

Bruxelas, 12 de março de 2026
(OR. en)

7297/26

**Dossiê interinstitucional:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	12 de março de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2026) 129 final
Assunto:	PARECER DA COMISSÃO em conformidade com o artigo 294.º, n.º 7, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia sobre as emendas do Parlamento Europeu à posição do Conselho REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 129 final.

Anexo: COM(2026) 129 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

PARECER DA COMISSÃO

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 7, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento
da União Europeia
sobre as emendas do Parlamento Europeu
à posição do Conselho**

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece regras comuns para a
indenização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de
embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e o Regulamento (CE) n.º
2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de
passageiros e respetiva bagagem**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

PARECER DA COMISSÃO

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 7, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
sobre as emendas do Parlamento Europeu
à posição do Conselho**

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

Nos termos do artigo 294.º, n.º 7, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a Comissão deve emitir parecer sobre as emendas propostas pelo Parlamento Europeu em segunda leitura. A Comissão expõe o seu parecer, como se segue, sobre as 243 emendas propostas pelo Parlamento relativamente à proposta supramencionada.

2. HISTORIAL DO PROCESSO

Data da apresentação da proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho [documento COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD]:	13 de março de 2013
Data da posição do Parlamento Europeu em primeira leitura:	5 de fevereiro de 2014
Data da transmissão da proposta alterada ao Conselho:	N/A
Data da adoção da posição do Conselho em primeira leitura:	16 de setembro de 2025
Data das emendas do Parlamento em segunda leitura:	21 de janeiro de 2026

3. OBJETO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

O objetivo da proposta é aumentar o grau de execução, clarificando os princípios fundamentais e direitos implícitos dos passageiros que, no passado, deram origem a um grande número de litígios entre companhias aéreas e passageiros, bem como reforçando e coordenando melhor as políticas de execução a nível nacional, tendo simultaneamente em consideração as capacidades financeiras das transportadoras aéreas. Visa igualmente

assegurar uma melhor execução dos direitos dos passageiros em caso de problemas com a bagagem.

4. PARECER DA COMISSÃO SOBRE AS EMENDAS PROPOSTAS PELO PARLAMENTO EUROPEU

4.1. Síntese da posição da Comissão

O Parlamento Europeu adotou 243 emendas. A Comissão pode aceitar 115 emendas na sua versão atual (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, 241 a 243).

A Comissão pode aceitar parcialmente 92 emendas, sob reserva de reformulação ou acordo de princípio (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, 215 a 239).

A Comissão não pode aceitar 36 emendas (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 e 240).

A Comissão congratula-se com os esforços envidados pelo Parlamento Europeu para melhorar as disposições que reforçam o nível de proteção dos passageiros e melhoram a execução dos seus direitos em comparação com a posição inicial do Conselho.

4.2. Emendas do Parlamento em segunda leitura

Os motivos que sustentam a posição da Comissão são apresentados infra, destacando-se as emendas mais significativas.

4.2.1. Emendas aceites

A Comissão aceita as emendas 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 e 241 a 243.

Estas emendas clarificam as definições, os direitos dos passageiros e as obrigações das transportadoras aéreas e dos intermediários. Melhoram igualmente o texto do Conselho no que diz respeito, em especial, ao tratamento de reclamações pelas transportadoras aéreas e pelos intermediários, à designação dos organismos nacionais de execução, ao intercâmbio de informações e à cooperação transfronteiriça entre os organismos nacionais de execução, às sanções e à cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão. Estes elementos melhoram a qualidade do texto jurídico e reforçam o nível de proteção dos passageiros, bem como asseguram um maior alinhamento com as regras aplicáveis a outros meios de transporte.

4.2.2. Emendas parcialmente aceites

Bagagem autorizada

Por meio da emenda 144, o Parlamento Europeu visa introduzir no Regulamento (CE) n.º 261/2004 disposições relativas à bagagem de mão. Por sua vez, a proposta de 2013 da Comissão contém, no seu artigo 2.º, regras relativas ao transporte de bagagem, alterando o Regulamento (CE) n.º 2027/97, incluindo no que diz respeito à responsabilidade dos organismos nacionais de execução de assegurar o cumprimento deste regulamento.

A emenda 144 prevê a introdução de um novo artigo 11.º-A («Direito a transportar objetos pessoais e bagagem de mão»), composto por três números: o n.º 1, relativo aos «objetos pessoais», o n.º 2, que estabelece o direito a transportar uma unidade de bagagem de mão incluída no preço do bilhete, e o n.º 3, relativo à informação sobre o procedimento de recuperação dos objetos pessoais e da bagagem de mão esquecidos no compartimento da cabina.

A Comissão rejeita a sugestão de introduzir, no Regulamento (CE) n.º 261/2004, ou no Regulamento (CE) n.º 2027/97, uma disposição que regule o direito a transportar bagagem de mão sem custos adicionais (n.º 2 do novo artigo proposto), tal como solicitado pelo Parlamento Europeu na emenda 144 e na emenda 204. Tal medida deve ser objeto de uma avaliação de impacto adequada a fim de evitar consequências indesejadas, estando essa avaliação em curso no âmbito da revisão do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 (ver também a secção 4.2.4 sobre bagagem de mão).

No que diz respeito às restantes partes da emenda 144, a Comissão considera que também seria mais adequado analisar o n.º 1 do novo artigo sobre os «objetos pessoais» no âmbito da revisão em curso do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo aos serviços aéreos, sendo que deste modo as medidas relativas aos objetos pessoais poderiam ser objeto de uma avaliação de impacto completa.

Em alternativa, se esta questão (o n.º 1) fosse abordada no Regulamento (CE) n.º 261/2004, os organismos nacionais de execução também teriam de ser responsáveis pela aplicação destas regras [note-se que o Parlamento Europeu não propôs uma emenda relativa às responsabilidades dos organismos nacionais de execução previstas no Regulamento (CE) n.º 2027/97 tal como proposto pela proposta de 2013 da Comissão]. Nesse caso, a Comissão poderia mostrar flexibilidade quanto à questão de saber se este tema é regulado pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004 ou pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97.

A Comissão pode aceitar o n.º 3 (relativo às informações a disponibilizar aos passageiros sobre os procedimentos a seguir em caso de esquecimento da bagagem de mão no compartimento da cabina). Tal deve ser regulado no Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Declaração de interesse relativamente ao equipamento de mobilidade

A emenda 199 diz respeito à declaração especial de interesse que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida podem fazer para cobrir o seu equipamento de mobilidade em caso de perda ou danos superiores ao montante de indemnização fixo previsto na Convenção de Montreal e no Regulamento (CE) n.º 2027/97. A emenda obrigaria a Comissão a adotar um modelo de formulário para efeitos dessa declaração especial. A Comissão opõe-se a esta obrigação, uma vez que cria encargos administrativos indevidos, nomeadamente para as transportadoras aéreas, dado que estas seriam obrigadas a utilizar um formulário diferente do habitualmente utilizado. A Comissão poderia aceitar a emenda 199, sob reserva da supressão da

obrigação da Comissão de adotar atos de execução que estabeleçam o modelo de formulário a utilizar.

Prazos

A posição do Parlamento Europeu difere da do Conselho no que diz respeito aos vários prazos impostos às transportadoras aéreas para informar os passageiros (emenda 88), reembolsar os passageiros (emendas 114, 124, 131), permitir uma prorrogação dos prazos em caso de ativação de um plano de contingência (emendas 118 — ver infra nas emendas rejeitadas — e 129) e receber uma reclamação por parte dos passageiros (emendas 165 e 180).

No que se refere à emenda 88, a Comissão concorda com o prazo proposto pelo Parlamento Europeu para que os passageiros sejam informados sobre um evento assim que a informação esteja disponível e, o mais tardar, 30 minutos após o evento, uma vez que o mesmo está em conformidade com a proposta da Comissão [ver artigo 14.º, n.º 5, do documento COM(2013) 130 final].

No que diz respeito às emendas 114 e 124, a Comissão concorda com o prazo de sete dias para os reembolsos ou pagamentos, apenas se não estiverem envolvidos intermediários. Caso estejam envolvidos intermediários, devem aplicar-se prazos alargados [ver o novo projeto de artigo 8.º-A do Regulamento (CE) n.º 261/2004 na proposta COM(2023) 753 final]. No que diz respeito à emenda 124, a Comissão manifesta-se a favor da prorrogação dos prazos em caso de ativação dos planos de contingência e, por conseguinte, apoia, a este respeito, a posição do Conselho, que propõe uma prorrogação do prazo para 30 dias para os reembolsos, enquanto o Parlamento Europeu propôs, na emenda 124, a supressão dessa prorrogação.

No que respeita à emenda 131, a Comissão pode concordar com o Parlamento Europeu no que se refere ao prazo de sete dias para o reembolso em caso de colocação em classe inferior, uma vez que esse prazo corresponde ao requisito previsto nas regras em vigor.

Controlo do cumprimento

A Comissão só pode aceitar parcialmente a resolução extrajudicial proposta nas emendas 40 e 185, uma vez que a Comissão se opõe à participação obrigatória das companhias aéreas nos procedimentos de resolução alternativa de litígios (RAL) e ao carácter vinculativo das decisões proferidas no âmbito desses procedimentos sem avaliação prévia. A RAL obrigatória com decisões vinculativas impostas a todos os Estados-Membros implicaria encargos administrativos adicionais e não foi cuidadosamente avaliada. A título de referência, o recente acordo sobre a revisão da Diretiva Viagens Organizadas também não introduz tais disposições no domínio das viagens organizadas por razões semelhantes.

4.2.3. Emendas aceites sob reserva de reformulação ou acordo de princípio

Circunstâncias extraordinárias

Na emenda 99, o Parlamento Europeu introduz um novo artigo sobre «circunstâncias extraordinárias», o qual estabelece, nomeadamente, que uma lista exaustiva de circunstâncias constante do anexo deve ser considerada «extraordinária», podendo essa lista ser alterada pela Comissão por meio de um ato delegado. A Comissão poderia aceitar a emenda 99 se a lista exaustiva fosse substituída por uma lista não exaustiva.

As emendas 86 e 93 preveem a obrigação de a transportadora aérea pagar uma indemnização pelos cancelamentos e atrasos, caso não apresente provas da existência de circunstâncias extraordinárias. No entanto, não foi fixado um prazo para a transportadora aérea apresentar essa prova. A fim de garantir a segurança jurídica e uma rápida resolução de litígios, a Comissão poderia aceitar estas emendas, se fosse acrescentado um prazo claro para a apresentação, pela transportadora aérea, da prova da existência de circunstâncias extraordinárias.

As emendas 215 a 239 dizem respeito a vários acontecimentos que constituem circunstâncias extraordinárias. Em substância, a lista de circunstâncias incluída pelo Parlamento Europeu reflete, em grande medida, a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça da União Europeia, mas em vários aspetos afasta-se da mesma. Sem prejuízo da sua posição segundo a qual a lista deve permanecer não exaustiva e sujeita a futuras emendas por meio de poderes delegados, a fim de assegurar a sua atualização, a Comissão poderia aceitar as circunstâncias específicas incluídas, desde que sejam redigidas de modo a refletir a abordagem geral desenvolvida pela jurisprudência.

Montantes e limiares de indemnização

No que diz respeito às emendas 100, 101 e 102 (montantes de indemnização por distância) e às emendas 105, 106 e 107 (limiares que desencadeiam a indemnização), a Comissão poderia, para facilitar um compromisso global, mostrar flexibilidade no que diz respeito aos limiares, bem como aos montantes da indemnização por atraso, desde que o acordo final reforçasse de forma mais eficaz e eficiente os direitos dos passageiros, tendo simultaneamente em conta o impacto na viabilidade financeira das transportadoras aéreas.

Ajustamento dos montantes de indemnização

Por meio da emenda 104, o Parlamento Europeu visa obrigar a Comissão a ajustar, de três em três anos, os montantes de indemnização através de um ato delegado. A Comissão pode dar o seu acordo de princípio à presente proposta, sob reserva da fixação de um período alargado de cinco anos para essa revisão, a fim de limitar os encargos administrativos.

Formulários pré-preenchidos

As emendas 88, 91, 97 e 111 introduzem a obrigação de as transportadoras aéreas fornecerem aos passageiros formulários pré-preenchidos para os pedidos de indemnização e de reembolso. A Comissão pode aceitar o princípio de exigir que as transportadoras aéreas forneçam formulários pré-preenchidos com vista a garantir que os passageiros possam fazer valer os seus direitos de forma mais eficaz, sob reserva de melhoria da redação no que diz respeito i) ao conteúdo do formulário e ii) às circunstâncias em que deve ser fornecido.

A emenda 156 deve ser objeto de reformulação, uma vez que também se refere a formulários pré-preenchidos relativos a queixas nos termos do artigo 15.º-A (emendas 164 a 171), que não menciona tais formulários.

Controlo do cumprimento

A Comissão aceita em princípio as emendas relacionadas com o tratamento de reclamações pelas transportadoras aéreas e pelos intermediários, o tratamento de reclamações pelos organismos nacionais de execução, a resolução alternativa de litígios, a designação dos organismos nacionais de execução e as funções de

supervisão do cumprimento executadas pelos organismos nacionais de execução. Porém, a fim de garantir clareza, coerência e segurança jurídica, as seguintes emendas devem ser reformuladas: 40, 165, 173, 179 e 180.

Delegação de poderes

A emenda 187 (exercício da delegação) confere à Comissão o direito de adotar atos delegados apenas por um período de cinco anos, com possibilidade de prorrogação. A Comissão poderia aceitar a emenda 187, desde que a delegação de poderes fosse conferida por um período ilimitado.

Reclamações relativas à bagagem

Por meio da emenda 194, o Parlamento Europeu introduz disposições específicas aplicáveis às reclamações dos passageiros relativas a bagagem danificada ou em atraso, prevendo especificamente de que modo os aeroportos devem disponibilizar os formulários de reclamação. Embora a Comissão concorde em princípio com esta emenda, apela à previsão de uma forma tecnologicamente mais neutra de fornecer o formulário de reclamação.

Relatório da Comissão

A emenda 211 prevê a obrigação de a Comissão apresentar um relatório sobre o funcionamento do regulamento alterado. A Comissão poderia aceitar a emenda 211, se o prazo de três anos fosse alargado para cinco anos a contar da data de entrada em vigor do regulamento alterado, a fim de permitir uma análise completa do seu impacto.

Pessoas com necessidades específicas

Por meio da emenda 143, o Parlamento Europeu visa responsabilizar as transportadoras aéreas, além do reencaminhamento e da prestação de assistência, pela indemnização das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida (PMR), bem como das crianças não acompanhadas, caso percam um voo devido a assistência insuficiente no aeroporto por parte da entidade gestora do aeroporto. A emenda incumbe a Comissão de especificar, através de um ato de execução, as modalidades desse regime e as vias de recurso disponíveis para as transportadoras aéreas junto das entidades gestoras dos aeroportos.

A proposta da Comissão não continha tal disposição, pelo que a Comissão não realizou uma avaliação de impacto sobre este aspeto. A Comissão observa que os Estados-Membros comunicaram muito poucos casos deste tipo durante as deliberações do Conselho.

A Comissão observa igualmente que a obrigação de prestar assistência a um passageiro com deficiência ou mobilidade reduzida num aeroporto incumbe à entidade gestora do aeroporto nos termos do Regulamento (CE) n.º 1107/2006. Uma eventual obrigação de a transportadora aérea pagar uma indemnização a um passageiro com deficiência ou mobilidade reduzida que não tenha sido efetivamente assistido pela entidade gestora de um aeroporto teria de ser acompanhada do direito explícito da transportadora aérea de reclamar essa indemnização junto da entidade gestora de um aeroporto.

Por conseguinte, a Comissão pode aceitar o princípio da emenda 143, sob reserva da inclusão destas importantes garantias jurídicas.

No que diz respeito às crianças não acompanhadas, a emenda prevê que a responsabilidade cabe à transportadora aérea que aceitou transportar a criança. Nesses casos, a Comissão pode aceitar a previsão de um direito a indemnização.

A Comissão sublinha também que um ato de execução só poderia abranger modalidades efetivas. O direito a indemnização enquanto tal, bem como outros direitos de obtenção de reparação, devem, por conseguinte, integrar os elementos essenciais do próprio direito incluído no ato de base.

4.2.4. Emendas não aceites pela Comissão

Considerandos

A emenda 54 apela à inclusão da proteção dos direitos dos passageiros nos acordos internacionais. A Comissão rejeita esta emenda, uma vez que não corresponde a nenhuma disposição substantiva no texto do regulamento.

Na emenda 55, o Parlamento Europeu apela à criação de instalações específicas nos aeroportos para os «passageiros com deficiência grave». A Comissão rejeita esta emenda, uma vez que a questão deve ser debatida no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1107/2006 relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo.

Definições

O Parlamento Europeu inclui uma nova definição de «custo do bilhete de avião» na emenda 57. A Comissão rejeita esta emenda, uma vez que esta questão é tratada na proposta de execução.

Por meio da emenda 58, o Parlamento Europeu adita uma definição de «reserva». Este termo não é utilizado noutras partes do regulamento, pelo que a definição é supérflua. Por conseguinte, a Comissão rejeita a emenda 58.

Por meio das emendas 62 e 63, o Parlamento Europeu elimina várias linhas na definição de «cancelamento». Uma vez que estes elementos derivam da jurisprudência, a sua supressão deixa a definição incompleta e ambígua. Por conseguinte, estas supressões são rejeitadas.

Por meio da emenda 68, o Parlamento Europeu aditou texto à definição de «voo de ligação», fazendo referência a um único contrato de transporte. Essa referência cruzada não é necessária e pode induzir em erro. Este aditamento é, por conseguinte, rejeitado.

Circunstâncias extraordinárias

Por meio da emenda 67, o Parlamento Europeu suprimiu a definição do termo «circunstâncias extraordinárias» e transferiu-a para o artigo 6.º-C. Por razões de coerência e em consonância com as orientações de redação legislativa¹, todas as definições devem constar de um único artigo (artigo 2.º). Esta supressão é, por conseguinte, rejeitada.

A Comissão rejeita as emendas 213 e 214 (caracterização das circunstâncias extraordinárias como «passíveis de ser consideradas circunstâncias extraordinárias»), uma vez que considera que tal caracterização das circunstâncias extraordinárias não é

¹ Guia prático comum do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão para as pessoas que contribuem para a redação de textos legislativos da União Europeia, 2015; orientação n.º 14.

clara e pode, por conseguinte, gerar insegurança jurídica e confusão para os passageiros.

A Comissão rejeita igualmente a emenda 213 porque esta visa alterar o estatuto da lista de «não exaustiva» para «exaustiva». Embora tal possa ter vantagens para a segurança jurídica, é importante evitar o risco de uma circunstância que deva ser extraordinária ser ignorada e não constar da lista.

A Comissão rejeita a emenda 240 (supressão da lista de circunstâncias não consideradas extraordinárias). Essa lista incluída no anexo 1, tal como inicialmente proposta pela Comissão em 2013, contribui para a clareza jurídica.

Âmbito de aplicação

O Parlamento Europeu propõe não limitar o âmbito de aplicação do regulamento aos voos que chegam à União operados por transportadoras da UE, alargando-o aos voos operados por todas as transportadoras, suprimindo a limitação «se a transportadora aérea operadora do voo em causa for uma transportadora aérea da União» (emenda 72). Tal significaria que os passageiros que voam com transportadoras de países terceiros que operam voos para aeroportos da UE seriam, pela primeira vez, abrangidos pelo regulamento, o que alargaria substancialmente a cobertura dos direitos dos passageiros em todo o espaço aéreo europeu.

A Comissão não propôs alterar o âmbito de aplicação do regulamento e não avaliou, na sua avaliação de impacto, o impacto desse alargamento.

Embora a Comissão permaneça aberta à revisão do âmbito de aplicação do regulamento, avaliando no futuro os riscos de conflito de jurisdições e as dificuldades de execução — tal como proposto na posição do Conselho em primeira leitura suprimida pela emenda 191 —, a Comissão não pode aceitar o alargamento imediato do âmbito de aplicação sem uma avaliação prévia. Por conseguinte, a Comissão rejeita as emendas 48, 72 e 191.

As emendas 75 e 76 suprimem as disposições da posição do Conselho em primeira leitura sobre a aplicação do regulamento ao aeroporto de Gibraltar. Uma vez que as disposições em causa refletem o ponto da situação dos debates em curso sobre um Acordo UE-Reino Unido, a Comissão opõe-se a estas supressões e, por conseguinte, rejeita as emendas 75 e 76.

Âmbito de aplicação pessoal

O artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 isenta certos passageiros do seu âmbito de aplicação, nomeadamente os passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público. Por meio da emenda 73, o Parlamento Europeu suprime essa isenção. A Comissão opõe-se a esta supressão, uma vez que a disposição previa uma isenção justificada (e limitada). Por conseguinte, a Comissão rejeita a emenda 73.

Recusa de embarque

A posição do Conselho em primeira leitura mantém na definição de «recusa de embarque» os motivos razoáveis enumerados na posição do Conselho (saúde, segurança, proteção ou documentação de viagem inadequada) para justificar uma recusa de embarque, uma vez que essas exceções já estão definidas no Regulamento (CE) n.º 261/2004 (artigo 2.º-J). A disposição está em consonância com o regulamento em vigor e a Comissão não propôs a emenda dessa definição.

Por meio da emenda 61, o Parlamento Europeu visa suprimir os motivos razoáveis. Isto significaria que as transportadoras aéreas teriam de tratar os casos de recusa de transporte de passageiros por razões legítimas como recusa de embarque. Na opinião da Comissão, tal implicaria um encargo excessivo para as transportadoras aéreas e não pode ser justificado. Por conseguinte, a Comissão rejeita a emenda 61.

Caso lhes seja recusado o embarque contra sua vontade, os passageiros podem optar pelo reembolso do preço do bilhete. Nos termos das regras em vigor, o reembolso deve ser concedido dentro do prazo aplicável aos reembolsos, ou seja, sete dias. O Parlamento Europeu solicita que os reembolsos em caso de recusa de embarque sejam concedidos imediatamente (emenda 79). A Comissão considera que tal implica um encargo indevido para a transportadora aérea operadora, uma vez que o preço do bilhete correspondente às partes não utilizadas do bilhete (segmentos de voo não utilizados) nem sempre pode ser imediatamente apurado, nomeadamente nos casos de voos de ligação. Por conseguinte, a Comissão rejeita a emenda 79.

Seguro/fundo de garantia

As emendas 50 e 87 introduzem a obrigação de as transportadoras aéreas fornecerem um seguro e um fundo de garantia. A Comissão não propôs tais regras, nem o Conselho. A Comissão não pode aceitar a introdução imediata de tais regras sem uma avaliação prévia. Por conseguinte, a Comissão rejeita as emendas 50 e 87, uma vez que já está a avaliar a necessidade de tais regras no contexto da revisão em curso do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo aos serviços aéreos.

Dupla indemnização

Em 2013, a Comissão propôs que o passageiro só pudesse invocar o seu direito a indemnização uma única vez se fosse reencaminhado o mais rapidamente possível para o seu destino final. O Conselho manteve esta disposição na sua posição em primeira leitura. Por meio da emenda 108, o Parlamento Europeu pretende que os passageiros possam continuar a invocar o seu direito a uma indemnização suplementar, caso sofram novas perturbações durante a viagem. Uma vez que o direito a indemnização apenas deve ser invocado uma vez durante a viagem, a Comissão visa manter o equilíbrio da sua proposta original e, por conseguinte, rejeita esta emenda.

Forma de pagamento

A Comissão rejeita a emenda 112, que elimina a possibilidade explícita de as transportadoras aéreas acordarem com o passageiro o pagamento de uma indemnização sob outras formas que não em numerário, como, por exemplo, sob a forma de um vale. A Comissão sublinha que esta é uma opção útil para determinados passageiros e deve, por conseguinte, ser mantida, embora sujeita ao consentimento expresso do passageiro.

Prazos

A posição do Parlamento Europeu exige, na emenda 84, que as transportadoras aéreas informem os passageiros, por via eletrónica, dos motivos do cancelamento, o mais tardar 30 minutos após a hora programada de partida. Dada a potencial complexidade dos motivos para os cancelamentos, este prazo é demasiado curto.

Na emenda 118, o Parlamento Europeu propõe a supressão da prorrogação do prazo para 30 dias para os reembolsos em caso de ativação dos planos de contingência. A

Comissão manifesta-se a favor da prorrogação do prazo de reembolso em caso de ativação dos planos de contingência, pelo que não pode aceitar a emenda 118.

A Comissão rejeita a emenda 129, uma vez que um prazo de três horas para a transportadora aérea cumprir a sua obrigação de prestar assistência aos passageiros pode não ser proporcionado em todos os casos (pode também ser mais curto, por exemplo, se a perturbação ocorrer após a meia-noite), a fixação de um índice de preços para o alojamento nos Estados-Membros causa elevados encargos administrativos, seria igualmente necessário um índice para os países terceiros e uma prorrogação do prazo em caso de ativação dos planos de contingência foi (provavelmente por erro) deixada em aberto.

Transferência de bilhetes

A Comissão rejeita a emenda 145 (direito de transferir o bilhete em caso de morte do passageiro ou de um familiar próximo), uma vez que considera que a transferência de um bilhete para outra pessoa poderia criar um mercado ilícito de bilhetes em segunda mão e, como tal, deve ser evitada.

Requisitos de informação em caso de bilhetes combinados

A posição do Conselho em primeira leitura incluía a obrigação de as transportadoras aéreas e os intermediários informarem claramente os passageiros, caso vendessem um bilhete abrangido por uma combinação de contratos de transporte aéreo. O texto suprimido visava clarificar aos passageiros que, caso os bilhetes não fossem vendidos no âmbito de um único contrato, os passageiros não beneficiariam do direito a indemnização, reembolso, reencaminhamento ou assistência em caso de perda de um voo subsequente.

Por conseguinte, a Comissão rejeita a emenda 151 que suprime essa obrigação.

Controlo do cumprimento

A Comissão rejeita a emenda 41 (publicação, pela Comissão, de uma lista de transportadoras que não cumprem o regulamento), uma vez que o considerando proposto não corresponde a nenhuma disposição substantiva do texto do regulamento. Além disso, a obrigação proposta para a Comissão constituiria um encargo administrativo excessivo.

A Comissão rejeita a emenda 168 (prazos/resposta às reclamações), uma vez que a abordagem proposta, segundo a qual se considera que a ausência de resposta da transportadora aérea ou do intermediário a uma reclamação constitui a aceitação das reclamações do passageiro, poderia ser de grande alcance e criar insegurança jurídica. Essa abordagem também não se enquadraria na arquitetura jurídica do tratamento de reclamações no âmbito do regulamento em causa, nem seria coerente com os mecanismos de tratamento de reclamações previstos na legislação em vigor em matéria de direitos dos passageiros relativamente a todos os meios de transporte.

A Comissão rejeita a emenda 182 (inspeções dos organismos nacionais de execução pela Comissão), uma vez que a obrigação proposta poderia ser incompatível com o princípio da subsidiariedade e teria também implicações administrativas e financeiras significativas para a Comissão.

A Comissão rejeita a emenda 186 (documentos de conformidade) devido aos encargos administrativos acrescidos que implicaria.

Transparência dos requisitos de bagagem autorizada

A Comissão rejeita a emenda 202 (transparência/aquisição de serviços essenciais de viagem/taxas adicionais), uma vez que as regras que definem o modo como estes serviços e taxas podem ser adquiridos e devem ser apresentados para efeitos de transparência são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo aos serviços aéreos.

Bagagem de mão

Na emenda 204, o Parlamento Europeu solicita que a bagagem de mão com uma dimensão máxima de 100 cm (soma da largura, do comprimento e da altura) e um peso máximo de 7 kg seja transportada pela transportadora aérea sem custos adicionais para o passageiro. Em especial, deve ter-se em conta que já foi lançada uma avaliação de impacto sobre estas duas questões, no contexto da revisão do Regulamento Serviços Aéreos, e que a consulta pública aberta terminou em dezembro de 2025. As opiniões das partes interessadas dividem-se quanto a estas duas questões. Em especial, a Comissão está preocupada com as possíveis consequências indesejadas da adoção de uma norma que atualmente não é amplamente utilizada. Tal poderia aumentar o risco de as companhias aéreas reduzirem as autorizações de bagagem de mão das suas medidas atuais, que estão próximas do máximo recomendado pela IATA (56 x 45 x 25 = 126 cm). Por conseguinte, a Comissão rejeita a emenda 204 e a disposição correspondente da emenda 144.

5. CONCLUSÃO

A Comissão continuará a apoiar o processo legislativo com vista a facilitar um resultado equilibrado e juridicamente sólido que garanta uma proteção eficaz dos passageiros, mantendo simultaneamente um quadro proporcionado e viável para o setor da aviação.

A Comissão continua empenhada em realizar um diálogo construtivo com ambos os legisladores nas próximas fases do procedimento.