



COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Orientaciones destinadas a aclarar determinadas normas de la UE aplicables a los pasajeros y al turismo, así como a los transportistas, en particular ante la actual disminución del suministro de carburorretores procedentes de Oriente Próximo

(C/2026/2669)

1. Introducción

Gracias a la solidaridad europea y a la coordinación y la rápida actuación tanto de los gobiernos como del sector del transporte, los pasajeros bloqueados en la región del Golfo pudieron regresar a sus hogares, demostrando claramente la resiliencia de nuestro sistema de transporte ante las crisis. Lamentablemente, el conflicto en Oriente Próximo sigue afectando a los sistemas europeos de transporte y turismo, debido, entre otras cosas, a las perturbaciones en el suministro de energía y al cierre de determinadas rutas aéreas y marítimas. Aunque los pasajeros hayan regresado a sus hogares, muchos marineros permanecen en buques bloqueados en la zona.

Las exportaciones de energía de esta zona por rutas marítimas se han reducido a cantidades insignificantes debido al cierre de facto del estrecho de Ormuz. En consecuencia, los precios del combustible de todos los modos de transporte se han disparado, afectando tanto a la competitividad de las empresas como a la asequibilidad de los servicios de transporte en la Unión y fuera de ella.

A pesar de estos efectos, en general, las opciones de viaje dentro de la UE y hacia ella no se han visto alteradas. La situación general se mantiene estable y, por el momento, no hay indicios concretos de escasez de combustible. No obstante, si persiste el conflicto, podrían surgir problemas de suministro, en particular de carburorretores. Los viajeros pueden sufrir contratiempos, tales como retrasos, cancelaciones, tiempos de viaje más largos y precios más elevados.

Aunque, por el momento, el impacto global del conflicto de Oriente Próximo en el turismo sigue siendo limitado, la Comisión está trabajando con los Estados miembros y las partes interesadas para seguir de cerca la evolución de la situación.

En el caso de los transportistas, el impacto más visible del conflicto de Oriente Próximo es el aumento de los precios de los combustibles, que afecta al coste del transporte por carretera, ferroviario, marítimo y aéreo.

Las presentes orientaciones tienen por objeto explicar, tanto a los pasajeros y viajeros como a los operadores, las posibilidades de protección establecidas en las normas de la UE. También sirven para informar a los Estados miembros y a las partes interesadas de la aplicación de otras normas pertinentes de la UE que permiten contrarrestar el aumento de precios o abordar situaciones derivadas de una posible escasez de carburorretores. A este respecto, contribuyen a una aplicación armonizada y coordinada de las normas pertinentes de la UE en todos los Estados miembros, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y contribuir a preservar la conectividad esencial.

En el punto 2 de las presentes orientaciones se establecen principios rectores para el turismo y los derechos de los pasajeros, y, en su punto 3, se ofrecen aclaraciones sobre el acervo en materia de transporte, centradas especialmente en la aviación. Estas orientaciones se basan en la Comunicación de la Comisión AccelerateEU⁽¹⁾, adoptada el 22 de abril de 2026.

Paralelamente, la Comisión, junto con los Estados miembros y las partes interesadas, permanecerá atenta a la evolución de la situación.

2. Turismo y derechos de los pasajeros y los viajeros

El turismo está estrechamente vinculado a la conectividad del transporte y se ve afectado por la situación actual. Por el momento, los datos disponibles indican que el impacto general sobre el turismo sigue siendo limitado, y que la demanda sigue siendo globalmente resiliente. Los primeros indicios apuntan también a una cierta reorganización de los patrones de viaje, con una reducción de los desplazamientos de larga distancia en determinadas rutas y una demanda relativamente mayor de viajes intraeuropeos y nacionales.

La Comisión está colaborando estrechamente con los Estados miembros y las partes interesadas para dar una respuesta coordinada. Dicha respuesta incluye la creación de una red específica para la coordinación frente a las crisis del turismo con el fin de facilitar el intercambio transfronterizo de información y la coordinación ante las crisis, prestando especial atención a los Estados miembros periféricos.

(1) COM(2026) 370 AccelerateEU – Unión de la Energía asequible y segura por medio de una actuación acelerada.

En la situación actual, a diferencia de lo ocurrido durante la crisis de la COVID-19, no se considera necesario adoptar medidas específicas para el sector turístico. Es esencial realizar un seguimiento continuo, en particular para evaluar las posibles consecuencias en los destinos, las empresas turísticas y las pequeñas y medianas empresas (pymes), incluidas las que dependen de mercados de larga distancia o están expuestas a costes de transporte más elevados.

Los pasajeros y viajeros siguen gozando de una sólida protección en virtud del Derecho de la UE. Esta protección incluye los derechos relacionados con el reembolso, el transporte alternativo, la asistencia y la información clara en caso de perturbaciones, en particular en virtud de la legislación de la UE sobre los derechos de los pasajeros ⁽²⁾ y los viajes combinados ⁽³⁾. Se recuerda a los operadores económicos su obligación de facilitar información precisa, transparente y oportuna a los viajeros, también en caso de cancelaciones o cambios en los servicios de viaje. Es fundamental concienciar a los pasajeros y a los viajeros sobre sus derechos. Todos los agentes implicados deben redoblar el esfuerzo para garantizar que los pasajeros y viajeros estén plenamente informados de sus derechos y puedan ejercerlos eficazmente en caso de perturbaciones.

a. *Derechos de los pasajeros aéreos*

Por lo que respecta a los derechos de los pasajeros aéreos, en virtud del Reglamento (CE) n.º 261/2004 ⁽⁴⁾, ante cualquier tipo de cancelación, el pasajero tiene derecho a elegir el reembolso, un transporte alternativo o un vuelo de vuelta, y también tiene derecho a asistencia en el aeropuerto.

Si una cancelación se produce menos de catorce días antes de la salida prevista, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá, en principio, pagar una compensación, salvo que haya ofrecido transporte alternativo al pasajero a su debido tiempo ⁽⁵⁾. No obstante, el transportista podrá quedar exento del pago de la compensación si puede probar que la cancelación se debió a circunstancias extraordinarias que no podían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables ⁽⁶⁾.

La Comisión considera que una escasez local de combustible que impida efectuar un vuelo puede considerarse una «circunstancia extraordinaria» ⁽⁷⁾. En cambio, no puede considerarse que las cancelaciones a causa de unos precios del combustible excepcionalmente elevados, y no de la escasez local de combustible, estén justificadas por «circunstancias excepcionales».

El combustible representa una parte significativa de los costes de las compañías aéreas y es bien conocida la considerable volatilidad de sus precios. Por ese motivo, muchas compañías se protegen contra el riesgo de volatilidad de los precios del combustible. Cuando los costes del combustible son elevados durante períodos más largos, el coste adicional se repercute finalmente en forma de tarifas aéreas más elevadas. La libertad de fijación de precios con arreglo al Reglamento sobre servicios aéreos ⁽⁸⁾ permite a las compañías aéreas ajustar los precios antes de la venta de los billetes para reflejar los cambios en sus costes de explotación y competir sobre esa base. La gestión de la volatilidad de los precios es una parte normal de la actividad de una compañía aérea.

Cuando los transportistas aéreos abonan pagos a los pasajeros en concepto de reembolso o de compensación, pueden hacerlo en efectivo o mediante bonos. No obstante, el reembolso en forma de bono solo es posible si el pasajero está de acuerdo. La Recomendación (UE) 2020/648 de la Comisión ⁽⁹⁾ establece varias características recomendadas de los bonos, en relación con su validez, flexibilidad, transferibilidad, reembolso y claridad, de forma que resulten más atractivos para los pasajeros o viajeros.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 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 se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (Texto pertinente a efectos del EEE) - Declaración de la Comisión (DO L 46 de 17.2.2004, p. 1).

⁽³⁾ Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 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 se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (Texto pertinente a efectos del EEE) - Declaración de la Comisión (DO L 46 de 17.2.2004, p. 1).

⁽⁵⁾ Artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004.

⁽⁶⁾ Según la jurisprudencia, la obligación de pagar una compensación puede no aplicarse si supusiera un sacrificio insostenible para las capacidades de la empresa del transportista aéreo en el momento pertinente. Sentencia de 11 de junio de 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19 del TJUE, ECLI:EU:C:2020:460, apartado 61, y sentencia de 4 de abril de 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 19.

⁽⁷⁾ La sentencia de 7 de julio de 2022, *SATA Internacional — Azores Airlines*, C-308/21, ECLI:EU:C:2022:533, apartado 28, concluye que un fallo generalizado del sistema de suministro de combustible en un aeropuerto puede constituir una «circunstancia extraordinaria» con arreglo al Reglamento (CE) n.º 261/2004, siempre que escape al control del transportista aéreo.

⁽⁸⁾ Artículo 22 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽⁹⁾ Recomendación (UE) 2020/648 de la Comisión, de 13 de mayo de 2020, relativa a los bonos ofrecidos a los pasajeros y a los viajeros como alternativa al reembolso de viajes combinados y servicios de transporte cancelados en el contexto de la pandemia de COVID-19 (DO L 151 de 14.5.2020, p. 10).

Para evitar litigios como los que surgieron durante la pandemia de COVID-19, se anima encarecidamente a las compañías aéreas y a los intermediarios de viajes a seguir estas recomendaciones. Asimismo, es esencial que apliquen las mejores prácticas, tal como se comprometieron a hacerlo, acordadas en los diálogos en el marco del mecanismo de cooperación en materia de protección de los consumidores establecido en virtud del Reglamento (UE) 2017/2394⁽¹⁰⁾. Estos compromisos siguen de aplicación en el contexto actual y garantizan, entre otras cosas, que, en caso de perturbaciones de los vuelos, los pasajeros reciban información clara sobre sus derechos, puedan ponerse fácilmente en contacto con las compañías aéreas y los intermediarios y sean reembolsados a su debido tiempo. En las mencionadas mejores prácticas se explica detalladamente la necesidad de ofrecer información suficiente e imparcial al pasajero sobre sus derechos y opciones, así como la necesidad de mantener una comunicación adecuada entre las compañías aéreas y los intermediarios de viajes. Las compañías aéreas y los intermediarios de viajes que no participaron en los mencionados diálogos deben aplicar las normas pertinentes como mejores prácticas.

b. *Viajes combinados*

La Directiva (UE) 2015/2302⁽¹¹⁾, sobre los viajes combinados, contiene disposiciones específicas para los viajeros que hayan adquirido una combinación de dos o más tipos diferentes de servicios de viaje (por ejemplo, vuelo y alojamiento). Los organizadores de viajes combinados deben ser fácilmente contactables y facilitar toda la información necesaria a los viajeros bloqueados en el lugar de destino del viaje, incluida la protección consular, y deben proponer servicios alternativos en función de la situación. Antes del inicio de los viajes combinados, tanto los organizadores como los viajeros pueden rescindir el contrato por circunstancias inevitables y extraordinarias, y los viajeros tienen derecho a un reembolso en un plazo de catorce días. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha confirmado que los organizadores pueden ofrecer un bono en lugar del reembolso en el plazo de catorce días⁽¹²⁾, si el viajero lo acepta voluntariamente, y que los derechos de reembolso a raíz de la rescisión de un contrato de viaje combinado deben incluir la protección frente a la insolvencia⁽¹³⁾.

Recientemente se han adoptado normas revisadas sobre los viajes combinados⁽¹⁴⁾, que contienen disposiciones más detalladas para facilitar el uso de los bonos, estableciendo, por ejemplo, sus características clave y los derechos pertinentes de los viajeros. Vista la crisis actual, la Comisión anima a los organizadores de viajes combinados a aplicar voluntariamente las nuevas normas sobre los bonos, si los ofrecen a los viajeros, incluso antes de que transcurran el plazo formal de transposición al Derecho nacional y el período de adaptación de seis meses.

c. *Recargos por combustible*

Las disposiciones sobre transparencia en la fijación de los precios de los billetes de avión del Reglamento (CE) n.º 1008/2008⁽¹⁵⁾ exigen que se indique en todo momento el precio final del billete, incluidos todos los elementos inevitables y previsibles del precio, al ofrecer, o publicar para el público en general, las tarifas de servicios aéreos. Dado que esta obligación se aplica explícitamente al precio final del billete que debe pagarse, se excluye cualquier cambio retroactivo del precio.

Por consiguiente, las compañías aéreas no pueden incluir términos y condiciones que les permitan aumentar el precio del billete por encima de lo anunciado en el momento de la compra por el mero hecho de que el combustible sea más caro de lo que habían previsto. Incluso si estas cláusulas flexibles se consideraran suplementos opcionales de precio⁽¹⁶⁾, tendrían que comunicarse de una manera clara, transparente y sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva, y el pasajero debe poder aceptarlas sobre una base de opción de inclusión. En consecuencia, las compañías aéreas cuyos términos y condiciones aún permiten aplicar recargos por combustible tras la venta de billetes deben modificar dichos términos y condiciones, al no ser conformes con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽¹⁰⁾ Diálogos con los intermediarios de las compañías aéreas.

⁽¹¹⁾ Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1).

⁽¹²⁾ Sentencia de 8 de junio de 2023, *Union fédérale des consommateurs*, C-407/21, ECLI:EU:C:2023:449, apartado 34, que confirmó que los organizadores de viajes combinados pueden invitar a los viajeros a aceptar voluntariamente un bono en lugar del reembolso en efectivo, en la medida en que esta posibilidad no les prive de su derecho al reembolso en efectivo.

⁽¹³⁾ Asuntos acumulados C-771/22 y C-45/23, fallo y apartados 90 y 91.

⁽¹⁴⁾ Directiva (UE) 2026/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2026, por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de dicha Directiva (DO L, 2026/1024, 8.5.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2026/1024/oj>).

⁽¹⁵⁾ Artículo 23 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽¹⁶⁾ En el sentido del artículo 23, apartado 1, cuarta frase, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

La Directiva sobre viajes combinados ofrece a los organizadores la posibilidad de aumentar el precio de un viaje combinado tras la celebración del contrato si esta posibilidad está estipulada en el contrato y si el aumento del precio es consecuencia directa de cambios en el precio del transporte de pasajeros derivados del coste del combustible o de otras fuentes de energía. En el caso de que se produzca tal aumento del precio del transporte de pasajeros debido al coste del combustible o de otras fuentes de energía, un aumento del precio de hasta un 8 % del precio del viaje combinado no requerirá el acuerdo del viajero ⁽¹⁷⁾. Si el incremento propuesto del precio supera el 8 % del precio del viaje combinado, el viajero podrá aceptar el incremento de precio o rescindir el contrato sin tener que pagar una penalización. Si un contrato de viaje combinado ofrece a los organizadores la posibilidad de aumentar los precios a causa del coste del combustible o de otras fuentes de energía, los viajeros tienen derecho a una reducción del precio si los precios del combustible disminuyen.

Solo se puede proponer un aumento de precio si el organizador informa al viajero de forma clara y comprensible al menos veinte días antes de la salida y ofrece una justificación de dicho aumento y un cálculo sobre un soporte duradero.

3. Transporte aéreo

Por lo que respecta a la aviación, no se ha notificado ninguna escasez de carburorreactores en la UE. Si persiste el conflicto en Oriente Próximo, podría producirse una escasez de carburorreactores, que a su vez podría afectar al transporte aéreo y, en particular, derivar en cancelaciones de vuelos. La situación también puede dar lugar a cambios en la política de abastecimiento de combustible de las compañías aéreas que parten de aeropuertos de la UE.

La presente comunicación establece principios rectores de forma específica en relación con las franjas horarias aeroportuarias, las obligaciones de abastecimiento de combustible, las obligaciones de servicio público y el uso de diferentes tipos de carburorreactores.

a. Franjas horarias aeroportuarias

El Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo (Reglamento sobre franjas horarias) ⁽¹⁸⁾ tiene como finalidad garantizar que, si la capacidad aeroportuaria es escasa, se haga un uso efectivo de las franjas horarias de aterrizaje y despegue atribuidas a las compañías aéreas de, como mínimo, el 80 % del tiempo. En determinadas circunstancias imprevisibles e inevitables ajenas al control de la compañía aérea, esta podrá quedar exenta de esta obligación, en particular en los casos siguientes:

- el cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo;
- una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos comunitarios relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente ⁽¹⁹⁾.

En este contexto, la Comisión respalda la Recomendación de 13 de marzo de 2026, actualizada el 21 de abril de 2026, de la Asociación Europea de Coordinadores de Aeropuertos (EUACA) «sobre la aplicación de la no utilización justificada de franjas horarias (JNUS) en relación con la crisis de Oriente Próximo / guerra de Irán en el contexto del conflicto armado» ⁽²⁰⁾. La Recomendación contempla, en particular, la posibilidad de que una de las situaciones mencionadas anteriormente se deba a la carencia de combustible como consecuencia del conflicto militar.

En ese caso, la JNUS debe aplicarse tanto a los aeropuertos de salida como a los de destino. Debe aplicarse también en la situación en la que un operador de transporte aéreo pueda obtener suficiente combustible en el aeropuerto A para realizar un vuelo desde el aeropuerto A hasta un aeropuerto de destino B, pero no pueda obtener suficiente combustible en el aeropuerto B debido a la limitación del suministro de carburorreactores en ese aeropuerto y, por tanto, no pueda efectuar el siguiente vuelo, ya sea de vuelta al aeropuerto A o a otro aeropuerto de destino.

La Comisión pide a la EUACA que actualice su Recomendación en caso necesario para aportar claridad y un enfoque armonizado sobre las situaciones en las que se concederá la JNUS, incluida su duración, y sobre las pruebas necesarias para que los coordinadores adopten una decisión, tales como el aviso a los aviadores (NOTAM), y que, al mismo tiempo, los coordinadores puedan distinguir entre las cancelaciones relacionadas con la escasez de combustible y las decisiones puramente comerciales de cancelar vuelos no rentables.

⁽¹⁷⁾ Artículo 10, apartado 1, letra a), y apartado 2, de la Directiva (UE) 2015/2302.

⁽¹⁸⁾ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

⁽¹⁹⁾ Artículo 10, apartado 4, del Reglamento sobre franjas horarias.

⁽²⁰⁾ *Recommendation on the application of JNUS with regard to the Middle East crisis / Iran war* [«Recomendación sobre la aplicación de la JNUS en relación con la crisis de Oriente Próximo / guerra de Irán»] (13 de marzo de 2026, actualizada el 21 de abril de 2026).

La Comisión considera que, en principio, el coste de los carburorreactores no puede considerarse una alteración grave de las operaciones que dé lugar a la JNUS en virtud del Reglamento de la UE sobre las franjas horarias ⁽²¹⁾.

Si la situación empeora y las flexibilidades existentes ya no son suficientes, la Comisión estudiará la posibilidad de proponer cambios temporales en el Reglamento, siempre y cuando estén justificados, para limitar cualquier posible impacto negativo en el mercado único.

b. *Obligaciones de abastecimiento de combustible para los operadores de aeronaves*

El Reglamento (UE) 2023/2405 (RFEUA) ⁽²²⁾ exige a los operadores de aeronaves que se abastezcan de, «como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente» en cada aeropuerto de salida de la Unión desde el que operen vuelos de transporte aéreo comercial ⁽²³⁾. No obstante, dicho Reglamento permite a los operadores de aeronaves situarse por debajo de ese umbral «por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del combustible» ⁽²⁴⁾.

Las Directrices interpretativas sobre la aplicación de las exenciones a las que se hace referencia en el artículo 5 del Reglamento RFEUA ⁽²⁵⁾ ofrecen ejemplos de acontecimientos que pueden requerir el abastecimiento de más combustible de aviación en el aeropuerto de salida para cumplir las normas de seguridad del combustible y, en consecuencia, correr el riesgo de no respetar el umbral en el aeropuerto de destino de la Unión establecido en el Reglamento RFEUA. Tales ejemplos comprenden:

«Casos de escasez de combustible de aviación [...] en el aeropuerto de destino, justificados por el correspondiente aviso a los pilotos o a las misiones aéreas (NOTAM, por sus siglas en inglés) o por una comunicación del proveedor de combustible (de estar disponible), o por cualquier otro informe en el marco del sistema de gestión descrito en el punto ORO.GEN.200, Sistema de gestión [...], del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión (informes de los pilotos, informes de otros operadores, informes de las autoridades o información facilitada por asociaciones de compañías aéreas)» ⁽²⁶⁾.

En tales casos, el año siguiente, como parte de sus obligaciones de notificación anual ⁽²⁷⁾, los operadores de aeronaves deben justificar debidamente a la autoridad competente pertinente y a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) la razón por la que se sitúan por debajo del umbral del 90 % establecido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento RFEUA.

La Comisión Europea invita a los Estados miembros a garantizar que los NOTAM se expidan lo antes posible en todos los casos de escasez de combustible de aviación en un aeropuerto determinado en el que se detecte dicha escasez, y a aceptar esos NOTAM como prueba suficiente para que los operadores de aeronaves que utilicen dicho aeropuerto queden exentos del requisito de abastecimiento del 90 % con arreglo al artículo 5, apartado 1, del Reglamento RFEUA.

Estos ejemplos de exenciones justificadas por el cumplimiento de las normas de seguridad del combustible no comprenden los casos de aumentos significativos de los precios de los carburorreactores y, por lo tanto, tales aumentos no se consideran justificaciones pertinentes para la aplicación de exenciones con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento RFEUA.

c. *Salvaguardia de la conectividad aérea esencial*

En caso de que el operador de una ruta sujeta a obligaciones de servicio público tenga dificultades para cumplir sus obligaciones en dicha ruta debido a la escasez de combustible o que unos precios del combustible excepcionalmente elevados hagan inviable la explotación al precio regulado de los billetes, se anima a los Estados miembros a utilizar, en la mayor medida posible, las cláusulas integradas en sus contratos. Muchos contratos celebrados desde la pandemia de COVID-19 incluyen cláusulas para adaptar las frecuencias, abordar las subidas de precios de los combustibles mediante cláusulas de indexación o incluso estipular casos de fuerza mayor en situaciones de cambios de circunstancias excepcionales que escapen al control de los operadores y de los Estados miembros.

Las normas de la UE también contemplan explícitamente un procedimiento especial en caso de interrupción repentina del servicio por parte de una compañía aérea seleccionada previamente para cumplir obligaciones de servicio público en una ruta concreta. Dichas normas permiten al Estado miembro seleccionar rápidamente una compañía aérea diferente, en caso de urgencia, para explotar esa ruta sujeta a obligaciones de servicio público durante un período de hasta siete meses ⁽²⁸⁾. En este caso, no es necesaria una licitación pública.

⁽²¹⁾ Artículo 10, apartado 4, letra a), tercer inciso.

⁽²²⁾ Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation) (DO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

⁽²³⁾ Artículo 5, apartado 1, del Reglamento RFEUA.

⁽²⁴⁾ Artículo 5, apartado 2, del Reglamento RFEUA.

⁽²⁵⁾ Directrices interpretativas sobre la aplicación de las exenciones que figuran en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation) (en lo sucesivo, «las directrices interpretativas»).

⁽²⁶⁾ Punto 4.2 de las Directrices interpretativas.

⁽²⁷⁾ Artículo 8 del Reglamento RFEUA.

⁽²⁸⁾ Artículo 16, apartado 12, del Reglamento (UE) 1008/2008.

Tal como se menciona en el Marco temporal de ayudas estatales, adoptado el 29 de abril de 2026 ⁽²⁹⁾ para contribuir a aliviar la presión por el aumento de los precios de los billetes, los Estados miembros también pueden proporcionar ayudas de carácter social a las personas que dependan de las rutas aéreas para satisfacer sus necesidades de conectividad. No es necesario notificar a la Comisión las ayudas de carácter social para el transporte de residentes en regiones alejadas si cumplen las condiciones establecidas en el artículo 51 del Reglamento general de exención por categorías. Toda ayuda con arreglo a esta disposición debe concederse de forma no discriminatoria respecto a los transportistas aéreos, sin tener en cuenta la identidad de la compañía aérea o el tipo de servicio prestado. La intensidad de la ayuda puede ser de hasta el 100 % del precio del billete de ida y vuelta desde o hacia la región alejada, incluidos todos los impuestos y tasas que el transportista facture al consumidor.

d. *Utilización de carburorreactor Jet A*

Las partes interesadas del sector están evaluando la viabilidad de utilizar carburorreactor Jet A en lugares tradicionalmente abastecidos con carburorreactor Jet A-1, como medida temporal y pragmática para garantizar la continuidad del suministro de combustible en todos los aeropuertos de la UE si se presenta una situación de escasez.

No existe ninguna obligación reglamentaria que imponga el uso de uno de esos dos tipos de combustible. Las aeronaves grandes suelen estar certificadas para funcionar tanto con carburorreactor Jet A como con carburorreactor Jet A-1; el primero suele utilizarse en América del Norte y en rutas transatlánticas con destino a Europa.

Tampoco existen obstáculos reglamentarios para el uso de carburorreactor Jet A importado en Europa, siempre que su uso se gestione y comunique adecuadamente a lo largo de toda la cadena de suministro de combustible para garantizar los más altos estándares de seguridad operacional. Un cambio de tipo de combustible dentro de un sistema logístico puede exigir el acuerdo de los usuarios conectados a dicho sistema.

Se invita a las partes interesadas a consultar el Boletín Informativo de Seguridad publicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) sobre esta cuestión ⁽³⁰⁾.

4. **Conclusión**

Si bien la presente Comunicación establece principios rectores para el turismo, los pasajeros y la aviación, la Comisión reconoce que el conflicto en Oriente Próximo afecta también a otros medios de transporte, especialmente en relación con el aumento del coste de los combustibles.

En el caso del transporte por carretera, el gasóleo representa tradicionalmente alrededor de un tercio de los costes de explotación de las empresas de este sector, que operan con márgenes muy reducidos. Teniendo en cuenta la enorme presencia de pymes en este sector, las actuales subidas de precios de los combustibles pueden tener como consecuencia que determinadas operaciones de transporte por carretera dejen de ser rentables.

En el caso del transporte marítimo, el brusco aumento de los precios del combustible ha generado una carga excepcional, repentina e inesperada en determinadas rutas marítimas, poniendo en peligro la continuidad y la viabilidad económica de estos servicios esenciales de conectividad marítima.

El aumento de los precios de los combustibles afecta también al transporte por vías navegables interiores y al transporte ferroviario.

El Marco temporal de ayudas estatales, adoptado el 29 de abril de 2026, para ayudar a los sectores afectados por el conflicto de Oriente Próximo, ofrece a los Estados miembros posibilidades de conceder ayudas a las empresas por el aumento del coste del gasóleo para operaciones de transporte en los sectores del transporte por carretera, ferroviario, marítimo y por vías navegables interiores.

En caso de que la crisis actual evolucione hacia un escenario de posible escasez de combustible, podrían estudiarse nuevas medidas para garantizar la continuidad de las actividades y el buen funcionamiento de las cadenas de suministro dentro de la UE.

La Comisión está siguiendo de cerca la situación de todos los modos de transporte y los posibles efectos del conflicto de Oriente Próximo en la conectividad, en particular a través de la activación de los puntos de contacto nacionales para el transporte establecidos en el marco del plan de contingencia en materia de transporte, y está dispuesta a adoptar medidas adicionales en caso necesario.

⁽²⁹⁾ Comunicación de la Comisión Marco temporal de ayudas estatales en respuesta a la crisis en Oriente Próximo (DO C, C/2026/2593, 5.5.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/2593/oj>).

⁽³⁰⁾ EASA - SIB No.: 2026-04 *Aviation Turbine Fuel – Use of Jet A Grade Fuel in a Jet A-1 Environment* [AESA. BIS 2026-04 «Combustible de turbinas de aviación. Utilización de carburorreactor Jet A en un entorno para carburorreactor Jet A-1»] <https://ad.easa.europa.eu/ad/2026-04>.