropuerto de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1107/2006. Una posible obligación del transportista aéreo de pagar una compensación a un pasajero con discapacidad o movilidad reducida que no haya recibido la asistencia efectiva de la entidad gestora de un aeropuerto tendría que ir acompañada de un derecho explícito del transportista aéreo a reclamar dicha compensación a la entidad gestora de un aeropuerto.

En consecuencia, la Comisión puede aceptar el principio de la enmienda 143 siempre que se incluyan estas importantes garantías jurídicas.

Por lo que se refiere a los menores no acompañados, la enmienda establece que la responsabilidad recae en el transportista aéreo que aceptó transportar al menor. En tales casos, la Comisión puede aceptar un derecho a compensación.

La Comisión también subraya que un acto de ejecución solo podría abarcar verdaderas disposiciones. Por lo tanto, el derecho a compensación como tal, así como otros derechos de reparación, deben formar parte de los elementos esenciales del propio derecho incluido en el acto de base.

4.2.4. Enmiendas rechazadas por la Comisión

Considerandos

La enmienda 54 pide la inclusión de la protección de los derechos de los pasajeros en los acuerdos internacionales. La Comisión rechaza esta enmienda porque no se corresponde con ninguna disposición sustantiva del texto del Reglamento.

En la enmienda 55, el Parlamento Europeo pide infraestructuras específicas en los aeropuertos para los «pasajeros con discapacidades graves». La Comisión rechaza esta enmienda porque el asunto debería debatirse en el marco del Reglamento (CE) n.º 1107/2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

Definiciones

El Parlamento Europeo incluye una nueva definición de «coste del billete de avión» en la enmienda 57. La Comisión rechaza esta enmienda porque la cuestión se trata en la propuesta sobre la garantía de cumplimiento.

Con la enmienda 58, el Parlamento Europeo añade una definición de «reserva». Este término no se utiliza en ninguna otra parte del Reglamento, por lo que la definición es superflua. Por consiguiente, la Comisión rechaza la enmienda 58.

Con las enmiendas 62 y 63, el Parlamento Europeo suprimió varias líneas de la definición de «cancelación». Dado que estos elementos se derivan de la jurisprudencia, su supresión deja la definición incompleta y ambigua. Por tanto, se rechazan estas supresiones.

Con la enmienda 68, el Parlamento Europeo añadió un texto a la definición de «vuelo de conexión» que hace referencia a un único contrato de transporte. Tal referencia cruzada no es necesaria y puede inducir a error. En consecuencia, se rechaza esta adición.

Circunstancias extraordinarias

Con la enmienda 67, el Parlamento Europeo suprimió la definición del término «circunstancias extraordinarias» y la trasladó al artículo 6 *quater*. En aras de la coherencia y en consonancia con las directrices de redacción legislativa¹, todas las definiciones deben figurar en un único artículo (artículo 2). Por consiguiente, se rechaza esta supresión.

La Comisión rechaza las enmiendas 213 y 214 (caracterización de las circunstancias extraordinarias en el sentido de que «pueden considerarse» extraordinarias), ya que considera que tal caracterización de las circunstancias extraordinarias no está clara y, por lo tanto, puede dar lugar a inseguridad jurídica y confusión para los pasajeros.

Además, la Comisión rechaza la enmienda 213 porque pretende cambiar la condición de la lista de «no exhaustiva» a «exhaustiva». Si bien esto puede tener ventajas para

¹ Guía práctica común del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión para la redacción de textos legislativos de la Unión Europea, 2015; directriz 14.

la seguridad jurídica, es importante evitar el riesgo de que una circunstancia que debería ser extraordinaria se pase por alto y no figure en la lista.

La Comisión rechaza la enmienda 240 (supresión de la lista de circunstancias no consideradas extraordinarias). Esta lista incluida en el anexo I contribuye a la claridad jurídica, tal como propuso originalmente la Comisión en 2013.

Ámbito de aplicación

El Parlamento Europeo propone ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento a los vuelos que llegan a la Unión desde los operados por transportistas aéreos de la UE a todos los transportistas aéreos, suprimiendo la limitación «cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista de la Unión» (enmienda 72). Esto significaría que los pasajeros que vuelan con los transportistas aéreos de fuera de la UE que operan vuelos a aeropuertos de la UE entrarían por primera vez en el ámbito de aplicación del Reglamento, lo que ampliaría sustancialmente la cobertura de los derechos de los pasajeros en todo el espacio aéreo europeo.

La Comisión no propuso modificar el ámbito de aplicación del Reglamento y no ha evaluado el efecto de dicha ampliación en su evaluación de impacto.

Si bien la Comisión sigue dispuesta a revisar el ámbito de aplicación del Reglamento evaluando en el futuro los riesgos de conflicto de jurisdicciones y las dificultades de ejecución —tal como se propone en la posición del Consejo en primera lectura suprimida por la enmienda 191—, la Comisión no puede apoyar la ampliación inmediata del ámbito de aplicación sin una evaluación previa. Por consiguiente, la Comisión rechaza las enmiendas 48, 72 y 191.

Las enmiendas 75 y 76 suprimen las disposiciones de la posición del Consejo en primera lectura sobre la aplicación del Reglamento al aeropuerto de Gibraltar. Dado que estas disposiciones reflejan el estado de los debates en curso sobre un acuerdo entre la UE y el Reino Unido, la Comisión se opone a estas supresiones y, por tanto, rechaza las enmiendas 75 y 76.

Ámbito de aplicación personal

El artículo 3, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 excluye a determinados pasajeros de su ámbito de aplicación, en particular a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público. Mediante la enmienda 73, el Parlamento Europeo suprime esta exención. La Comisión se opone a esta supresión, ya que la disposición establecía una exención justificada (y limitada). En consecuencia, la Comisión rechaza la enmienda 73.

Denegación de embarque

La posición del Consejo en primera lectura mantiene en la definición de «denegación de embarque» los motivos razonables que figuran en la posición del Consejo (salud, seguridad o presentación de documentos de viaje inadecuados) para justificar una denegación de embarque, ya que dichas excepciones ya se definen en el Reglamento (CE) n.º 261/2004 [artículo 2, letra j]. Esto está en consonancia con el Reglamento actual y la Comisión no propuso modificar esta definición.

Con la enmienda 61, el Parlamento Europeo pretende suprimir los motivos razonables. Esto significaría que los transportistas aéreos tendrían que tratar como denegación de embarque los casos en que se deniegue el transporte a los pasajeros

por motivos legítimos. En opinión de la Comisión, esto supondría una carga excesiva para los transportistas aéreos y no puede justificarse. Por consiguiente, la Comisión rechaza la enmienda 61.

En caso de que se deniegue el embarque a los pasajeros contra su voluntad, pueden optar por el reembolso del precio del billete. Con arreglo a las normas actuales, el reembolso debe efectuarse dentro del plazo de reembolso, es decir, siete días. El Parlamento Europeo solicita que los reembolsos en caso de denegación de embarque se efectúen inmediatamente (enmienda 79). La Comisión considera que esto supone una carga indebida para el transportista aéreo encargado de operar el vuelo, ya que el precio del billete correspondiente a las partes no utilizadas del billete (tramos de vuelo no utilizados) no siempre puede establecerse inmediatamente, en particular en los casos de vuelos de conexión. Por consiguiente, la Comisión rechaza la enmienda 79.

Póliza de seguro / fondo de garantía

Las enmiendas 50 y 87 introducen la obligación de que los transportistas aéreos prevean pólizas de seguro y un fondo de garantía. La Comisión no propuso tales normas, ni tampoco el Consejo. La Comisión no puede apoyar la introducción inmediata de tales normas sin una evaluación previa. Por lo tanto, la Comisión rechaza las enmiendas 50 y 87, ya que está evaluando la necesidad de tales normas ya en el contexto de la revisión en curso del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, sobre servicios aéreos.

Doble compensación

La Comisión propuso en 2013 que el derecho a compensación solo puede generarse una vez cuando a los pasajeros se les ofrezca lo antes posible un transporte alternativo a su destino final. El Consejo mantuvo esta disposición en su posición en primera lectura. Con la enmienda 108, el PE exige que los pasajeros sigan teniendo derecho a una compensación adicional en caso de que experimenten nuevas incidencias del viaje al continuar su viaje. Dado que la compensación solo debe pagarse una vez durante un viaje, la Comisión pretende mantener el equilibrio de su propuesta original y, en consecuencia, rechaza esta enmienda.

Forma de pago

La Comisión rechaza la enmienda 112, que suprime la posibilidad explícita de que los transportistas aéreos acuerden con el pasajero pagar una compensación en formas distintas del metálico, por ejemplo en forma de bono. La Comisión subraya que esta es una opción útil para determinados pasajeros y, por lo tanto, debe mantenerse, siempre que el pasajero dé su consentimiento expreso.

Plazos

La posición del Parlamento Europeo exige en la enmienda 84 que los transportistas aéreos informen a los pasajeros por medios electrónicos de los motivos de la cancelación a más tardar treinta minutos después de la hora de salida prevista. Dada la complejidad potencial de las razones de estas cancelaciones, este plazo es demasiado corto.

El Parlamento Europeo propone en la enmienda 118 suprimir una ampliación del plazo a treinta días para los reembolsos en caso de que se activen planes de contingencia. La Comisión está a favor de ampliar el plazo para los reembolsos en

caso de activación de los planes de contingencia y, por lo tanto, no puede aceptar la enmienda 118.

La Comisión rechaza la enmienda 129 porque el plazo de tres horas para que el transportista aéreo cumpla su obligación de prestar asistencia a los pasajeros puede no ser proporcionado en todos los casos (también podría ser menos tiempo, por ejemplo, si la incidencia se produce después de medianoche), el establecimiento de un índice de precios del alojamiento en los Estados miembros provoca una elevada carga administrativa, el índice también sería necesario para terceros países, y porque se ha dejado abierta (probablemente por error) una ampliación del plazo en caso de que se activen los planes de contingencia.

Transferencia de billetes

La Comisión rechaza la enmienda 145 (derecho a transferir un billete en caso de fallecimiento del pasajero en cuestión o de un familiar cercano), ya que considera que la transferencia de un billete a otra persona podría crear un mercado negro de billetes de segunda mano y, como tal, debe evitarse.

Requisito de información en caso de billetes combinados

La posición del Consejo en primera lectura incluía la obligación de que los transportistas aéreos y los intermediarios informaran claramente a los pasajeros en caso de que vendieran un billete cubierto por una combinación de contratos de transporte aéreo. El texto suprimido tenía por objeto aclarar a los pasajeros que, si no se les vendían billetes en virtud de un único contrato, no tendrían derecho a compensación, reembolso, transporte alternativo o asistencia en caso de pérdida de un vuelo posterior.

La Comisión rechaza la enmienda 151, que suprime esta obligación.

Cumplimiento

La Comisión rechaza la enmienda 41 (publicación por la Comisión de una lista de transportistas aéreos que incumplen el Reglamento), ya que el considerando propuesto no se corresponde con ninguna disposición sustantiva del texto del Reglamento. Además, la obligación propuesta para la Comisión constituiría una carga administrativa excesiva.

La Comisión rechaza la enmienda 168 (plazos/reacción a las reclamaciones), ya que el enfoque propuesto de considerar la falta de respuesta del transportista aéreo o del intermediario a una reclamación como aceptación de las reclamaciones del pasajero podría tener grandes consecuencias y crear inseguridad jurídica. Tampoco encajaría en la arquitectura jurídica de la tramitación de reclamaciones en virtud del presente Reglamento, ni sería coherente con los mecanismos de tramitación de reclamaciones en virtud de la legislación vigente en materia de derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte.

La Comisión rechaza la enmienda 182 (inspecciones de los organismos nacionales garantes del cumplimiento por parte de la Comisión), ya que la obligación propuesta podría ser incompatible con el principio de subsidiariedad y tendría también importantes repercusiones administrativas y financieras para la Comisión.

La Comisión rechaza la enmienda 186 (documentación de conformidad) debido a la carga administrativa añadida.

Transparencia de las franquicias de equipaje

La Comisión rechaza la enmienda 202 (transparencia / compra de servicios básicos de viaje / tasas adicionales), ya que las normas sobre cómo pueden adquirirse estos servicios y tasas y cómo deben mostrarse a efectos de transparencia entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, sobre servicios aéreos.

Equipaje de mano

En la enmienda 204, el Parlamento Europeo solicita que el equipaje de mano con dimensiones máximas de 100 cm (suma de la longitud, la anchura y la altura) y un peso máximo de 7 kg sea transportado por el transportista aéreo sin coste adicional para el pasajero. En particular, debe tenerse en cuenta que ya se ha puesto en marcha una evaluación de impacto sobre estas dos cuestiones en el contexto de la revisión del Reglamento sobre servicios aéreos, en la que la consulta pública abierta finalizó en diciembre de 2025. Las opiniones de las partes interesadas sobre estas dos cuestiones están divididas. En particular, la Comisión está preocupada por las posibles consecuencias no deseadas de la adopción de una norma que actualmente no se utiliza de forma generalizada. Esto podría aumentar el riesgo de que los transportistas aéreos reduzcan las franquicias de equipaje de mano con respecto a sus niveles actuales, que se aproximan al máximo recomendado por la IATA (56 x 45 x 25 = 126 cm). Por consiguiente, la Comisión rechaza la enmienda 204 y la disposición correspondiente de la enmienda 144.

5. CONCLUSIÓN

La Comisión seguirá apoyando el proceso legislativo con miras a facilitar un resultado equilibrado y jurídicamente sólido que garantice una protección eficaz de los pasajeros, manteniendo al mismo tiempo un marco proporcionado y viable para el sector de la aviación.

La Comisión mantiene su compromiso de colaboración constructiva con ambos colegisladores en las próximas fases del procedimiento.