Message 201

Communication de la Commission - TRIS/(2026) 1947

Directive (UE) 2015/1535

Notification: 2026/0294/ES

Retransmission de la réponse de l'Etat membre notifiant (Spain) à une demande d'informations complémentaires (INFOSUP) de European Commission.

MSG: 20261947.FR

1. MSG 201 IND 2026 0294 ES FR 15-09-2026 16-07-2026 ES ANSWER 15-09-2026

2. Spain

3A. Ministerio de Asuntos Exteriores, UE y Cooperación
DG Coordinación del Mercado Interior y Otras Políticas Comunitarias
SG Asuntos Industriales, Energéticos, de Transportes y Comunicaciones, y de Medio Ambiente
d83-189@maec.es

3B. Subdirección General de Normativa, Atención a la Ciudadanía y Publicaciones
Secretaria General Técnica
Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030
Paseo del Prado, 18-20, 28014 Madrid
E-mail sgnap@dsca.gob.es

4. 2026/0294/ES - SERV - Services de la société de l’information

5.

6. DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA CONSOMMATION CONCERNANT LA DEMANDE D’INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES PRÉSENTÉE PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS LE CADRE DE LA NOTIFICATION TRIS RELATIVE AU PROJET DE LOI SUR LA CONSOMMATION DURABLE

Dans le cadre de la procédure de notification prévue par la directive (UE) 2015/1535, le 12 juin 2026, les autorités espagnoles ont notifié à la Commission européenne (notification 2026/294/ES) l’« avant-projet de loi sur la consommation durable » (ci-après dénommé « APL »).
À la suite de cette notification, la direction générale des consommateurs a reçu, le 3 juillet 2026, une lettre de la Commission européenne demandant des informations complémentaires (notification 2026/294/ES) concernant l’APL.

En conséquence, les informations complémentaires demandées dans la notification 2026/294/ES sont les suivantes :

Protection des Consommateurs

Publicité fondée sur la peur

Compte tenu du principe d’harmonisation totale prévu par la directive sur la publicité déloyale, les services de la Commission souhaitent préciser si le caractère déloyal des allégations publicitaires qui ne respectent pas les nouvelles exigences de l’article 27, paragraphe 2, deuxième alinéa, concernant les informations complémentaires devant

accompagner ces allégations, continuerait à être évalué au cas par cas, conformément aux articles 5 à 9 de la directive sur les pratiques commerciales déloyales (c'est-à-dire notamment en évaluant l'impact probable de la pratique commerciale sur le comportement économique du consommateur moyen).

Bien que, pour des raisons de cohérence législative, les nouvelles règles proposées concernant les communications commerciales qui recourent à la mise en avant d'un risque ou d'un danger comme principal moyen de persuasion commerciale soient intégrées dans la législation régissant les pratiques commerciales déloyales, l'objectif de cette mesure ne trouve pas son fondement dans la justification ni dans le champ d'application de la directive sur les pratiques commerciales déloyales (UCPD). Il convient de garder à l'esprit que la loi n° 3/1991 du 10 janvier 1991 sur la concurrence déloyale n'est pas une loi transposant la directive sur la concurrence déloyale (UCPD), mais qu'elle contient au contraire de nombreuses dispositions supplémentaires.

La présente proposition de règlement reflète l'exercice légitime des pouvoirs conférés aux États membres pour protéger la santé publique et garantir les droits fondamentaux des personnes, domaines dans lesquels le droit de l'Union européenne reconnaît une large marge d'appréciation aux autorités nationales. En particulier, l'article 168 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) attribue aux États membres la responsabilité de définir leurs politiques de santé et d'adopter les mesures nécessaires pour assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine, tandis que l'article 1er de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne proclame l'inviolabilité de la dignité humaine en tant que valeur fondatrice de l'ordre juridique européen. Dans cette optique, l'utilisation systématique de messages publicitaires s'appuyant sur la peur, l'anxiété ou l'exploitation d'états de malaise comme principal mécanisme de persuasion commerciale peut avoir des effets négatifs sur le bien-être psychologique des personnes et sur l'exercice normal de leur autonomie individuelle, en particulier lorsque ces techniques visent des groupes en situation de plus grande vulnérabilité ou sont particulièrement intenses à leur égard ; il est donc nécessaire de replacer ces messages dans leur contexte afin que les personnes puissent évaluer objectivement le message qu'elles reçoivent.

Dans ce contexte, le règlement ne vise pas à limiter la liberté d'entreprise ni à restreindre la diffusion de communications commerciales en raison de leur contenu économique ou des caractéristiques des biens ou services faisant l'objet de la promotion, mais plutôt à fixer des limites proportionnées à l'utilisation de certaines techniques de persuasion dont l'intensité pourrait être incompatible avec la protection de la dignité humaine, de la santé mentale et du libre épanouissement de la personnalité. Cette mesure constitue donc un exercice légitime des pouvoirs de l'État visant à protéger des intérêts généraux revêtant une importance particulière sur le plan constitutionnel et européen, tout en respectant pleinement le principe de proportionnalité, puisqu'elle se limite aux pratiques publicitaires qui exploitent la peur comme élément essentiel de la sollicitation commerciale ; des informations complémentaires doivent être fournies afin de permettre au public d'évaluer correctement le risque.

« Shrinkflation »

Les services de la Commission demandent aux autorités espagnoles de préciser si elles appliqueront ces mesures uniquement aux ventes réalisées dans des magasins physiques (soumises à l'article 5 de la directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs, ci-après « directive DDC », et à l'harmonisation minimale) ou si elles couvrent également les ventes à distance (en ligne) et les ventes hors établissement, qui sont soumises à l'article 6 de la directive DDC. Dans ce dernier cas, les services de la Commission demandent aux autorités espagnoles d'expliquer si ces exigences supplémentaires en matière d'information sont imposées conformément à la directive 2006/123/CE sur les services ou à la directive 2000/31/CE sur le commerce électronique, comme le prévoit l'article 6, paragraphe 8, de la directive DDC.

Les articles 5 et 6 de la directive DDC sont transposés, respectivement, à l'article 60, relatif aux informations précontractuelles dans le cadre des ventes en face à face, et à l'article 97, relatif aux informations précontractuelles pour les contrats à distance et les contrats hors établissement, du texte consolidé de la loi générale pour la défense des consommateurs et des usagers, approuvé par le décret royal législatif 1/2007 du 16 novembre 2007 (ci-après le « TRLGDCU »).
Pour sa part, l'article 20 du TRLGDCU fait référence aux informations devant figurer dans l'offre commerciale de biens et de services.

Compte tenu de ce qui précède, il convient de noter que les obligations en matière de « shrinkflation » s'appliquent à l'ensemble de la gamme de produits proposés au point de vente, ce qui a une incidence sur les informations à fournir et sur les pratiques commerciales qui, d'une manière adaptée aux moyens de communication utilisés, comprennent des informations sur les caractéristiques des biens ou des services et leur prix, permettant au consommateur ou à l'utilisateur de prendre une décision concernant le contrat, à moins que celle-ci ne puisse être clairement déduite du contexte.
Par conséquent, cette nouvelle proposition visant à renforcer l'information des consommateurs s'appliquerait aux contrats conclus dans des magasins physiques, ainsi qu'aux contrats à distance et à ceux conclus hors établissement.
En ce qui concerne le commerce en ligne, la proposition de règlement se fonde sur la nécessité de renforcer la transparence du commerce électronique et de veiller à ce que les consommateurs puissent prendre des décisions d'achat en toute connaissance de cause dans l'environnement numérique. Contrairement aux contrats conclus en face à face, dans le cadre des ventes réalisées par le biais de services de la société de l'information, le consommateur n'est pas en mesure d'évaluer directement les caractéristiques physiques du produit et doit se fonder essentiellement sur les informations mises à disposition par le vendeur via une interface électronique. Dans ce contexte, le fait de réduire la composition ou la quantité d'un produit tout en conservant une présentation sensiblement identique peut empêcher les consommateurs de percevoir correctement un élément objectivement pertinent pour leur décision d'achat. L'obligation de fournir des informations claires et bien visibles concernant cette réduction constitue donc une mesure visant à remédier à une asymétrie d'information inhérente au commerce électronique, renforçant ainsi la confiance des consommateurs dans ce canal de vente, conformément aux objectifs énoncés dans la directive 2000/31/CE relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information.
Par ailleurs, cette mesure s'inscrit dans le cadre établi par la directive 2000/31/CE, dont les articles 5 et 10 définissent un régime de transparence applicable aux prestataires de services de la société de l'information en leur imposant des obligations d'information visant à garantir le fonctionnement transparent du marché numérique. Le projet de règlement ne limite pas la liberté d'exercer une activité commerciale ni ne subordonne la commercialisation de produits dont la teneur a été réduite à des conditions particulières ; il n'introduit pas non plus de restrictions concernant la fixation des prix ou les caractéristiques des produits proposés. Son champ d'application se limite uniquement à exiger que toute circonstance objective susceptible d'avoir une influence significative sur la décision d'achat soit communiquée de manière claire et visible avant la conclusion du contrat électronique ; il s'agit d'une mesure appropriée, nécessaire et proportionnée pour assurer un niveau élevé de protection des consommateurs et renforcer la transparence dans le commerce électronique, sans perturber le fonctionnement normal du marché intérieur.
Pratique des prix dynamiques. Compte tenu du principe d'harmonisation totale prévu par la directive relative aux pratiques commerciales déloyales (UCPD), les services de la Commission invitent les autorités espagnoles à préciser si l'objectif principal de ces dispositions est la protection des consommateurs contre les pratiques commerciales trompeuses et, dans l'affirmative, si le caractère déloyal de ces pratiques doit encore être évalué au cas par cas.

Bien que, pour des raisons de cohérence législative, les nouvelles règles proposées concernant les communications commerciales qui recourent à la mise en avant d'un risque ou d'un danger comme principal moyen de persuasion commerciale soient intégrées dans la législation régissant les pratiques commerciales déloyales, l'objectif de cette mesure ne trouve pas son fondement dans la justification ni dans le champ d'application de la directive sur les pratiques commerciales déloyales (UCPD). Il convient de garder à l'esprit que la loi n° 3/1991 du 10 janvier 1991 sur la concurrence déloyale n'est pas une loi transposant la directive sur la concurrence déloyale (UCPD), mais qu'elle contient au contraire de nombreuses dispositions supplémentaires.
Ce règlement vise à garantir la transparence et l'intégrité du fonctionnement des marchés numériques en établissant des obligations d'information spécifiques concernant les systèmes automatisés de fixation des prix utilisés dans le commerce électronique. Le recours à des mécanismes algorithmiques capables d'ajuster en continu le prix d'un bien ou d'un service donné en fonction de multiples variables est une caractéristique de l'économie numérique qui engendre une asymétrie structurelle de l'information entre les opérateurs économiques et les utilisateurs du marché. Cette asymétrie ne découle pas du prix finalement proposé – dont la fixation reste à la discrétion de l'opérateur économique dans le cadre de l'exercice de la liberté d'entreprise –, mais plutôt de l'opacité inhérente au fonctionnement de ces systèmes, dans lesquels le destinataire ignore que le prix proposé s'inscrit dans un processus automatisé de variation continue et ne dispose pas d'informations suffisantes pour comprendre le contexte économique dans lequel il prend sa décision d'achat. Dans ce contexte, le règlement vise à renforcer la transparence des marchés numériques et la confiance dans les

services de la société de l'information en imposant des exigences de divulgation proportionnées concernant le fonctionnement des systèmes de tarification dynamique.
Cette mesure s'inscrit dans la lignée de l'évolution du droit de l'Union, qui impose des exigences croissantes en matière de transparence dans le fonctionnement des environnements numériques et des systèmes algorithmiques qui influencent les décisions économiques des utilisateurs. En particulier, la directive 2000/31/CE instaure un régime de transparence applicable aux prestataires de services de la société de l'information, par le biais d'obligations d'information visant à garantir le fonctionnement ouvert et fiable du commerce électronique, un objectif qui a par la suite été renforcé par les règlements européens relatifs aux services numériques et à l'intelligence artificielle. L'obligation de fournir des informations sur l'utilisation des systèmes de tarification dynamique, ainsi que sur les paramètres objectifs qui déterminent leur évolution dans le temps, constitue une mesure appropriée, nécessaire et proportionnée pour garantir la transparence sur le marché numérique, sans pour autant restreindre la liberté des entreprises de fixer leurs prix, perturber le fonctionnement des mécanismes de concurrence ou limiter l'utilisation d'outils de tarification algorithmique.

Les services de la Commission invitent les autorités espagnoles à préciser si les règles s'appliquent aux services aériens et, dans l'affirmative, comment elles sont compatibles avec les règles relatives à la liberté de tarification et à la transparence des prix énoncées aux articles 22 et 23 du règlement sur les services aériens.

D'une manière générale, la concurrence sur les prix constitue la pierre angulaire d'une concurrence libre et sans distorsion au sein du marché intérieur de l'UE. Les politiques tarifaires en constituent les fondements et doivent être protégées en tant que secrets d'affaires. Comment l'obligation, qui s'appliquerait vraisemblablement à tous les opérateurs et à tous les intermédiaires, de publier à la fois le prix minimal et le prix maximal et l'évolution complète dans le temps respecte-t-elle cette exigence?

Le règlement proposé est pleinement compatible avec les articles 22 et 23 du règlement (CE) n° 1008/2008, étant donné qu'il n'introduit aucune limitation à la liberté des transporteurs aériens de fixer leurs tarifs, de modifier leurs prix ou d'utiliser des systèmes de tarification dynamique. En particulier, la mesure ne fixe pas de prix maximaux ou minimaux, ne subordonne pas la fixation de ces prix à des critères économiques et ne restreint pas l'utilisation d'outils algorithmiques ou de techniques de gestion des performances (« yield management »), dont l'utilisation constitue une pratique bien établie dans le secteur du transport aérien. Son objectif se limite exclusivement à renforcer la transparence des informations fournies aux utilisateurs concernant le fonctionnement de ces systèmes lors de la commercialisation de services relatifs à un même vol ou à une même prestation à une date donnée, afin de garantir que la décision d'achat puisse être prise en toute connaissance de cause quant aux éléments influant sur l'évolution du prix proposé.
Cette mesure constitue en outre un prolongement logique de l'objectif de transparence inscrit à l'article 23 du règlement (CE) n° 1008/2008, en vertu duquel les tarifs aériens doivent être rendus publics de manière à permettre aux passagers de comprendre clairement le prix applicable et les différents éléments qui le composent. Le recours croissant à des systèmes automatisés de tarification dynamique a considérablement accru l'opacité du processus de fixation des tarifs, générant une asymétrie de l'information qui entrave la comparabilité effective des offres et l'exercice d'un choix libre et éclairé. Dans ce contexte, l'obligation de fournir des informations sur l'utilisation de systèmes de tarification dynamique et sur la fourchette de prix applicable à un même service pendant sa période de commercialisation ne remet pas en cause le régime de libre fixation des prix prévu à l'article 22 du règlement, mais renforce au contraire le principe de transparence qui sous-tend l'article 23 dudit règlement, au moyen d'une mesure proportionnée et non discriminatoire visant à améliorer le fonctionnement efficace et concurrentiel du marché du transport aérien dans l'intérêt de tous ses usagers.

Les services de la Commission souhaiteraient également obtenir des précisions concernant l'article 97 (informations précontractuelles relatives aux contrats à distance et aux contrats conclus hors établissement) de la loi générale modifiée relative à la protection des consommateurs et des utilisateurs. Les services de la Commission comprennent que l'article 97 de la loi couvre les exigences en matière d'information précontractuelle, conformément à l'article 6 de la directive DDC. Les services de la Commission comprennent que l'objectif de cette disposition est d'« avertir » les

consommateurs lorsque le prix a été configuré au moyen d'un système de tarification dynamique ou personnalisé, basé sur une prise de décision automatisée.

L'article 97, paragraphe 1, point f), de la TRLGDCU, qui traite des informations précontractuelles relatives aux contrats à distance et aux contrats conclus hors établissement, comprend une disposition stipulant que les consommateurs doivent être informés que le prix a été déterminé à l'aide d'un système de tarification dynamique ou personnalisé. Toutefois, l'article 97, paragraphe 1, point f), a une portée plus large que la simple fourniture d'informations, puisqu'il stipule, entre autres, que les paramètres ne doivent pas être discriminatoires ; qu'il existe une obligation de fournir des informations sur la fourchette de prix ; que l'entreprise est tenue de conserver les registres relatifs aux fourchettes de prix pendant trois ans ; et que tout manquement à ces dispositions entraînera le remboursement des sommes versées, etc., bien que ces dispositions aient été incluses dans cet article dans un souci de cohérence réglementaire.

Les services de la Commission souhaitent clarifier la finalité et la relation entre les deux dispositions suivantes de l'article 97, point f) (en italique, citation du projet de loi) : des informations doivent être fournies indiquant que le prix a été déterminé au moyen d'un système de tarification dynamique ou personnalisé, fondé sur une prise de décision automatisée, qui doit rester inchangé tout au long du processus d'achat, ainsi que les paramètres pris en compte pour déterminer ce prix ;
Une fois que le processus d'achat a commencé, aucune variation de prix ne peut être effectuée à aucun moment pour cet achat.

En ce qui concerne le premier paragraphe, l'objectif est de garantir que le prix indiqué soit le prix final que le consommateur devra payer, et que ce prix reste inchangé dès le moment où le consommateur entame le processus d'achat, afin d'éviter qu'il ne se retrouve dans une situation où, après avoir entamé l'achat d'un bien ou d'un service, il constate, au moment du paiement, que le prix a considérablement augmenté.
En ce qui concerne le deuxième paragraphe, celui-ci réaffirme que le prix ne peut être modifié, confirmant ainsi l'intention à l'origine de cette formulation.

Par ailleurs, les services de la Commission souhaiteraient savoir si les dispositions de l'article 97, point f), concernent uniquement les produits ou services du secteur financier ou si elles s'appliquent de manière plus générale à tous les contrats portant sur des biens et des services.

Les dispositions de l'article 97, point f), du TRLGDCU s'appliqueraient à tous les secteurs. Toutefois, pour le secteur financier, le terme « sources de données » a été utilisé au lieu de « paramètres », conformément à la terminologie définie pour ce secteur dans la directive (UE) 2023/2225 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relative aux contrats de crédit à la consommation.

Enfin, les services de la Commission souhaiteraient connaître les objectifs de ces exigences énoncées à l'article 97, point f).

Les services de la Commission souhaitent déterminer si ces dispositions constitueront des obligations supplémentaires en matière d'information précontractuelle, étant donné que les obligations d'information des consommateurs dans le cadre des contrats à distance et des contrats conclus hors établissement sont régies par l'article 6 de la directive DDC, comme expliqué ci-dessus. Dans l'affirmative, les services de la Commission demandent aux autorités espagnoles d'expliquer si ces exigences en matière d'informations complémentaires sont imposées conformément à la directive 2006/123/CE sur les services ou à la directive 2000/31/CE sur le commerce électronique, comme le prévoit l'article 6, paragraphe 8, de la directive DDC.

Le règlement proposé ne vise pas à discipliner les mécanismes de formation des prix, à limiter l'utilisation de systèmes dynamiques de détermination des prix ou à imposer des restrictions à la liberté d'entreprise dans le développement de stratégies commerciales fondées sur des outils algorithmiques. Il a pour seul objet de garantir la transparence des informations fournies lors du processus de conclusion de contrats par voie électronique, lorsque le prix proposé a été déterminé au moyen de systèmes automatisés de variation dynamique. Par conséquent, la mesure n'affecte pas la liberté des opérateurs de fixer les prix de leurs biens ou services, de modifier ces prix à tout moment ou d'utiliser des modèles de tarification dynamique ; elle établit plutôt une obligation de transparence concernant un aspect objectif du processus de conclusion de contrats par voie électronique qui est pertinent pour le bon fonctionnement des marchés numériques.
Cet objectif s'appuie sur les principes qui sous-tendent la directive 2000/31/CE, dont les articles 5 et 10, entre autres, établissent un cadre destiné à garantir la transparence des services de la société de l'information en imposant des obligations d'information aux fournisseurs de services électroniques. De même, l'article 22 de la directive 2006/123/CE vise à garantir que les destinataires des services disposent d'informations suffisantes pour prendre des décisions en connaissance de cause, en faisant de la transparence un élément essentiel au bon fonctionnement du marché intérieur.
La proposition de règlement s'appuie sur ces principes dans le contexte d'un paysage technologique qui s'est dessiné depuis l'adoption de ces deux directives, caractérisé par l'utilisation généralisée de systèmes algorithmiques capables d'ajuster automatiquement les prix en fonction de multiples variables qui restent invisibles pour l'utilisateur. Dans ce contexte, l'obligation de fournir des informations sur l'utilisation de ces systèmes et sur les paramètres objectifs régissant leur fonctionnement constitue une mesure appropriée pour remédier à l'asymétrie d'information inhérente à ce type de technologie, sans porter atteinte à la liberté des entreprises de fixer le prix final des biens ou des services, ni imposer de restrictions quant aux critères économiques utilisés pour déterminer ces prix.
Cette mesure respecte également le principe de proportionnalité, dans la mesure où elle se borne à exiger la transparence quant à l'utilisation de systèmes automatisés de détermination des prix, sans imposer la divulgation de l'algorithme utilisé, des modèles mathématiques mis en œuvre, des critères de pondération internes ou de toute autre information relevant du secret d'affaires. L'obligation de fournir des informations concerne exclusivement des aspects objectifs du processus contractuel permettant à l'utilisateur de reconnaître que le prix indiqué fait partie d'un système de tarification dynamique et de comprendre le contexte économique dans lequel il prend sa décision contractuelle. Le règlement préserve ainsi pleinement la liberté d'entreprise reconnue par l'article 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et respecte le principe de proportionnalité énoncé à l'article 52, paragraphe 1, de celle-ci, puisqu'il constitue la mesure la moins restrictive permettant d'atteindre l'objectif légitime consistant à renforcer la transparence et la confiance dans les marchés numériques.

Les services de la Commission souhaiteraient également obtenir des précisions concernant l'article 20, paragraphe c) (Informations nécessaires dans l'offre commerciale de biens et de services) de la loi générale modifiée pour la défense des consommateurs et des utilisateurs : le vendeur doit fournir des informations sur les prix de manière claire et compréhensible lorsque le prix a été fixé sur la base d'un système de tarification dynamique ou d'une tarification personnalisée, fondée sur une prise de décision automatisée.

Les services de la Commission souhaitent savoir si les informations relatives au recours à un système de tarification dynamique constitueront une obligation supplémentaire d'information précontractuelle pour les contrats à distance et hors établissement, étant donné que les obligations d'information des consommateurs pour ce type de contrats sont régies par l'article 6 de la directive DDC.
Dans l'affirmative, les services de la Commission demandent aux autorités espagnoles d'expliquer si ces exigences en matière d'informations complémentaires sont imposées conformément à la directive 2006/123/CE sur les services ou à la directive 2000/31/CE sur le commerce électronique, comme le prévoit l'article 6, paragraphe 8, de la directive DDC.

Il s'agirait d'une exigence d'information supplémentaire, applicable tant aux ventes physiques qu'aux ventes à distance, et les explications fournies au point précédent s'appliqueraient.

Dispositions relatives à la transposition de la directive (UE) 2024/1799 visant à promouvoir la réparation des biens : l'article 2, paragraphe 20, du projet de loi modifie l'article 127a de la loi générale sur la défense des consommateurs et des utilisateurs en ce qui concerne les services de réparation et les services après-vente.

L'article 127a, paragraphe 5, est libellé comme suit : 5. Il est interdit d'augmenter les prix des pièces de rechange lorsqu'elles sont utilisées dans le cadre de réparations. […]
Les autorités espagnoles pourraient-elles expliquer plus en détail le sens et l'objectif de cette interdiction ?

L'article 11, paragraphe 4, de la loi générale 26/1984 du 19 juillet 1984 pour la défense des consommateurs et des utilisateurs, désormais abrogée, contenait déjà cette formulation : « Il est interdit d'augmenter les prix des pièces de rechange lors de leur utilisation en réparation ou de facturer des frais de main-d'œuvre, de transport ou d'intervention supérieurs aux coûts moyens estimés dans chaque secteur ; les différents postes doivent être détaillés séparément sur la facture. »
Cette formulation a été reprise à l'article 127a du TRLGDCU.
Le texte du projet de loi préserve les droits acquis par les consommateurs espagnols depuis 1984 – tels que confirmés dans la version de 2007 – tout en les adaptant aux exigences de transposition de la directive (UE) 2024/1799 relative au droit à la réparation, sans pour autant les restreindre.
L'objectif est de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'augmentation artificielle des prix des pièces de rechange lorsqu'elles sont utilisées par un réparateur indépendant, par rapport aux prix publiés pour la même pièce.

L'article 3 du projet de loi introduit un mécanisme de cofinancement des coûts de réparation comme suit : (...)

Les services de la Commission considèrent que ces dispositions établissent des mesures visant à mettre en œuvre l'obligation faite aux États membres de promouvoir la réparation, conformément à la directive (UE) 2024/1799. Les services de la Commission souhaiteraient notamment obtenir les précisions suivantes :

En ce qui concerne l'article 3, paragraphe 2, comment le mécanisme de financement s'applique-t-il si les coûts de réparation sont inférieurs à 50 % du prix de vente ?

L'article 3, paragraphe 2, troisième alinéa, de l'APL constitue une exception aux règles énoncées à l'article 3, paragraphe 2, premier alinéa, points a), b) et c), qui s'appliquent en règle générale lorsque les circonstances exceptionnelles visées à l'article 3, paragraphe 2, troisième alinéa, ne s'appliquent pas.
En d'autres termes, la règle générale veut que les opérateurs participent au coût de la réparation à hauteur de pourcentages précis du prix de la réparation, à savoir 20 %, 10 % et 5 % du coût total.
À titre exceptionnel, si le coût de la réparation dépasse 50 % du prix de vente du bien sur le marché ou du prix auquel il a été commercialisé pour la dernière fois, c'est ce prix qui servira de base pour l'application des pourcentages susmentionnés. L'objectif de cette exception est d'éviter des contributions disproportionnées par rapport à la valeur de marché de l'actif.

En ce qui concerne l'article 3, paragraphe 5, les réparateurs sont-ils tenus de remettre aux consommateurs le formulaire européen d'informations sur la réparation s'ils souhaitent bénéficier du dispositif de financement ?

L'article 3, paragraphe 5, de l'APL précise que les réparateurs ne sont tenus de remettre aux consommateurs le formulaire européen d'informations sur la réparation que s'ils souhaitent bénéficier du dispositif de financement. S'ils ne souhaitent pas en profiter, cela reste facultatif.

Dans leurs remarques liminaires relatives à cette notification, les autorités espagnoles précisent que, pour bénéficier de

ce dispositif de financement, les consommateurs doivent s'adresser à un réparateur inscrit sur la plateforme européenne de réparation en ligne. Les autorités espagnoles pourraient-elles confirmer si les réparateurs agréés du fabricant peuvent également s'enregistrer sur la plateforme européenne de réparation en ligne ?
Tous les réparateurs, qu'ils soient ou non agréés par une marque spécifique, pourront s'inscrire sur la section nationale espagnole de la plateforme, quelle que soit leur relation avec les constructeurs.
Si les techniciens agréés du fabricant opèrent en tant que réparateurs et satisfont aux exigences fixées par la législation espagnole, ils peuvent être enregistrés.

Disposition concernant « la revente de contrats de fourniture de biens ou de services à des consommateurs ou à des utilisateurs finaux »

Par conséquent, les services de la Commission demandent aux autorités espagnoles de préciser si la disposition proposée sur la « revente de contrats » s'applique uniquement à la revente de billets pour des spectacles publics et des activités récréatives ou si elle couvre également la revente d'autres biens et services. Les services de la Commission souhaiteraient par ailleurs savoir si la limitation prévue en matière de prix de revente s'applique uniquement à la revente par des entreprises (professionnels), c'est-à-dire uniquement dans le cadre des relations entre entreprises et consommateurs, ou à toute forme de revente.

Cet article concerne la revente de contrats de fourniture de biens ou de services à des consommateurs ou à des utilisateurs finals, élargissant ainsi le champ d'application de la mesure initialement proposée relative à la revente de billets d'entrée à des manifestations publiques.
Cette mesure s'applique exclusivement à la revente de billets aux consommateurs finaux (B2C) et n'a aucune incidence sur les transactions entre entreprises (B2B).
Le rapport d'analyse d'impact réglementaire (MAIN) fera l'objet d'un examen afin d'éliminer toute incohérence éventuelle à cet égard.

Les autorités françaises sont invitées à préciser si les dispositions du projet notifié, notamment l'article 20, paragraphe 97, sont destinées à s'appliquer aux prestataires de services de la société de l'information au sens de la directive 2000/31/CE.

Les dispositions notifiées s'appliqueraient aux services de la société de l'information, au sens de la directive 2000/31/CE, destinés à l'achat électronique de biens ou de services par les consommateurs finaux.

Si le projet notifié s'appliquerait aux prestataires de services de la société de l'information établis dans des États membres autres que l'Espagne ;

Oui, il s'appliquerait à tous les fournisseurs destinant leurs offres commerciales à des consommateurs situés sur le territoire espagnol.

Dans l'affirmative, comment les autorités espagnoles entendent-elles se conformer aux exigences énoncées à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2000/31/CE, compte tenu notamment de l'affaire C-376/22 de la Cour de justice ;

Les mesures proposées ne constituent pas une mesure adoptée au titre de l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2000/31/CE, mais une réglementation générale et abstraite objectivement applicable à la fourniture de certains services de la société de l'information sur le territoire espagnol. À cet égard, la jurisprudence récente de la Cour de justice de l'Union européenne a précisé que le mécanisme prévu par cette disposition ne s'applique qu'aux mesures individualisées visant un service spécifique de la société de l'information fourni par un ou plusieurs opérateurs clairement identifiables. Elle ne s'étend pas aux règles nationales d'application générale qui fixent des obligations objectives pour une catégorie de prestataires de services. En conséquence, les dispositions prévues dans le projet de loi ne constituent pas une dérogation au principe du pays d'origine énoncé à l'article 3 de la directive 2000/31/CE, et elles ne visent pas non plus à restreindre la prestation transfrontalière de services par le biais de mesures individuelles visant les opérateurs établis

dans d'autres États membres. Par conséquent, elles ne sont pas soumises à la procédure spécifique prévue à l'article 3, paragraphe 4, de ladite directive.
Les mesures relatives à la transparence dans l'utilisation des systèmes de tarification dynamique, à l'information sur les réductions portées sur les produits vendus par voie électronique, ou à l'utilisation de certaines techniques de communication commerciale poursuivent un objectif réglementaire horizontal consistant à établir des normes générales en matière de transparence et de fonctionnement des marchés numériques, sans viser aucun prestataire de services en particulier ni imposer de restrictions individuelles à la libre prestation de services en provenance d'un autre État membre. Sa compatibilité avec le droit de l'Union doit donc être examinée à la lueur des règles matérielles d'harmonisation applicables et des principes de nécessité, de proportionnalité et de non-discrimination, mais pas du point de vue du régime exceptionnel prévu à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2000/31/CE, dont l'interprétation par la Cour de justice exclut expressément ce type de mesure générale et abstraite de son champ d'application.

Quelles seraient les obligations applicables aux services de la société de l'information, résultant du projet notifié ?

Le régime applicable en matière d'obligations et de responsabilités resterait celui établi par la législation existante, en particulier le règlement (UE) 2022/2065 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 relatif à un marché unique des services numériques et modifiant la directive 2000/31/CE (législation sur les services numériques).
En ce sens, les obligations découlant de l'APL, ainsi que la responsabilité de leur respect, incomberaient à l'opérateur mettant les services ou les produits sur le marché.

Quel serait le système de contrôle du respect de ces obligations et de leur mise en œuvre en ce qui concerne les services de la société de l'information et, en particulier, le non-respect éventuel de ces obligations entraînerait-il l'imposition d'amendes ou d'autres types de sanctions ou pénalités ?

Au regard de chacun des articles modifiés, les règles en matière de conformité et d'application seraient celles prévues par la TRLGDCU elle-même, dont le titre IV, relatif au pouvoir d'imposer des sanctions, définit les règles applicables aux sanctions en cas d'infractions de ce type.

Les services de la Commission souhaiteraient obtenir davantage d'informations afin de savoir si les dispositions du projet notifié sont également destinées à s'appliquer aux prestataires de services d'intermédiation en ligne, notamment, mais pas exclusivement, aux plateformes en ligne, telles que définies à l'article 3, point g), du règlement (UE) 2022/2065.

Comme indiqué ci-dessus, les mesures proposées ne modifient pas le régime de responsabilité établi dans la législation sur les services numériques et ne s'appliquent pas directement aux services intermédiaires ou aux plateformes en ligne régis par ledit règlement.

Transport aérien

Introduction d'un plafonnement des prix dans les situations d'urgence

L'article 22 du règlement sur les redevances aéroportuaires (ci-après « ASR ») donne aux compagnies aériennes le droit de fixer librement les prix et ne prévoit qu'une seule exception au titre de l'article 16, paragraphe 1, avec l'imposition d'une obligation de service public.
Les autorités espagnoles sont invitées à préciser en quoi l'introduction de règles ex ante relatives à un plafond tarifaire applicable aux tarifs aériens est compatible avec les articles 22 et 16 de l'ASR.

La deuxième disposition additionnelle de l'APL, relative à la notification des mesures concernant le transport aérien ou ferroviaire, stipule déjà que toutes les mesures prévues par la législation susceptibles d'affecter la liberté tarifaire dans le transport aérien ou ferroviaire doivent être conformes à la réglementation de l'Union européenne en la matière.

En particulier, toute mesure ayant une incidence sur le transport aérien ou ferroviaire doit être conforme à l'article 21 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.
En tout état de cause, la jurisprudence consolidée de la Cour de justice de l'Union européenne a établi que les libertés économiques peuvent faire l'objet de restrictions justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général, à condition que ces mesures respectent les principes de nécessité, de proportionnalité et de non-discrimination (voir, entre autres, les arrêts du 14 décembre 2004, Swedish Match, C-210/03 ; du 12 juin 2003, Schmidberger, C-112/00 ; et du 22 janvier 2013, Sky Österreich, C-283/11). La Cour a également réaffirmé que le contrôle de proportionnalité implique de vérifier que la mesure est appropriée pour atteindre l'objectif légitime poursuivi et qu'elle ne va pas au-delà de ce qui est strictement nécessaire.

Restrictions en matière de publicité fondées sur des préoccupations liées au développement durable

Les services de la Commission invitent les autorités espagnoles à préciser l'interaction entre le programme ReFuelEU Aviation et la restriction relative à la publicité pour les « services de transport fonctionnant exclusivement aux combustibles fossiles », et à indiquer si cette restriction s'applique aux services aériens exploités en partie avec du carburant durable dans le mélange de carburant ou sans mélange de carburant durable sur un vol donné. De plus, au moment de la promotion de la liaison aérienne, un transporteur aérien peut ne pas savoir si celle-ci sera assurée exclusivement à l'aide de combustibles fossiles ou en partie avec du carburant durable dans le mélange ; les intermédiaires sont encore moins susceptibles de disposer de cette information.

La restriction concernant la publicité pour les services de transport fonctionnant exclusivement aux combustibles fossiles s'inscrit dans le droit fil des objectifs de décarbonisation du secteur des transports fixés par la législation de l'Union européenne et constitue une mesure d'accompagnement visant à renforcer l'efficacité de la politique européenne en matière de transition énergétique. En particulier, le règlement (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation) établit un cadre réglementaire contraignant visant à promouvoir le remplacement progressif des carburants fossiles par des carburants d'aviation durables (CAD), en imposant des obligations croissantes en matière d'utilisation de ces carburants dans le but de réduire les émissions du transport aérien et de créer des conditions de concurrence favorables au développement de modes de transport plus durables. Le règlement proposé ne modifie pas ce cadre ni n'introduit d'exigences techniques supplémentaires pour la fourniture de services de transport ; il contribue plutôt à la réalisation de ses objectifs au moyen d'un instrument complémentaire qui oriente la communication commerciale vers des options compatibles avec la trajectoire de décarbonation définie par le législateur européen.

Par conséquent, la mesure proposée s'appliquerait aux services qui n'utilisent pas, même partiellement, une source de carburant qui n'est pas d'origine fossile.

L'article 15, paragraphe 1, du règlement ASR garantit aux transporteurs aériens la liberté de fournir des services partout dans l'Union. Les États membres peuvent restreindre cette liberté dans quatre situations clairement définies, dont l'une est notamment l'article 20 relatif aux mesures environnementales. Les services de la Commission souhaiteraient obtenir des précisions afin de savoir si les autorités espagnoles estiment que les restrictions en matière de publicité pour les services aériens constituent une restriction à la libre prestation de services, ainsi que les raisons qui les amènent à adopter cette position. Et, si elles constituent une restriction, quelle en est la base juridique ?

Le règlement proposé ne constitue pas une restriction à la libre prestation des services aériens intracommunautaires garantie par l'article 15 du règlement (CE) n° 1008/2008, étant donné qu'il ne porte pas atteinte au droit des transporteurs aériens communautaires d'exploiter des services de transport aérien et ne subordonne pas non plus l'accès au marché à l'obtention de permis, d'autorisations ou d'exigences administratives supplémentaires. Cette mesure n'impose aucune restriction en matière d'ouverture de liaisons, de fréquence des vols, de capacité offerte, de fixation des tarifs ou de conditions d'exploitation des services aériens, tout en préservant pleinement l'essence même de la libre prestation de services reconnue par ce règlement. Son champ d'application se limite exclusivement à la réglementation de certaines communications commerciales diffusées sur le territoire espagnol, sans porter atteinte au cadre juridique

régissant l'accès aux activités de transport aérien ou leur exercice.
Par conséquent, l'interdiction de certaines formes de publicité ne modifie pas les conditions de concurrence entre les compagnies aériennes et ne restreint pas non plus l'exercice de l'activité économique visée par le règlement (CE) n° 1008/2008 ; elle réglemente plutôt un aspect accessoire de la promotion commerciale de certains services dans la poursuite d'objectifs d'intérêt général compatibles avec le droit de l'Union. Le fait qu'une communication commerciale ne puisse pas être diffusée conformément aux conditions prévues par la législation nationale n'empêche pas la fourniture du service aérien concerné, ne limite pas la capacité des utilisateurs à contracter un tel service et ne modifie pas non plus le régime de libre accès au marché établi par l'article 15 du règlement. Cette mesure ne constitue donc pas une restriction au droit des compagnies aériennes d'exploiter des services aériens intracommunautaires, mais plutôt une réglementation des conditions dans lesquelles certaines communications commerciales peuvent être diffusées, adoptée dans le plein respect du principe de proportionnalité et sans porter atteinte à l'essence même des libertés économiques garanties par le droit de l'Union.

Dans ce contexte, les services de la Commission souhaiteraient obtenir davantage d'informations sur les conséquences que cela aurait sur la publicité relative aux vols aller-retour, dans le cas où l'un des trajets serait partiellement alimenté par des sources d'énergie non fossiles, tandis que l'autre serait alimenté à 100 % par des combustibles fossiles.

Dans le cas de services commercialisés en tant que billets aller-retour, la nature juridique de chacun des trajets composant le service doit être prise en compte, nonobstant le fait qu'ils sont tous deux commercialisés conjointement dans le cadre d'un seul contrat de transport. Aux fins de l'application de l'interdiction de publicité, chaque segment du trajet constitue un service de transport pouvant avoir ses propres caractéristiques énergétiques, en fonction du carburant effectivement utilisé pour fournir le service et de l'existence ou non d'alternatives alimentées en tout ou en partie par des sources d'énergie non fossiles dans les conditions énoncées dans l'APL. Par conséquent, le fait qu'une partie du trajet puisse être effectuée, même partiellement, à l'aide de carburants durables ou de sources d'énergie non fossiles ne modifie en rien la qualification juridique de la partie restante du trajet, dès lors que celle-ci continue d'être assurée exclusivement à l'aide de carburants fossiles.
Par conséquent, lorsqu'un service aller-retour comprend un trajet soumis à l'interdiction et un autre qui ne remplit pas les critères d'application de celle-ci, la communication commerciale ne doit pas présenter l'ensemble du service comme une offre unique et homogène contournant les restrictions prévues par le règlement. Dans de tels cas, l'opérateur ne peut faire de la publicité pour le service que si la communication établit une distinction claire et sans ambiguïté entre les deux étapes du voyage et évite d'attribuer au voyage dans son ensemble des caractéristiques environnementales qui découlent exclusivement de l'une d'entre elles. Dans le cas contraire, le fait d'utiliser un tronçon du trajet alimenté en partie par des sources d'énergie non fossiles pour promouvoir un service comprenant un autre tronçon alimenté exclusivement par des combustibles fossiles irait à l'encontre de l'objectif du règlement et permettrait de contourner son application par le regroupement contractuel de services présentant des caractéristiques énergétiques différentes.

Les services de la Commission invitent également les autorités espagnoles à expliquer en quoi l'application de cette disposition permettrait d'éviter toute discrimination à l'égard des aéroports dans lesquels les fournisseurs de carburant ne sont peut-être pas encore en mesure de fournir du carburant durable dans le cadre du mélange de carburants, ainsi qu'à l'égard des compagnies aériennes assurant des liaisons au départ ou à destination de ces aéroports, en tenant compte notamment du fait que ni les aéroports ni les compagnies aériennes ne décident quels aéroports les fournisseurs de carburant approvisionnent en carburant durable.

Le règlement proposé n'introduit aucune différence de traitement entre les aéroports, les compagnies aériennes ou les liaisons en fonction de leur situation géographique, de l'État membre dans lequel ils sont établis ou de l'aéroport à partir duquel ils opèrent, pas plus qu'il ne subordonne son application à la disponibilité de carburants d'aviation durables dans un aéroport donné. Le critère retenu par le règlement est exclusivement objectif et fonctionnel : il tient compte des caractéristiques énergétiques du service de transport faisant effectivement l'objet d'une promotion commerciale, ainsi que de l'existence, pour un même itinéraire, de solutions de mobilité alimentées, en tout ou en partie, par des sources d'énergie non fossiles. Par conséquent, la mesure ne fait pas de distinction en fonction de circonstances indépendantes de la volonté de l'opérateur et ne pénalise pas non plus les entreprises opérant à partir d'aéroports où la fourniture de CAD n'est pas encore pleinement établie ; elle applique plutôt un régime uniforme à toutes les communications

commerciales qui se trouvent dans la même situation objective.

De même, le règlement ne transfère pas aux transporteurs aériens ou aux gestionnaires d'aéroports les conséquences découlant des décisions prises par des opérateurs économiques tiers en ce qui concerne la fourniture de carburants durables. Le règlement (UE) n° 2023/2405 définit lui-même la mise en œuvre des CAD comme un processus progressif dont la réalisation dépend, entre autres, des obligations imposées aux fournisseurs de carburants et de l'évolution des capacités de production et de distribution dans l'ensemble de l'Union. La mesure nationale ne modifie pas cette répartition des responsabilités et n'impose aucune obligation supplémentaire aux compagnies aériennes en matière d'approvisionnement ou de disponibilité de CAD ; elle se contente de définir les conditions de diffusion de certaines communications commerciales, en tenant compte des caractéristiques objectives du service faisant l'objet de la promotion. Par conséquent, les éventuelles divergences pouvant survenir au cours de la mise en œuvre progressive du CAD ne découlent pas de la législation proposée, mais plutôt des évolutions concrètes divergentes du marché européen des carburants durables, comme l'avait d'ailleurs anticipé le législateur européen lui-même ; cela ne permet toutefois pas de conclure à l'existence d'une discrimination imputable à la législation nationale, qui reste générale, objective, non discriminatoire et proportionnée dans son application.

Les services de la Commission souhaiteraient également obtenir des précisions sur le raisonnement qui sous-tend le critère selon lequel il devrait exister un moyen de transport alternatif dont la durée du trajet ne dépasse pas de plus de deux heures et demie celle du service fonctionnant aux combustibles fossiles. Les autorités espagnoles sont notamment invitées à expliquer en quoi cette mesure permet d'atteindre un objectif (et lequel), en quoi elle est non discriminatoire, sur quelle base le seuil de deux heures et demie supplémentaires a été retenu et en quoi cette mesure n'est pas plus restrictive que nécessaire pour remédier aux problèmes. Les autorités espagnoles sont également invitées à confirmer qu'une telle analyse au cas par cas tiendra compte des déplacements effectués par des locomotives à moteur diesel ou des voitures à propulsion classique.

La restriction en matière de publicité ne s'applique que lorsqu'il existe une alternative de transport fonctionnant entièrement ou partiellement à partir de sources d'énergie non fossiles, permettant d'effectuer le même trajet dans un délai total ne dépassant pas de plus de deux heures et demie celui du service correspondant fonctionnant exclusivement à partir de combustibles fossiles. Ce critère vise à garantir que la mesure s'applique exclusivement aux cas où l'usager dispose d'une alternative de mobilité objectivement comparable d'un point de vue fonctionnel, évitant ainsi que la restriction publicitaire n'affecte les trajets pour lesquels les transports fonctionnant aux énergies fossiles restent la seule option raisonnablement équivalente. Le règlement vise donc à encourager une réorientation progressive de la demande vers des modes de transport ayant un impact climatique moindre, mais uniquement lorsque ce choix est réalisable dans la pratique sans imposer de sacrifices disproportionnés en termes d'accessibilité ou de durée des trajets.
La fixation d'un écart horaire maximal de deux heures et demie traduit l'exercice, par le législateur espagnol, de son pouvoir d'appréciation pour préciser, au moyen de critères objectifs et vérifiables, les conditions d'application d'une mesure visant à promouvoir les objectifs de décarbonisation des transports adoptés par l'Union européenne. Le choix de ce seuil n'a pas pour but d'identifier une limite scientifique absolue au-delà de laquelle une alternative de transport cesse d'être compétitive, mais plutôt d'établir un critère réglementaire uniforme, prévisible et facilement applicable permettant de distinguer les cas où il existe une alternative de transport équivalente sur le plan fonctionnel de ceux où le transport alimenté exclusivement par des combustibles fossiles reste la seule option raisonnablement comparable. Cette option législative est étayée par les données techniques disponibles sur la concurrence intermodale, qui indiquent que la durée totale du trajet est le principal facteur déterminant du choix entre le transport aérien et le transport ferroviaire et montrent que le transport ferroviaire à grande vitesse maintient une capacité de remplacement élevée pour le transport aérien lorsque les différences de temps restent dans des marges raisonnables.
Cette mesure est appropriée pour atteindre l'objectif visé, car elle limite la restriction en matière de publicité exclusivement aux services pour lesquels il existe une réelle possibilité de substitution par des modes de transport ayant un impact climatique moindre. De même, cette mesure est nécessaire, car un critère plus strict réduirait considérablement le champ d'application de la règle et compromettrait son efficacité, tandis qu'un seuil nettement plus élevé pourrait étendre la restriction à des trajets pour lesquels l'alternative disponible ne constituerait plus une option substantiellement équivalente pour l'utilisateur moyen. La fixation d'un paramètre temporel unique garantit également l'égalité de traitement entre les opérateurs et évite les évaluations individualisées ou discrétionnaires sur chaque liaison,

et ce, indépendamment du transporteur aérien, du gestionnaire d'infrastructure ou du mode de transport alternatif. Par conséquent, le règlement n'opère aucune discrimination entre les opérateurs économiques, mais applique un critère objectif, général et transparent, directement lié à l'objectif visé, en limitant la publicité uniquement dans les cas où une telle restriction peut contribuer efficacement à promouvoir un transfert modal compatible avec les objectifs de neutralité climatique fixés par le droit de l'Union européenne.
La fixation du seuil de deux heures et demie est objectivement étayée par l'expérience du corridor Madrid-Barcelone, qui est considéré comme l'un des principaux exemples européens de concurrence effective entre le transport aérien et le transport ferroviaire à grande vitesse. La mise en service de la ligne à grande vitesse a considérablement réduit les temps de trajet de porte à porte et a permis de positionner le transport ferroviaire comme une alternative pleinement compétitive au transport aérien, entraînant un transfert modal à grande échelle en faveur du rail sans qu'il soit nécessaire de restreindre l'offre de services aériens. Cette expérience montre que, lorsque la différence de temps entre les deux modes de transport reste dans des limites raisonnables, le temps cesse d'être un obstacle déterminant dans le choix de l'option ayant le moindre impact environnemental, d'autres facteurs – tels que la fréquence, le confort, l'accessibilité des gares, la fiabilité ou le prix – prenant une importance croissante dans la décision de l'usager. Dans ce contexte, la mention d'un écart maximal de deux heures et demie ne relève pas d'un choix arbitraire, mais traduit plutôt la volonté de limiter la mesure aux liaisons sur lesquelles la concurrence intermodale est réelle et effective, en veillant à ce que la restriction en matière de publicité ne s'applique que lorsqu'il existe une alternative de transport fonctionnellement équivalente, objectivement capable de répondre à la demande, tout en préservant, d'autre part, la pleine liberté de promouvoir les services pour lesquels une telle équivalence n'existe pas.
Le règlement respecte également le principe de proportionnalité, puisqu'il constitue la mesure la moins restrictive permettant d'atteindre l'objectif d'intérêt général poursuivi. En effet, il n'interdit pas la prestation des services de transport en question, ne restreint pas l'accès au marché, n'impose pas de conditions à l'ouverture de liaisons et n'empiète pas sur la liberté des opérateurs de fixer leurs tarifs ou d'organiser leurs activités. Son seul effet est de limiter la promotion commerciale de certains services lorsque des circonstances objectives permettent de conclure que l'utilisateur dispose d'une alternative de mobilité raisonnablement équivalente sur le plan fonctionnel et nettement moins polluante en termes d'émissions. Ainsi, l'intervention réglementaire établit un juste équilibre entre la protection des objectifs environnementaux poursuivis par l'Union européenne et le respect de la liberté d'entreprise et de la libre prestation de services, en limitant la restriction au minimum nécessaire pour garantir son efficacité.
De même, il est confirmé que toute analyse au cas par cas tiendra compte des déplacements effectués par des locomotives diesel ou des voitures conventionnelles.

Enfin, les autorités espagnoles sont invitées à préciser si l'interdiction de publicité s'applique également aux autres modes de transport et à l'aviation, et à expliquer comment une telle interdiction serait mise en œuvre pour les différents modes de transport (à savoir les trains à moteur diesel, les voitures classiques ou les navires).

L'interdiction de publicité prévue par l'APL s'appliquerait à tout type de moyen de transport, les solutions de remplacement existantes et le carburant utilisé pour les trajets concernés devant être analysés dans chaque cas.

Deuxième disposition supplémentaire – Obligation d'informer la Commission des mesures relatives à la tarification du transport aérien

Le projet de loi introduit une disposition obligeant les autorités espagnoles à notifier à la Commission toute mesure ayant une incidence sur la liberté de fixation des tarifs aériens, au motif que ces mesures doivent être conformes à la législation de l'Union européenne.

Les services de la Commission invitent les autorités espagnoles à préciser la base juridique d'une telle obligation de notification, ainsi que la base juridique sur laquelle la Commission serait habilitée à agir en réponse à cette notification.

Cette notification serait effectuée conformément aux dispositions de l'article 21 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de

services aériens dans la Communauté, qui prévoit un mécanisme de notification préalable des mesures d'urgence adoptées par un État membre et susceptibles de restreindre ou de subordonner à certaines conditions l'exercice des droits de trafic.

****

Commission européenne
Point de contact Directive (UE) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu