Mensaje 201

Comunicación de la Comisión - TRIS/(2026) 1947

Directiva (UE) 2015/1535

Notificación: 2026/0294/ES

Retransmisión de la respuesta del Estado miembro notificador (Spain) a una solicitud de informaciones complementarias (INFOSUP) de European Commission.

MSG: 20261947.ES

1. MSG 201 IND 2026 0294 ES ES 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 - Servicios de la sociedad de la información

5.

6. DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CONSUMO EN RELACIÓN CON LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN ADICIONAL CURSADA POR LA COMISIÓN EUROPEA EN EL MARCO DE LA NOTIFICACIÓN TRIS DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE CONSUMO SOSTENIBLE

En el marco del procedimiento de notificación establecido por la Directiva (UE) 2015/1535, las autoridades españolas notificaron a la Comisión Europea (notificación 2026/294/ES) el 12 de junio de 2026 el "Proyecto Preliminar de Ley sobre Consumo Sostenible" (en adelante, el APL).
Como consecuencia de esta notificación, esta Dirección General de Consumo, con fecha 3 de julio de 2026, recibió escrito de la Comisión Europea solicitando se emitiera información complementaria (notificación 2026/294/ES) sobre el APL.

En consecuencia, a continuación se facilita la información complementaria solicitada en la notificación 2026/294/ES:

Protección de los Consumidores

Publicidad del “miedo”

A la luz del principio de armonización total de la UCPD, los servicios de la Comisión desean aclarar si la injusticia de las declaraciones publicitarias que no cumplirán los nuevos requisitos del artículo 27(2), segundo subpárrafo, respecto a la información adicional que se proporcionará con dichas declaraciones, seguiría evaluándose caso por caso conforme a los

artículos 5-9 de la UCPD (es decir, también evaluando el probable impacto de la práctica comercial en la comportamiento económico del consumidor medio).

Si bien, por coherencia normativa, la nueva regulación propuesta en relación con comunicaciones comerciales que utilicen la exposición a un riesgo o peligro como principal argumento para la persuasión comercial se incardina en la normativa reguladora de las prácticas comerciales desleales, la finalidad de la medida no se entronca con el espíritu ni el ámbito de cobertura de la UCPD. Es preciso tener en cuenta que la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal no es una ley de transposición de la UCPD, si no que contiene muchos elementos adicionales.

La presente propuesta de regulación responde al legítimo ejercicio de las competencias que corresponden a los Estados miembros para la protección de la salud pública y la salvaguarda de los derechos fundamentales de las personas, ámbitos en los que el Derecho de la Unión Europea reconoce un amplio margen de apreciación a las autoridades nacionales. En particular, el artículo 168 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea atribuye a los Estados miembros la responsabilidad sobre la definición de sus políticas de salud y la adopción de las medidas necesarias para garantizar un elevado nivel de protección de la salud humana, mientras que el artículo 1 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea proclama la inviolabilidad de la dignidad humana como valor fundacional del ordenamiento europeo. Desde esta perspectiva, la utilización sistemática de mensajes publicitarios que recurren al miedo, a la ansiedad o a la explotación de estados de inquietud como mecanismo principal de persuasión comercial puede producir efectos negativos sobre el bienestar psicológico de las personas y sobre el normal ejercicio de su autonomía individual, especialmente cuando tales técnicas se dirigen o resultan especialmente intensas respecto de colectivos en situación de mayor vulnerabilidad, por lo que resulta necesario contextualizar dichos mensajes para que las personas valoren objetivamente el mensaje recibido.

En este contexto, la regulación no persigue limitar la libertad de empresa ni restringir la difusión de comunicaciones comerciales por razón de su contenido económico o de las características de los bienes o servicios promocionados, sino establecer límites proporcionados al empleo de determinadas técnicas persuasivas cuya intensidad pueda resultar incompatible con la protección de la dignidad de la persona, la salud mental y el libre desarrollo de la personalidad. La medida se configura, por tanto, como una manifestación del legítimo ejercicio de las competencias estatales para la protección de intereses generales de especial relevancia constitucional y europea, respetando plenamente el principio de proporcionalidad al circunscribirse a aquellas prácticas publicitarias que instrumentalizan el miedo como elemento esencial de captación comercial, debiéndose facilitar información complementaria que permita a la ciudadanía valorar adecuadamente el riesgo.

Reduflacción

Los servicios de la Comisión solicitan a las autoridades españolas que aclare si los aplicarán solo a las ventas en tiendas físicas (sujetas al artículo 5 del CRD y armonización mínima) o si también cubren ventas a distancia (online) y fuera del local que están sujetas al artículo 6 del CRD. En este último caso, los servicios de la Comisión solicitan a las autoridades españolas que expliquen si estos requisitos adicionales de información se imponen conforme a la Directiva de Servicios 2006/123/CE o a la Directiva de comercio electrónico 2000/31/CE según lo dispuesto en el artículo 6(8) de la CRD.

Los artículos 5 y 6 de la Directiva CRD se trasponen respectivamente en los artículos 60, relativo a la información previa al contrato en las compraventas presenciales, y 97, relativo a la información precontractual de los contratos a distancia y los contratos celebrados fuera del establecimiento mercantil, del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2207, de 16 de noviembre (en adelante, TRLGDCU). Por su parte, el artículo 20 del TRLGDCU se refiere a la información necesaria en la oferta comercial de bienes y servicios. Por lo anterior, hay que señalar que las obligaciones sobre reduflación se aplican al conjunto de la oferta comercial de bienes en el punto final de venta afectando a la información a facilitar a las prácticas comerciales que, de un modo adecuado al medio de comunicación utilizado, incluyan información sobre las características del bien o servicio y su precio, posibilitando que el consumidor o usuario tome una decisión sobre la contratación, y siempre que no pueda desprenderse claramente del contexto.
En consecuencia, esta nueva propuesta de información adicional al consumidor afectaría tanto a los contratos celebrados

en tiendas físicas, como a los contratos a distancia o a los celebrados fuera del establecimiento.
En relación con el comercio online, la normativa propuesta encuentra su fundamento en la necesidad de reforzar la transparencia en el comercio electrónico y garantizar que las personas consumidoras puedan adoptar decisiones de compra plenamente informadas en el entorno digital. A diferencia de la contratación presencial, en las ventas realizadas a través de servicios de la sociedad de la información el consumidor no tiene la posibilidad de apreciar directamente las características físicas del producto, dependiendo esencialmente de la información que el operador pone a su disposición mediante la interfaz electrónica. En este contexto, la reducción del contenido o cantidad de un producto manteniendo una presentación sustancialmente idéntica puede dificultar la correcta percepción de una circunstancia objetivamente relevante para la decisión económica del consumidor. La obligación de informar de forma clara y visible sobre dicha reducción constituye, por tanto, una medida dirigida a corregir una asimetría informativa propia del comercio electrónico, reforzando la confianza de los consumidores en este canal de comercialización, en línea con los objetivos perseguidos por la Directiva 2000/31/CE sobre determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información.
Asimismo, la medida resulta compatible con el marco establecido por la Directiva 2000/31/CE, cuyos artículos 5 y 10 configuran un régimen de transparencia aplicable a los prestadores de servicios de la sociedad de la información mediante la imposición de obligaciones de información destinadas a garantizar un funcionamiento transparente del mercado digital. La regulación proyectada no limita la libertad de empresa ni condiciona la comercialización de productos cuyo contenido haya sido reducido, ni introduce restricciones sobre la fijación de precios o las características de los bienes ofrecidos. Su alcance se limita exclusivamente a exigir que una circunstancia objetiva susceptible de influir de manera significativa en la decisión de compra sea comunicada de forma clara, visible y previa a la contratación electrónica, constituyendo una medida adecuada, necesaria y proporcionada para garantizar un elevado nivel de protección de las personas consumidoras y reforzar la transparencia del comercio electrónico, sin alterar el normal funcionamiento del mercado interior.
Práctica de precios dinámicos A la luz del principio de armonización total bajo la UCPD, los servicios de la Comisión invitan a las autoridades españolas a aclarar si el principal objetivo de estas disposiciones es la protección de los consumidores frente a un marketing engañoso y, en ese caso, si la injusticia de tales prácticas sigue siendo evaluada caso por caso

Si bien, por coherencia normativa, la nueva regulación propuesta en relación con comunicaciones comerciales que utilicen la exposición a un riesgo o peligro como principal argumento para la persuasión comercial se incardina en la normativa reguladora de las prácticas comerciales desleales, la finalidad de la medida no se entronca con el espíritu ni el ámbito de cobertura de la UCPD. Es preciso tener en cuenta que la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal no es una ley de transposición de la UCPD, si no que contiene muchos elementos adicionales.
La presente regulación responde al objetivo de garantizar la transparencia y la integridad del funcionamiento de los mercados digitales mediante el establecimiento de obligaciones específicas de información respecto de los sistemas automatizados de determinación de precios utilizados en el comercio electrónico. La utilización de mecanismos algorítmicos capaces de modificar de forma continua el precio de un mismo bien o servicio en función de múltiples variables constituye una característica propia de la economía digital que introduce una asimetría informativa estructural entre operadores económicos y usuarios del mercado. Dicha asimetría no deriva del precio finalmente ofertado, cuya determinación continúa correspondiendo libremente al empresario en ejercicio de la libertad de empresa, sino de la opacidad inherente al funcionamiento de estos sistemas cuando el destinatario desconoce que el precio ofertado forma parte de un proceso automatizado de variación continua y carece de información suficiente para comprender el contexto económico en el que adopta su decisión de contratación. En este contexto, la regulación persigue reforzar la transparencia de los mercados digitales y la confianza en los servicios de la sociedad de la información mediante obligaciones de información proporcionadas respecto del funcionamiento de los sistemas dinámicos de fijación de precios.
La medida resulta coherente con la evolución del Derecho de la Unión hacia una creciente exigencia de transparencia en el funcionamiento de los entornos digitales y de los sistemas algorítmicos que condicionan las decisiones económicas de los usuarios. En particular, la Directiva 2000/31/CE configura un régimen de transparencia aplicable a los prestadores de servicios de la sociedad de la información mediante obligaciones de información destinadas a garantizar un funcionamiento abierto y fiable del comercio electrónico, finalidad que ha sido posteriormente reforzada por la normativa europea sobre servicios digitales y sobre inteligencia artificial. La obligación de informar sobre la utilización de sistemas dinámicos de fijación de precios, así como sobre los parámetros objetivos que delimitan su evolución temporal,

constituye una medida adecuada, necesaria y proporcionada para garantizar la transparencia del mercado digital sin restringir la libertad empresarial para fijar precios, alterar el funcionamiento de los mecanismos de competencia ni limitar la utilización de herramientas algorítmicas de determinación de precios.

Los servicios de la Comisión invitan a las autoridades españolas a aclarar si las normas se aplican a los servicios aéreos y, en caso afirmativo, cómo son compatibles con las normas de libertad de precios y transparencia de precios de los artículos 22 y 23 de la ASR.

En un contexto general, la competencia en materia de precios es la piedra angular de una competencia libre y sin distorsiones dentro del mercado interior de la UE. Las políticas de fijación de precios constituyen los fundamentos de esto y deben salvaguardarse como secretos comerciales. ¿En qué medida la obligación —que, presumiblemente, se aplicaría a todos los operadores y a cualquier intermediario— de publicar tanto el precio mínimo como el máximo, así como la evolución completa a lo largo del tiempo, cumple con ese requisito?

La regulación proyectada resulta plenamente compatible con los artículos 22 y 23 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, al no introducir limitación alguna sobre la libertad de las compañías aéreas para fijar sus tarifas, modificar sus precios o emplear sistemas dinámicos de determinación tarifaria. En particular, la medida no establece precios máximos o mínimos, no condiciona los criterios económicos utilizados para su fijación ni restringe la utilización de herramientas algorítmicas o de técnicas de gestión del rendimiento (yield management), cuyo empleo constituye una práctica consolidada en el sector del transporte aéreo. Su objeto se limita exclusivamente a reforzar la transparencia de la información facilitada a los usuarios respecto del funcionamiento de dichos sistemas cuando se comercializan servicios correspondientes a un mismo vuelo o prestación en una fecha determinada, garantizando que la decisión de contratación pueda adoptarse con pleno conocimiento de las circunstancias que condicionan la evolución del precio ofertado. Asimismo, la medida constituye un desarrollo coherente del objetivo de transparencia consagrado en el artículo 23 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, conforme al cual las tarifas aéreas deberán hacerse públicas de forma que permitan al usuario conocer con claridad el precio aplicable y los distintos conceptos que lo integran. La creciente utilización de sistemas automatizados de fijación dinámica de precios ha incrementado significativamente la opacidad del proceso de formación de las tarifas, generando una asimetría informativa que dificulta la comparabilidad efectiva de las ofertas y el ejercicio de una elección libre e informada. En este contexto, la obligación de informar sobre la utilización de sistemas dinámicos de precios y sobre el intervalo de precios aplicable al mismo servicio durante su periodo de comercialización no altera el régimen de libre formación de precios establecido en el artículo 22 del Reglamento, sino que refuerza el principio de transparencia que inspira su artículo 23, mediante una medida proporcionada, no discriminatoria y orientada a mejorar el funcionamiento eficiente y competitivo del mercado del transporte aéreo en beneficio de todos sus usuarios.

Los servicios de la Comisión también agradecerían aclaraciones sobre el artículo 97 (información precontractual sobre contratos a distancia y fuera de los establecimientos mercantiles) de la Ley General modificada para la Defensa de Consumidores y Usuarios. Los servicios de la Comisión entienden que el artículo 97 de la Ley cubre los requisitos de información precontractual, según el artículo 6 de la CRD. Los servicios de la Comisión entienden que el objetivo de esta disposición es "advertir" a los consumidores cuando el precio ha sido configurado mediante un sistema de precios dinámico o personalizado, basado en la toma de decisiones automatizada.

El artículo 97.1.f) del TRLGDCU, correspondiente a la información precontractual de los contratos a distancia y los contratos celebrados fuera del establecimiento mercantil, dedica parte de su redacción a señalar que se deberá informar que el precio ha sido configurado mediante un sistema de precios dinámicos o personalizados. No obstante, el 97.1.f) tiene un contenido más amplio que el meramente informativo, al indicar, entre otras cosas cuestiones, que los parámetros no deben ser discriminatorios, la obligación de informar del rango de precios, la obligación del empresario de conservar durante 3 años el histórico de rangos, que el incumplimiento dará lugar a la devolución de las cantidades

abonadas, etc), si bien por coherencia normativa se han introducido estas disposiciones en este artículo.

Los servicios de la Comisión desean aclarar el propósito y la relación entre las siguientes dos normas del artículo 97, apartado (f) (en cursiva, cita del proyecto de ley): se deberá proporcionar información de que el precio ha sido configurado mediante un sistema de precios dinámico o personalizado, basado en la toma de decisiones automatizada que debe permanecer sin cambios durante todo el proceso de compra, así como los parámetros considerados para llevar a cabo dicha configuración de precios;
Una vez iniciado el proceso de compra, no se puede hacer variación de precio en ningún momento para dicha compra.

Respecto del primer apartado, el propósito es garantizar que el precio ofrecido es el precio final que pagará el consumidor, y que el precio permanezca inalterado desde el momento en el que consumidor inicie el proceso de compra, evitándose así la situación en la que los consumidores inician en proceso de compra de un bien o servicio y, a la hora de realizar el pago, ese precio se ha incrementado sustancialmente.
Respecto del segundo apartado, reitera la imposibilidad de variación del precio, corroborando la finalidad que se persigue con la redacción.

Además, los servicios de la Comisión desean entender si las disposiciones del artículo 97, apartado (f) se refieren únicamente a los productos o servicios del sector financiero o si se aplican de forma más amplia a todos los contratos de bienes y servicios.

Las disposiciones del artículo 97 f) del TRLGDCU resultarían de aplicación a todos los sectores. No obstante, para el sector financiero se ha utilizado el concepto “fuentes de datos”, en lugar de “parámetros”, el línea con la terminología prevista para dicho sector en la Directiva (UE) 2023/2225 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativa a los contratos de crédito al consumo

Por último, los servicios de la Comisión desearían conocer los objetivos de estos requisitos del artículo 97, letra f).

Los servicios de la Comisión desean saber si estas disposiciones supondrán requisitos adicionales obligatorios de información precontractual, teniendo en cuenta que los requisitos de información al consumidor en los contratos a distancia y celebrados fuera del establecimiento están regulados en el artículo 6 de la DDC, tal y como se ha explicado anteriormente. En caso afirmativo, los servicios de la Comisión piden a las autoridades españolas que expliquen si estos requisitos de información adicional se imponen de conformidad con la Directiva 2006/123/CE relativa a los servicios o la Directiva 2000/31/CE sobre el comercio electrónico, tal como se establece en el artículo 6, apartado 8, de la DDC.

La regulación proyectada no tiene por finalidad disciplinar los mecanismos de formación de precios, limitar la utilización de sistemas dinámicos de determinación de precios o imponer restricciones a la libertad de empresa en el desarrollo de estrategias comerciales basadas en herramientas algorítmicas. Su objeto se circunscribe exclusivamente a garantizar la transparencia de la información suministrada durante el proceso de contratación electrónica cuando el precio ofertado haya sido determinado mediante sistemas automatizados de variación dinámica. En consecuencia, la medida no afecta a la libertad de los operadores para fijar los precios de sus bienes o servicios, modificar dichos precios en cualquier momento o emplear modelos de precios dinámicos, sino que establece una obligación de transparencia respecto de una circunstancia objetiva del proceso de contratación que resulta relevante para el adecuado funcionamiento de los mercados digitales.
Esta finalidad encuentra apoyo en los principios que inspiran la Directiva 2000/31/CE, cuyos artículos 5 y 10, que no son numerus clausus, configuran un régimen dirigido a garantizar la transparencia de los servicios de la sociedad de la información mediante la imposición de obligaciones de información a los prestadores de servicios electrónicos. Del mismo modo, el artículo 22 de la Directiva 2006/123/CE persigue asegurar que los destinatarios de los servicios dispongan de información suficiente para adoptar decisiones fundadas, configurando la transparencia como un elemento

esencial para el correcto funcionamiento del mercado interior. La regulación proyectada desarrolla dichos principios respecto de una realidad tecnológica posterior a la aprobación de ambas Directivas, caracterizada por la utilización generalizada de sistemas algorítmicos capaces de modificar automáticamente los precios en función de múltiples variables que permanecen ocultas para el usuario. En este contexto, la obligación de informar sobre la utilización de estos sistemas y sobre los parámetros objetivos que delimitan su funcionamiento constituye una medida adecuada para corregir la asimetría informativa inherente a este tipo de tecnologías, sin interferir en la libertad empresarial para determinar el precio final de los bienes o servicios ni imponer limitación alguna sobre los criterios económicos empleados para su fijación.
La medida responde, además, al principio de proporcionalidad, al limitarse a exigir transparencia respecto del empleo de sistemas automatizados de determinación de precios, sin imponer la divulgación del algoritmo utilizado, de los modelos matemáticos empleados, de los criterios de ponderación internos o de cualquier otra información constitutiva de secreto empresarial. La obligación informativa se refiere exclusivamente a elementos objetivos del proceso de contratación que permiten al usuario conocer que el precio ofertado forma parte de un sistema de variación dinámica y comprender el contexto económico en el que adopta su decisión de contratación. De este modo, la regulación preserva íntegramente la libertad de empresa reconocida por el artículo 16 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y respeta el principio de proporcionalidad establecido en su artículo 52.1, al constituir la medida menos restrictiva para alcanzar el objetivo legítimo de reforzar la transparencia y la confianza en los mercados digitales.

Los servicios de la Comisión también agradecerían que se aportaran aclaraciones sobre el artículo 20, letra c) (Información que debe figurar en la oferta comercial de bienes y servicios), de la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios modificada: el comerciante deberá facilitar la información sobre el precio de forma clara y comprensible cuando dicho precio se haya fijado sobre la base de un sistema de fijación dinámica de precios o de precios personalizados, basado en la toma de decisiones automatizada.

Los servicios de la Comisión desean aclarar si la información relativa al uso de un sistema de fijación dinámica de precios constituirá un requisito obligatorio adicional de información precontractual para los contratos a distancia y celebrados fuera del establecimiento, teniendo en cuenta que los requisitos de información al consumidor para dichos contratos se regulan en el artículo 6 de la DDC.
En caso afirmativo, los servicios de la Comisión piden a las autoridades españolas que expliquen si estos requisitos de información adicional se imponen de conformidad con la Directiva 2006/123/CE relativa a los servicios o la Directiva 2000/31/CE sobre el comercio electrónico, tal como se establece en el artículo 6, apartado 8, de la DDC.

Se trataría de un requisito de información adicional, tanto para la comercialización física como a distancia, resultando de aplicación las explicaciones facilitadas en el punto anterior.

Disposiciones relativas a la transposición de la Directiva (UE) 2024/1799 por la que se promueve la reparación de mercancías: El artículo 2, apartado 20, del proyecto de Ley modifica el artículo 127 bis de la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios en lo relativo a los servicios de reparación y posventa.

El artículo 127 bis, apartado 5, se redacta como sigue: 5. Queda prohibido incrementar los precios de los repuestos al aplicarlos en las reparaciones. […]
¿Podrían las autoridades españolas explicar con más detalle cuál es el significado y la finalidad de esta prohibición?

El artículo 11.4 de extinta Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, hoy derogada, ya recogía esta redacción: “Queda prohibido incrementar los precios de los repuestos al aplicarlos en las reparaciones y cargar por mano de obra, traslado o visita cantidades superiores a los costes medios estimados en cada sector, debiendo diferenciarse en la factura los distintos conceptos.”

Esta redacción tuvo su continuidad en el Artículo 127 bis del TRLGDCU.
La redacción del proyecto notificado mantiene los derechos adquiridos por los consumidores españoles desde 1984, confirmados en la redacción del 2007, y adaptándolos a las exigencias de la transposición de la Directiva (UE) 2024/1799, de derecho a reparar, pero sin retroceder en derechos.
La finalidad radica en que no pueda haber un incremento artificial de los precios de las piezas de repuesto cuando son utilizadas por un reparador independiente respecto de los precios hechos públicos sobre la misma pieza.

El artículo 3 del proyecto de Ley establece un mecanismo de cofinanciación de los gastos de reparación, tal y como se indica a continuación: (…)

Los servicios de la Comisión entienden que estas disposiciones establecen medidas para dar cumplimiento a la obligación de los Estados miembros de fomentar la reparación, de conformidad con la Directiva (UE) 2024/1799. En este contexto, los servicios de la Comisión desearían solicitar las siguientes aclaraciones sobre su funcionamiento:

En relación con el artículo 3, apartado 2, ¿cómo se aplica el mecanismo de financiación si los costes de reparación son inferiores al 50 % del precio de venta?

El artículo 3.2, tercer párrafo del APL es una excepción a las reglas del artículo 3.2, primer párrafo, letras a), b) y c), que será lo que aplique como regla general, cuando no concurran las circunstancias excepcionales del 3.2 tercer párrafo.
Es decir, la regla general es que los operadores contribuyan a la reparación con determinados porcentajes sobre el precio de la reparación, concretamente 20%, 10% y 5%, de la misma.
Como excepción, en el supuesto de que el coste de la reparación supere el 50% del precio de venta del bien en el mercado o del precio al que fue comercializado por última vez, este será el precio sobre el que se tengan que aplicar los porcentajes anteriormente mencionados. Esta excepción tiene como finalidad evitar contribuciones desproporcionadas en relación con el valor de mercado del bien.

En relación con el artículo 3, apartado 5, ¿están obligados los reparadores a facilitar a los consumidores el formulario europeo de información sobre reparaciones si desean acogerse al programa de financiación?

El artículo 3 (5) del APL especifica que los reparadores estarán obligados a proporcionar a los consumidores el Formulario Europeo de Información de Reparación, únicamente en el caso de que quieran beneficiarse del esquema de financiación. En el caso de que no deseen acogerse al mismo, es voluntario.

En sus observaciones preliminares a esta notificación, las autoridades españolas señalan que, para poder acogerse al programa de financiación, los consumidores deben acudir a un reparador registrado en la plataforma europea de reparaciones en línea. ¿Podrían las autoridades españolas confirmar si los reparadores autorizados por el fabricante también pueden registrarse en la plataforma europea de reparación en línea?
En la sección nacional de España de la plataforma podrán registrarse todos reparadores sean o no oficiales de marca, independientemente de la vinculación que tengan con los fabricantes.
Si los técnicos autorizados del fabricante funcionan como reparadores y cumplen los requisitos previstos en la legislación española, podrán registrarse.

Disposición sobre «la reventa de contratos de suministro de bienes o servicios a consumidores o usuarios finales»

Los servicios de la Comisión piden a las autoridades españolas que aclaren si la disposición propuesta sobre la «reventa de contratos» se aplica únicamente a la reventa de entradas para espectáculos públicos y actividades recreativas o también abarca la reventa de otros bienes y servicios. Además, los servicios de la Comisión agradecerían que se aclarara si la limitación establecida respecto al precio de reventa se aplica únicamente a la reventa por parte de empresas (profesionales), es decir, solo en el contexto de las relaciones entre empresas y consumidores, o bien a cualquier tipo de

reventa.

El artículo se refiere a la reventa de contratos para la prestación de bienes o servicios a consumidores o usuarios finales, ampliándose el ámbito de aplicación de la medida inicialmente propuesta relativa a la reventa de entradas para espectáculos públicos.
La medida es únicamente de aplicación a la reventa de entradas a consumidores finales (B2C), sin afectar a las relaciones comerciales entre empresas (B2B).
Se revisará la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) para eliminar cualquier potencial incoherencia al respecto.

Servicios de la sociedad de la información. Se invita a las autoridades españolas a que confirmen si las disposiciones del proyecto notificado, en particular los artículos 20 y 97, están destinadas a aplicarse a los prestadores de servicios de la sociedad de la información en el sentido de la Directiva 2000/31/CE.

Las disposiciones notificadas resultarían de aplicación a los servicios de la sociedad de la información, en el sentido de la Directiva 2000/31/CE, destinados a la contratación de bienes o servicios por vía electrónica por parte de personas consumidoras finales.

Si el proyecto notificado se aplicaría a los prestadores de servicios de la sociedad de la información establecidos en el territorio de Estados miembros distintos de España;

Sí, resultarían de aplicación a todos los prestadores que dirijan sus ofertas comerciales a consumidores radicados en territorio español.

En caso afirmativo, cómo se proponen las autoridades españolas cumplir los requisitos establecidos en el artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2000/31/CE, en particular a la vista del asunto C-376/22 del Tribunal de Justicia

Las medidas propuestas no constituyen una medida adoptada al amparo del artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2000/31/CE, sino una regulación general y abstracta aplicable con carácter objetivo a la prestación de determinados servicios de la sociedad de la información en el territorio español. En este sentido, la reciente jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha precisado que el mecanismo previsto en dicho precepto únicamente resulta aplicable a medidas individualizadas dirigidas frente a un determinado servicio de la sociedad de la información prestado por uno o varios operadores concretamente identificables, quedando excluidas de su ámbito las normas nacionales de carácter general que establecen obligaciones objetivas para una categoría de prestadores En consecuencia, la regulación prevista en el APL no constituye una excepción al principio del control en el Estado miembro de origen previsto en el artículo 3 de la Directiva 2000/31/CE, ni pretende restringir la libre prestación transfronteriza de servicios mediante decisiones singulares frente a operadores establecidos en otros Estados miembros, por lo que no resulta sometida al procedimiento específico contemplado en el artículo 3, apartado 4, de dicha Directiva.
Las medidas relativas a la transparencia en la utilización de sistemas dinámicos de fijación de precios, a la información sobre reducciones de contenido de los productos comercializados por medios electrónicos o a la utilización de determinadas técnicas de comunicación comercial responden a una finalidad regulatoria de carácter horizontal consistente en establecer estándares generales de transparencia y funcionamiento de los mercados digitales, sin dirigirse frente a un prestador concreto ni imponer restricciones individualizadas a la libre prestación de servicios procedentes de otro Estado miembro. Su compatibilidad con el Derecho de la Unión debe examinarse, por tanto, a la luz de las normas materiales de armonización aplicables y de los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación, pero no desde la perspectiva del régimen excepcional previsto en el artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2000/31/CE, cuya interpretación por el Tribunal de Justicia excluye expresamente este tipo de medidas generales y abstractas de su ámbito de aplicación.

cuáles serían las obligaciones aplicables a los servicios de la sociedad de la sociedad de la información resultantes del

proyecto notificado

El régimen de obligaciones y responsabilidades sería el existente en la normativa vigente, en particular, en el Reglamento (UE) 2022/2065 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de octubre de 2022 relativo a un mercado único de servicios digitales y por el que se modifica la Directiva 2000/31/CE (Reglamento de Servicios Digitales).
En este sentido, las obligaciones resultantes del APL, y la responsabilidad de su cumplimiento, recaerían sobre el operador que pone en el mercado los servicios o productos.

cuál sería el sistema para la supervisión del cumplimiento y la ejecución de las obligaciones mencionadas aplicables a los servicios de la sociedad de la información y, en particular, si un incumplimiento daría lugar a la imposición de multas u otros tipos de sanciones o penalizaciones

En atención a cada uno de los artículos modificados, el régimen de cumplimiento y ejecución sería el previsto en el propio TRLGDCU, cuyo Título IV, relativo a la potestad sancionadora, prevé el régimen de sanciones para este tipo de incumplimientos.

Los servicios de la Comisión agradecerían recibir más información sobre si las disposiciones del proyecto notificado también están destinadas a aplicarse a los prestadores de servicios de intermediación en línea, en particular, aunque no exclusivamente, a las plataformas en línea, tal y como se definen en el artículo 3, letra g), del Reglamento (UE) 2022/2065.

Como se ha señalado anteriormente, las medidas propuestas no alteran el régimen de responsabilidades previsto en el Reglamento de Servicios Digitales, no resultando de aplicación directa a los servicios intermediarios o plataformas en línea regulados en dicho Reglamento.

Transporte aéreo

Introducción de un límite de precios en situaciones de emergencia

El artículo 22 del RSA otorga a las compañías aéreas el derecho a fijar libremente sus precios y solo admite una excepción, prevista en el artículo 16, apartado 1, mediante la imposición de una obligación de servicio público.
Se invita a las autoridades españolas a aclarar de qué manera la introducción de normas ex ante sobre un límite de precio aplicable a las tarifas aéreas es compatible con el artículo 22 y el artículo 16 del ASR.

La Disposición adicional segunda del APL, relativo a la notificación de medidas relativas al transporte aéreo o ferroviario, ya prevé que todas las medidas recogidas en la norma que puedan afectar a la libertad de precios en el transporte aéreo o ferroviario deberán cumplir con la normativa de la Unión Europea en dicha materia.
En particular, cualquier medida que afecte al transporte aéreo o ferroviario deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 21 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.
En cualquier caso, la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha establecido que las libertades económicas pueden ser objeto de restricciones justificadas por razones imperiosas de interés general, siempre que tales medidas respeten los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación (véanse, entre otras, las sentencias de 14 de diciembre de 2004, Swedish Match, C-210/03; de 12 de junio de 2003, Schmidberger, C- 112/00; y de 22 de enero de 2013, Sky Österreich, C-283/11). Asimismo, el Tribunal ha reiterado que el control de proporcionalidad exige verificar que la medida sea adecuada para alcanzar el objetivo legítimo perseguido y que no vaya más allá de lo estrictamente necesario.

Restricciones a la publicidad basadas en preocupaciones de sostenibilidad

Los servicios de la Comisión invitan a las autoridades españolas a aclarar la relación entre el programa ReFuelEU Aviation y la restricción relativa a la publicidad de «servicios de transporte propulsados exclusivamente por combustibles fósiles», así como a precisar si dicha restricción se aplica a los servicios aéreos que operan parcialmente con SAF en la mezcla de combustible o sin dicha mezcla en un vuelo concreto. Además, en el momento de anunciar el servicio aéreo, es posible que una compañía aérea no sepa si este se alimentará exclusivamente con combustibles fósiles o parcialmente con SAF en la mezcla de combustible; es aún menos probable que los intermediarios dispongan de esta información.

La limitación de la publicidad de servicios de transporte propulsados exclusivamente mediante combustibles fósiles se incardina en los objetivos de descarbonización del sector del transporte impulsados por el Derecho de la Unión Europea y constituye una medida de acompañamiento destinada a reforzar la efectividad de la política europea de transición energética. En particular, el Reglamento (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation) establece un marco normativo vinculante dirigido a promover la sustitución progresiva de los combustibles fósiles por combustibles sostenibles de aviación, imponiendo obligaciones crecientes de incorporación de dichos combustibles con la finalidad de reducir las emisiones del transporte aéreo y crear unas condiciones de competencia que favorezcan el desarrollo de modalidades de transporte más sostenibles. La regulación proyectada no altera este régimen ni introduce requisitos técnicos adicionales para la prestación de servicios de transporte, sino que contribuye a la consecución de sus objetivos mediante un instrumento complementario que orienta la comunicación comercial hacia opciones coherentes con la trayectoria de descarbonización definida por el legislador europeo.

En consecuencia, la medida propuesta resultaría de aplicación a aquellos servicios en los que no se utilice, ni siquiera parcialmente, una fuente de combustible que no tenga origen fósil.

El artículo 15, apartado 1, del RSA otorga a las compañías aéreas la libertad de prestar servicios en cualquier lugar de la Unión. Los Estados miembros podrán restringir dicha libertad en cuatro situaciones claramente definidas, una de las cuales es, en particular, el artículo 20, relativo a las medidas medioambientales. Los servicios de la Comisión agradecerían que se aclarara si las autoridades españolas consideran que las limitaciones a la publicidad de los servicios aéreos constituyen una restricción a la libre prestación de servicios, así como los motivos en los que se basan para adoptar esa postura. Y, si realmente constituyen una restricción, ¿cuál es el fundamento jurídico de dicha restricción?

La regulación proyectada no constituye una restricción a la libre prestación de servicios aéreos intracomunitarios garantizada por el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, por cuanto no afecta al derecho de las compañías aéreas comunitarias a explotar servicios de transporte aéreo, ni supedita el acceso al mercado a la obtención de permisos, autorizaciones o requisitos administrativos adicionales. La medida no introduce limitación alguna respecto de la apertura de rutas, la frecuencia de los servicios, la capacidad ofertada, la fijación de tarifas o las condiciones de explotación de los servicios aéreos, preservando íntegramente el contenido esencial de la libertad de prestación de servicios reconocida por el citado Reglamento. Su ámbito de aplicación se limita exclusivamente a la regulación de determinadas comunicaciones comerciales difundidas en el territorio español, sin incidir sobre el régimen jurídico de acceso o ejercicio de la actividad de transporte aéreo.
En consecuencia, la prohibición de determinadas modalidades de publicidad no altera las condiciones de competencia entre compañías aéreas ni restringe el ejercicio de la actividad económica objeto del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, sino que regula un aspecto accesorio de la promoción comercial de determinados servicios atendiendo a objetivos de interés general compatibles con el Derecho de la Unión. La circunstancia de que una comunicación comercial no pueda difundirse en los términos previstos por la legislación nacional no impide la prestación del servicio aéreo correspondiente, ni limita la posibilidad de su contratación por los usuarios, ni modifica el régimen de libre acceso al mercado establecido por el artículo 15 del Reglamento. La medida, por tanto, no constituye una restricción al derecho de las compañías aéreas a realizar servicios aéreos intracomunitarios, sino una regulación de las condiciones de difusión de determinadas comunicaciones comerciales, adoptada con pleno respeto al principio de proporcionalidad y sin afectar al núcleo de las libertades económicas garantizadas por el ordenamiento de la Unión.

Los servicios de la Comisión agradecerían recibir más información sobre cómo se vería afectada la publicidad de los vuelos de ida y vuelta en los casos en que un tramo pudiera estar alimentado parcialmente por fuentes de energía no fósiles, mientras que el otro tramo pudiera estar alimentado al 100 % por combustibles fósiles.

En los servicios comercializados mediante billetes de ida y vuelta deberá atenderse a la naturaleza jurídica de cada uno de los trayectos que integran la oferta, sin perjuicio de que ambos se comercialicen conjuntamente mediante un único contrato de transporte. A efectos de la aplicación de la prohibición publicitaria, cada tramo constituye una prestación de transporte susceptible de presentar características energéticas propias, en función del combustible efectivamente utilizado para su realización y de la existencia, o no, de alternativas impulsadas total o parcialmente por fuentes de energía no fósil en las condiciones previstas por el APL. En consecuencia, la circunstancia de que uno de los trayectos pueda realizarse utilizando, siquiera parcialmente, combustibles sostenibles o fuentes de energía no fósil no altera la calificación jurídica del tramo restante cuando este continúe siendo prestado exclusivamente mediante combustibles fósiles.
Por ello, cuando un servicio de ida y vuelta comprenda un trayecto sujeto a la prohibición y otro que no reúna los requisitos para su aplicación, la comunicación comercial no podrá presentar el conjunto del servicio como una oferta homogénea que eluda las limitaciones previstas por la norma. En tales supuestos, el operador únicamente podrá publicitar el servicio si la comunicación distingue de forma clara y no equívoca ambos trayectos y evita atribuir al conjunto del viaje características medioambientales derivadas exclusivamente de uno de ellos. De lo contrario, la utilización de un tramo parcialmente impulsado por fuentes de energía no fósil para promocionar un servicio que incluye otro trayecto realizado íntegramente con combustibles fósiles desvirtuaría la finalidad de la regulación y permitiría eludir su aplicación mediante la agregación contractual de prestaciones con características energéticas distintas.

Los servicios de la Comisión invitan asimismo a las autoridades españolas a explicar cómo la aplicación de esta disposición evitaría la discriminación contra los aeropuertos en los que los proveedores de combustible quizá aún no puedan suministrar SAF como parte de la mezcla de combustible, así como la discriminación contra las compañías aéreas que operan desde o hacia dichos aeropuertos, teniendo en cuenta, además, que ni los aeropuertos ni las compañías aéreas son quienes deciden a qué aeropuertos suministran los proveedores de combustible el SAF.

La regulación proyectada no introduce diferencia de trato alguna entre aeropuertos, compañías aéreas o rutas en función de su localización geográfica, del Estado miembro en el que se encuentren establecidos o del aeropuerto desde el que operen, ni condiciona su aplicación a la disponibilidad de combustibles sostenibles de aviación (SAF) en un determinado aeropuerto. El criterio empleado por la norma es exclusivamente objetivo y funcional, atendiendo a las características energéticas del servicio de transporte efectivamente objeto de promoción comercial y a la existencia de alternativas de movilidad impulsadas total o parcialmente por fuentes de energía no fósil para el mismo trayecto. En consecuencia, la medida no establece una diferenciación basada en circunstancias ajenas al operador ni penaliza a aquellas compañías que desarrollan su actividad desde aeropuertos en los que el suministro de SAF aún no se encuentre plenamente implantado, sino que aplica un régimen uniforme a todas las comunicaciones comerciales que se encuentren en la misma situación objetiva.

Del mismo modo, la regulación no traslada a las compañías aéreas ni a los gestores aeroportuarios las consecuencias derivadas de decisiones adoptadas por terceros operadores económicos en relación con el suministro de combustibles sostenibles. El propio Reglamento (UE) 2023/2405 configura la implantación del SAF como un proceso progresivo cuya ejecución depende, entre otros factores, de las obligaciones impuestas a los proveedores de combustible y de la evolución de las capacidades de producción y distribución en el conjunto de la Unión. La medida nacional no altera ese reparto de responsabilidades ni impone a las compañías aéreas obligaciones adicionales de abastecimiento o disponibilidad de SAF, limitándose a establecer las condiciones de difusión de determinadas comunicaciones comerciales en atención a las características objetivas del servicio promocionado. En consecuencia, cualquier diferencia que pudiera producirse durante la fase de implantación progresiva del SAF no deriva de la regulación proyectada, sino de la distinta evolución material del mercado europeo de combustibles sostenibles prevista por el propio legislador de la Unión, sin que ello permita apreciar la existencia de una discriminación imputable a la norma nacional, que permanece general, objetiva, no discriminatoria y proporcionada en su aplicación.

Los servicios de la Comisión también agradecerían que se aclararan los fundamentos del criterio según el cual debe existir un medio de transporte alternativo cuya duración del trayecto no supere en más de dos horas y media la del servicio que utiliza combustibles fósiles. En concreto, se invita a las autoridades españolas a explicar cómo esta medida permite alcanzar (y cuál es) el objetivo, en qué sentido no es discriminatoria, en qué se basa el umbral de dos horas y

media adicionales y por qué la medida no es más restrictiva de lo necesario para paliar los problemas. Asimismo, se invita a las autoridades españolas a confirmar que cualquier análisis caso por caso tendrá en cuenta los desplazamientos en locomotoras diésel o coches convencionales.

La limitación de la publicidad únicamente resulta aplicable cuando exista una alternativa de transporte impulsada total o parcialmente por fuentes de energía no fósil que permita realizar el mismo trayecto en un tiempo total que no exceda en más de dos horas y media al correspondiente servicio propulsado exclusivamente mediante combustibles fósiles. Este criterio responde a la necesidad de garantizar que la medida actúe exclusivamente en aquellos supuestos en los que el usuario dispone de una alternativa de movilidad objetivamente comparable desde el punto de vista funcional, evitando que la restricción publicitaria pueda afectar a trayectos en los que el transporte basado en combustibles fósiles continúa constituyendo la única opción razonablemente equivalente. La regulación persigue, por tanto, favorecer la progresiva reorientación de la demanda hacia modalidades de transporte de menor impacto climático únicamente cuando dicha elección resulte materialmente viable sin imponer sacrificios desproporcionados en términos de accesibilidad o tiempo de desplazamiento.
La determinación de un diferencial temporal máximo de dos horas y media responde al ejercicio del margen de apreciación que corresponde al legislador español para concretar, mediante criterios objetivos y verificables, las condiciones de aplicación de una medida dirigida a promover los objetivos de descarbonización del transporte asumidos por la Unión Europea. La elección de dicho umbral no pretende identificar un límite científico absoluto a partir del cual una alternativa de transporte deje de ser competitiva, sino establecer un criterio normativo uniforme, previsible y fácilmente aplicable que permita distinguir aquellos supuestos en los que existe una alternativa de movilidad funcionalmente equivalente de aquellos en los que el transporte propulsado exclusivamente mediante combustibles fósiles continúa constituyendo la única opción razonablemente comparable. Esta opción legislativa encuentra respaldo en la evidencia técnica disponible sobre competencia intermodal, que identifica el tiempo total de desplazamiento como el principal factor determinante de la elección entre el transporte aéreo y el ferroviario y pone de manifiesto que el ferrocarril de alta velocidad mantiene una elevada capacidad de sustitución del transporte aéreo cuando las diferencias temporales permanecen dentro de márgenes razonables.
La medida resulta adecuada para alcanzar el objetivo perseguido, al limitar la restricción publicitaria exclusivamente a aquellos servicios respecto de los cuales existe una posibilidad real de sustitución por modalidades de transporte de menor impacto climático. Del mismo modo, resulta necesaria, puesto que un criterio más estricto reduciría significativamente el ámbito de aplicación de la norma y comprometería su eficacia, mientras que un umbral sensiblemente superior podría extender la restricción a trayectos en los que la alternativa disponible ya no constituiría una opción materialmente equivalente para el usuario medio. La fijación de un único parámetro temporal garantiza, además, la igualdad de trato entre operadores y evita valoraciones individualizadas o discrecionales sobre cada ruta, aplicándose con independencia de la compañía aérea, del gestor de infraestructuras o del modo de transporte alternativo. En consecuencia, la regulación no discrimina entre operadores económicos, sino que utiliza un criterio objetivo, general y transparente directamente vinculado a la finalidad perseguida, restringiendo la publicidad únicamente en aquellos supuestos en los que dicha limitación puede contribuir de forma efectiva a favorecer un cambio modal compatible con los objetivos de neutralidad climática establecidos por el Derecho de la Unión.
La fijación del umbral de dos horas y media encuentra un respaldo objetivo en la experiencia del corredor Madrid–Barcelona, considerado uno de los principales ejemplos europeos de competencia efectiva entre el transporte aéreo y el ferrocarril de alta velocidad. La puesta en servicio de la línea de alta velocidad redujo significativamente los tiempos de viaje puerta a puerta y permitió que el transporte ferroviario se configurase como una alternativa plenamente competitiva frente al transporte aéreo, produciéndose un cambio modal de gran magnitud en favor del ferrocarril sin necesidad de restringir la prestación de servicios aéreos. Esta experiencia pone de manifiesto que, cuando la diferencia temporal entre ambas modalidades de transporte se mantiene dentro de márgenes razonables, el tiempo deja de constituir un obstáculo determinante para la elección de la alternativa de menor impacto ambiental, siendo otros factores —como la frecuencia, el confort, la accesibilidad de las estaciones, la fiabilidad o el precio— los que adquieren un peso creciente en la decisión del usuario. En este contexto, la referencia a un diferencial máximo de dos horas y media no responde a una elección arbitraria, sino a la voluntad de circunscribir la medida a aquellos trayectos en los que la competencia intermodal resulta real y efectiva, garantizando que la restricción publicitaria únicamente opere cuando exista una alternativa de movilidad funcionalmente equivalente y objetivamente apta para absorber la demanda, preservando, por el contrario, la plena libertad de promoción de aquellos servicios respecto de los cuales dicha

equivalencia no concurra.
La regulación respeta igualmente el principio de proporcionalidad, al constituir la medida menos restrictiva para alcanzar el objetivo de interés general perseguido. En efecto, no prohíbe la prestación de los servicios de transporte afectados, no limita el acceso al mercado, no condiciona la apertura de rutas, ni interfiere en la libertad de fijación de precios o en la organización empresarial de los operadores. Su único efecto consiste en limitar la promoción comercial de determinados servicios cuando concurren circunstancias objetivas que permiten considerar que el usuario dispone de una alternativa de movilidad razonablemente equivalente desde el punto de vista funcional y significativamente menos intensiva en emisiones. De este modo, la intervención normativa mantiene un adecuado equilibrio entre la protección de los objetivos ambientales perseguidos por la Unión y el respeto a la libertad de empresa y a la libre prestación de servicios, circunscribiendo la restricción al mínimo imprescindible para garantizar su efectividad.
De igual modo, se confirma que cualquier análisis caso por caso tendrá en cuenta los desplazamientos en locomotoras diésel o coches convencionales.

Por último, se invita a las autoridades españolas a aclarar si la prohibición de la publicidad se aplica también a otros modos de transporte y a la aviación, y a explicar cómo se aplicaría dicha prohibición en los distintos modos de transporte (es decir, los viajes en tren con locomotoras diésel, los turismos convencionales o los buques).

La prohibición de publicidad prevista en el APL operaría respecto de cualquier tipo de medio de transporte, debiéndose analizar en cada caso las alternativas existentes y el combustible utilizado en los desplazamientos.

Segunda disposición adicional: obligación de notificar a la Comisión las medidas relativas a la fijación de tarifas en el transporte aéreo

El proyecto de Ley introduce una disposición que obliga a las autoridades españolas a notificar a la Comisión cualquier medida que afecte a la libertad de fijación de tarifas aéreas, partiendo de la base de que dichas medidas deben ajustarse a la legislación de la UE.

Los servicios de la Comisión invitan a las autoridades españolas a que aclaren cuál es el fundamento jurídico de dicho requisito de notificación, así como el fundamento jurídico en virtud del cual la Comisión estaría facultada para actuar en respuesta a dicha notificación.

La notificación se efectuaría de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, que prevé un mecanismo de notificación previa de medidas de urgencia adoptadas por un Estado miembro que puedan limitar o condicionar al ejercicio de derechos de tráfico.

****
Comisión Europea
Punto de contacto Directiva (UE) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu