



Bruselas, 9.7.2013
SWD(2013) 264 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a los viajes combinados y los servicios asistidos de viaje, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE

{ COM(2013) 512 final }
{ SWD(2013) 263 final }
{ SWD(2013) 266 final }

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a los viajes combinados y los servicios asistidos de viaje, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Contexto político

El mercado de viajes ocupa un lugar central en la economía europea de hoy.

Una de las tareas fundamentales de la Unión Europea es crear un marco regulador que ofrezca una protección suficiente a los consumidores, de modo que puedan comprar sus vacaciones con confianza en cualquier lugar de la Unión. Al mismo tiempo, deben garantizarse unas condiciones equitativas para las empresas del sector con el fin de reforzar la competencia en el mercado.

La adopción en 1990 de la Directiva sobre viajes combinados contribuyó decisivamente al desarrollo de un mercado único para una parte importante del mercado de viajes y confirió importantes derechos a los viajeros europeos. Sin embargo, con el desarrollo de Internet y la popularidad de los nuevos modos de consumo en materia de vacaciones, la aplicabilidad de la Directiva a todos estos nuevos productos es en estos momentos incierta.

La industria y las organizaciones de consumidores han hecho reiterados llamamientos a favor de la modernización de la Directiva sobre viajes combinados. La revisión de la Directiva también está prevista explícitamente en la Agenda del Consumidor Europeo y se menciona en el anexo II del Acta del Mercado Único II.

1.2. Definiciones

- **Servicios de viaje autónomos:** un servicio de viaje, por ejemplo vuelos, alojamiento o alquiler de vehículos, que se compra como producto independiente, es decir se adquiere por separado y no se ofrece en combinación con otros servicios turísticos, incluso si el viajero utiliza varios servicios de viaje para un mismo desplazamiento o unas mismas vacaciones.
- **Viajes combinados preestablecidos:** una combinación de servicios de viaje agrupados por anticipado por un organizador y consistente al menos en dos de los servicios siguientes: 1) transporte de pasajeros, 2) alojamiento y 3) otros servicios turísticos no accesorios del transporte de pasajeros o del alojamiento y que constituyen una parte significativa del viaje combinado (por ejemplo, el alquiler de vehículos).
- **Servicios combinados de viaje¹:** una combinación de servicios de viaje en la que al menos dos de los servicios antes mencionados, como vuelos, alojamiento o alquiler de vehículos, se adquieren a efectos del mismo viaje o vacación al mismo proveedor o a

¹ En el sector, los servicios combinados de viaje se conocen con el nombre de «paquetes dinámicos». El término «servicio combinado de viaje» es por tanto sinónimo de «paquete dinámico» y se utilizará indistintamente a lo largo del documento, en particular cuando se haga referencia a las conclusiones del estudio sobre los perjuicios que sufren los consumidores en el ámbito de los paquetes dinámicos.

varios proveedores que utilizan procedimientos asistidos de reserva asistida y en la que el comprador puede agrupar los servicios de viajes pertinentes según sus preferencias (a la medida). Contrariamente a los viajes combinados preestablecidos, los servicios de viaje combinado, son dinámicos por naturaleza y pueden clasificarse en dos grandes subcategorías:

- **Viajes combinados comercializados por un único operador:** los consumidores pueden personalizar el contenido del viaje o de las vacaciones según sus necesidades en un único sitio *web* o agencia de viajes, pudiendo elegir a lo largo de todo el procedimiento de reserva componentes turísticos separados. Estos servicios son ensamblados por un único operador (por ejemplo, a petición del viajero) y se ofertan o se venden en formas que son características de los viajes combinados, por ejemplo:
 - oferta, venta o facturación a un precio global,
 - venta en el marco del mismo procedimiento de reserva,
 - inclusión en un solo contrato, o
 - publicidad o venta bajo la denominación de «viaje combinado» o un término similar,
- **Servicios de viaje prestados por varios operadores:**
 - Viajes combinados comercializados por varios operadores: la diferencia con los viajes combinados comercializados por un único operador radica en que las prestaciones son ensambladas por varios operadores y que el viaje combinado presenta **al menos una de las características asociadas a los viajes combinados** a los que se ha hecho referencia como «viajes combinados comercializados por un único operador», incluso cuando el nombre o los datos del viajero necesarios para concluir la operación de reserva se transfieren entre los operadores a más tardar al confirmarse la reserva del primer servicio;
 - Servicios asistidos de viaje prestados por varios operadores: se trata de una combinación de servicios de viaje en el marco de la cual un único operador facilita específicamente la compra de servicios de viaje a otro operador con ocasión de una visita única a un punto de venta o mediante procedimientos de reserva en línea conexos. En tal caso, los consumidores concluyen contratos separados con los proveedores de servicios correspondientes sin que esté presente ninguno de los elementos habituales de un viaje combinado (véase *supra*).

1.3. Consulta y asesoramiento de peritos

La Comisión organizó dos consultas públicas (en 2008 y 2009) y una serie de talleres con las partes interesadas (en 2009, 2010 y 2012). La DG JUST también recabó la opinión de los servicios pertinentes a través del Grupo Director de evaluación de impacto, que fue convocado por primera vez en junio de 2009 y se reunió en tres ocasiones.

1.4. Características específicas de los viajes combinados y marco jurídico en vigor

Aunque algunas normas horizontales de protección de los consumidores se aplican también a los contratos de viajes combinados, no regulan aspectos específicos asociados a ellos, como las obligaciones en materia de información sobre el itinerario de viaje, la definición de la responsabilidad en caso de que surjan problemas en la ejecución del viaje y los requisitos obligatorios en materia de protección contra la insolvencia. La normativa relativa a los

derechos de los pasajeros solo establece derechos específicos para los viajeros en relación con los servicios de transporte, pero no en lo que respecta a la combinación de diferentes servicios turísticos.

2. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

La Directiva sobre viajes combinados ha funcionado bien a lo largo de los años, contribuyendo a la creación de su propio mercado. No obstante, con la tendencia al alza que se registra en relación con las compras de viajes en línea, su ámbito de aplicación ha perdido claridad y ha quedado obsoleto. En todo el mercado interior, las empresas ya no pueden competir, pues, en pie de igualdad y se enfrentan a obstáculos cuando quieren ampliar sus operaciones transfronterizas. El desfasado ámbito de aplicación de la Directiva causa importantes perjuicios a los consumidores, que a menudo compran viajes no protegidos, pensando que sí lo están. Otras disposiciones obsoletas y poco claras de la Directiva actual generan costes innecesarios para las empresas y los consumidores.

2.1. Contexto de la definición del problema: un mercado de viajes en mutación

El 73 % de los hogares de la UE tenía acceso a Internet en 2011. Casi dos tercios de los ciudadanos de la UE utilizan Internet al menos una vez por semana. Más de la mitad de los internautas son «usuarios habituales» que navegan por la red cada día o casi todos los días. Los servicios de viaje son uno de los productos que más se adquieren en línea.

Internet ha cambiado la manera en que los consumidores organizan sus vacaciones. Los servicios combinados de viaje registran una tendencia al alza: según los datos disponibles, el 23 % de los ciudadanos de la UE ha comprado este tipo de productos, pero las cifras son netamente superiores en Irlanda (46 %), Suecia (44 %), Italia (36 %) y Eslovenia (42 %).

2.2. Principales problemas con que se enfrentan las empresas

2.2.1. Ausencia de condiciones de igualdad

Los cambios del mercado han llevado a una situación en que las empresas sometidas a la Directiva sobre viajes combinados están sujetas a normas y costes diferentes a los que se aplican a las que no lo están o creen no estarlo, aunque compitan por los mismos clientes. El coste de conformidad medio para las empresas se ha estimado entre 10,5 y 12,5 EUR por viaje combinado.

2.2.2. Costes de conformidad innecesarios o injustificados

Algunas disposiciones de la Directiva han quedado obsoletas o imponen cargas innecesarias a las empresas. Así sucede, en particular, en lo que respecta a los requisitos desfasados en materia de información (por ejemplo, las exigencias especiales que se aplican a los folletos o a las reservas de último minuto), la ilimitada responsabilidad del organizador cuando, en caso de fuerza mayor, el viaje de regreso no puede realizarse según el calendario previsto, y la duplicación de costes para los viajes de negocios organizados por sociedades de gestión de viajes (cuando estas ofrecen un nivel de protección similar al que garantiza la Directiva sobre viajes combinados).

2.2.3. Disparidades jurídicas entre los Estados miembros que entorpecen el comercio transfronterizo

La Directiva actual se basa en una armonización mínima, lo que ha dado lugar a disparidades jurídicas entre los Estados miembros. Esta fragmentación genera costes de conformidad adicionales para las empresas que desean realizar transacciones transfronterizas (2 EUR por viaje combinado, lo que significa que estas empresas terminan pagando entre 12,5 y

14,5 EUR por viaje). Estos costes se deben a las diferencias en los requisitos en materia de información, de ámbito de aplicación de las normas de protección y de régimen de protección contra la insolvencia, así como a la falta de reconocimiento mutuo y a normas nacionales diferentes en materia de responsabilidad de las distintas partes.

2.3. Principales problemas para los consumidores

2.3.1. Perjuicios sufridos por los usuarios de servicios combinados de viaje

Según un estudio sobre los perjuicios sufridos por los consumidores, los perjuicios personales causados a los usuarios de servicios combinados de viaje en EU-27 se estiman en más de 1 000 millones EUR netos (después de indemnización). Esta situación se debe al hecho de que los problemas relacionados con este tipo de servicios son más frecuentes y, por término medio, más perjudiciales que los que se plantean en relación con los servicios de viaje preestablecidos. La insolvencia de un organizador o de un proveedor de servicios puede ser especialmente perjudicial para los consumidores. A menudo, los consumidores tienen dificultades para saber si los servicios de viaje combinado que han comprado con la ayuda de un operador están protegidas o no. En efecto, el 67 % de los consumidores que adquirieron servicios de viaje combinado a través de un intermediario, pero facturados por diferentes empresas, pensaban erróneamente que se les reembolsaría en caso de quiebra de una de ellas. Esta confusión puede acarrear considerables perjuicios, en particular cuando los consumidores solo descubren que no se encuentran protegidos una vez que su empresa de viaje ha quebrado y se encuentran abandonados en el extranjero o no pueden recuperar su dinero.

2.3.2. Perjuicios causados a los consumidores por la existencia de normas poco claras y obsoletas

Hasta cierto punto, también los consumidores que compran viajes combinados preestablecidos se ven perjudicados. Esto se debe al hecho de que algunas disposiciones de la Directiva adolecen de falta de claridad, han quedado obsoletas o no responden a las expectativas razonables de los consumidores de hoy. Así sucede, en particular, con la incertidumbre que rodea a las normas sobre responsabilidad y precios, la inexistencia de un derecho de rescisión y el complicado acceso a la justicia.

2.4. Statu quo: escenario de base

Sin una intervención pública adicional, los problemas detectados persistirían. A largo plazo, podrían incluso agravarse, dada la creciente popularidad de Internet y de los servicios combinados de viaje.

2.5. ¿Tiene la UE derecho a intervenir?

La base jurídica de la intervención de la UE es el artículo 114 del Tratado, que establece que «el Parlamento Europeo y el Consejo [...] adoptarán las medidas relativas a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que tengan por objeto el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior». Por su parte, el artículo 114, apartado 3, dispone que «la Comisión, en sus propuestas previstas en el apartado 1 referentes a la aproximación de las legislaciones en materia de salud, seguridad, protección del medio ambiente y protección de los consumidores, se basará en un nivel de protección elevado, teniendo en cuenta especialmente cualquier novedad basada en hechos científicos».

El objetivo consistente en mejorar la protección de los consumidores, eliminando al mismo tiempo la fragmentación jurídica y la distorsiones de la competencia en el mercado interior, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los objetivos generales consisten en contribuir a un mejor funcionamiento del mercado interior en el sector de los viajes combinados y lograr un alto nivel de protección de los consumidores en este sector.

4. OPCIONES DE ACTUACIÓN

4.1. Opciones consideradas

- **Opción 1: Mantenimiento del *statu quo*, escenario de base (O1)**
- **Opción 2: Directrices (O2)**
- **Opción 3: Etiqueta de viaje combinado (subopción A) y/o imposición a los operadores que comercializan servicios asistidos de viaje de la obligación de declarar que los servicios en cuestión no constituyen un viaje combinado (la denominada cláusula de exención de responsabilidad «No se trata de un viaje combinado») (subopción B) (O3)**
- **Opción 4: Derogación de la Directiva y autorregulación del sector(O4)**
- **Opción 5: Modernización de la Directiva y cobertura de los viajes combinados comercializados por un único operador (O5)**

La O5 implica la revisión de la actual Directiva sobre viajes combinados para aclarar su ámbito de aplicación, incluyendo explícitamente los viajes combinados comercializados por un único operador y actualizando y mejorando varias de sus disposiciones.

- **Opción 6: Enfoque gradual; modernización de la Directiva y cobertura de los viajes combinados comercializados por un único operador y por varios operadores, al mismo tiempo que se aplica un régimen menos estricto a los servicios asistidos de viaje prestados por varios operadores (O6)**

Esta opción incluye la O5 (todas las medidas propuestas), complementada con una ampliación gradual del ámbito de la Directiva a fin de cubrir:

- los viajes combinados comercializados por varios operadores, es decir, todos los «nuevos paquetes» estarían sujetos al mismo régimen que los viajes combinados preestablecidos (incluida la plena responsabilidad por la adecuada ejecución del viaje y la obligación de prestar protección contra la insolvencia),

- los servicios asistidos de viaje prestados por varios operadores estarían sujetos a un régimen menos estricto, limitado a la protección contra la insolvencia y la obligación de indicar de forma clara y visible que cada proveedor de servicios será el único responsable contractual de su correcta prestación (opción 3B),

- **Opción 7: Modernización de la Directiva para cubrir los viajes combinados comercializados por un único operador y todos los servicios de viaje comercializados por varios operadores (O7)**

Esta opción incluye la O5 y la O6 al tiempo que somete a todos los servicios asistidos de viaje prestados por varios operadores a todos los requisitos de la Directiva sobre viajes combinados. Esto significa que todas las obligaciones y responsabilidades se aplicarían también a este tipo de servicios.

- **Opción 8: Directiva sobre viajes (O8)**

Esta opción incluye la O7 y se completa con la ampliación del ámbito de aplicación a todos los servicios de viaje autónomos. Las mismas normas se aplicarían en principio a todos los

servicios de viaje con independencia de que el producto se oferte o se adquiriera como parte de un viaje combinado o como producto autónomo.

4.2. Opciones descartadas

Se ha propuesto descartar la opción 8 porque la mayoría de los problemas más comunes que encuentran los consumidores en relación con los servicios de viaje autónomos pueden solucionarse en el marco de la legislación horizontal existente, siempre que se tomen a nivel nacional medidas apropiadas para asegurar el cumplimiento de la legislación.

5. EVALUACIÓN DE IMPACTO

5.1. Evaluación de la O2: Directrices

Esta opción implica el mantenimiento de la Directiva sobre viajes combinados en su forma actual y la elaboración de directrices. Permitiría clarificar en cierta medida la normativa que se aplica a las empresas y los consumidores. En comparación con el escenario de base, esta opción podría dar lugar a una ligerísima reducción de los perjuicios ocasionados a los consumidores como consecuencia de una mejor aplicación de la Directiva sobre viajes combinados por parte de las empresas y un control más estricto del cumplimiento de la legislación por parte de los Estados miembros. Estos beneficios son, con todo, inciertos, ya que, por definición, las directrices no son jurídicamente vinculantes.

5.2. Evaluación de la O3: Etiqueta de viaje combinado (O3 A) y/o cláusula de exención de responsabilidad «No se trata de un viaje combinado» (O3 B), opción que se añade a las otras opciones

Dado que los consumidores reconocerían cada vez más una misma etiqueta aplicable en toda la UE, la O3 A permitiría probablemente una competencia más leal entre los diferentes agentes del mercado y reforzaría pues el funcionamiento del mercado interior. La etiqueta podría reducir los perjuicios causados a los consumidores, ya que estos estarían en condiciones de tomar decisiones con conocimiento de causa. La cláusula de exención de responsabilidad (O3 B) debería ser más eficaz que la etiqueta de viaje combinado, pues una información negativa advertiría a los consumidores de que, sin ella, estarían comprando servicios de viaje no protegidos pensando que sí lo están. En el marco de esta opción, el coste de conformidad para las empresas se limita a un gasto único estimado de 500 EUR de media por empresa.

5.3. Evaluación de la O4: Derogación de la Directiva

La derogación de la Directiva podría conllevar una reducción de los costes administrativos y de conformidad que pesan sobre las empresas de entre 10,5 y 12,5 EUR por viaje combinado, lo que, en teoría, podría abaratar los precios para los consumidores. La materialización de estos beneficios dependería, con todo, de la voluntad de los Estados miembros de derogar su legislación nacional. Sin embargo, es probable que la mayoría de ellos mantuvieran un régimen de protección de los consumidores en el ámbito de los viajes combinados. Por consiguiente, esta opción podría agravar la fragmentación del mercado interior.

5.4. Evaluación de la O5: Modernización de la Directiva y cobertura de los viajes combinados comercializados por un único operador

La O5 contribuiría a mejorar el funcionamiento del mercado interior en el sector de los viajes combinados, eliminando la fragmentación jurídica e implantando condiciones más equitativas para los operadores. Se suprimirían algunos costes de conformidad injustificados, por ejemplo los que derivan de las normas relativas a los folletos. Sin embargo aumentarían los costes de conformidad para los nuevos viajes combinados comercializados por un único operador, que

se incluirían en el ámbito de aplicación de la Directiva sobre viajes combinados. Suponiendo que el 50 % de los viajes combinados comercializados por un único operador ya estén cubiertos por la actual Directiva sobre viajes combinados, los costes de conformidad adicionales ascenderían a entre 335 y 424 millones EUR (se estima que los costes de conformidad por viaje combinado oscilarían entre 7,5 y 9,5 EUR). Estos costes de conformidad adicionales a cargo del sector se verían compensados (al menos en parte):

- por la reducción de los costes administrativos (395 millones EUR);
- por los ahorros resultantes de la exclusión de los viajes de negocios organizados por sociedades de gestión de viajes del ámbito de aplicación de la Directiva, que se cifrarían entre 60 y 76 millones EUR (se estima que los costes de conformidad por viaje combinado oscilarían entre 7,5 y 9,5 EUR);
- por el reconocimiento mutuo de la protección contra la insolvencia;
- por la introducción de un plazo (en días) para proponer servicios alternativos en caso de fuerza mayor de larga duración.

Dado que quedarían incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva sobre viajes combinados un mayor número de viajes combinados comercializados por un único operador (esta opción cubriría aproximadamente el 40 % de los viajes de vacaciones) y que se aclararían ciertas normas, los perjuicios causados a los consumidores disminuirían en 348 millones EUR si el 50 % de los viajes combinados comercializados por un único operador quedaran incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva sobre viajes combinados.

5.5. Evaluación de la O6: Enfoque gradual; modernización de la Directiva y cobertura de los viajes combinados comercializados por un único operador y por varios operadores, al mismo tiempo que se aplica un régimen menos estricto a los servicios asistidos de viaje prestados por varios operadores

En comparación con la O5, esta opción contribuiría más a mejorar el funcionamiento del mercado interior en el sector de los viajes combinados, eliminando la fragmentación jurídica e implantando condiciones más equitativas para los operadores. Según las estimaciones el total de los costes de conformidad adicionales podría situarse entre 528 y 654 millones EUR al año (se estima que los costes de conformidad por viaje oscilarían entre 7,5 y 9,5 EUR).

El hecho de someter los servicios asistidos de viaje prestados por varios operadores únicamente a la obligación de declarar que no constituyen un viaje combinado y de asegurar una protección contra la insolvencia aumentaría la transparencia para los consumidores y garantizaría la competencia leal, al tiempo que se evitarían los costes innecesarios asociados a todas las obligaciones que se aplican a los viajes organizados.

Este régimen menos estricto podría ser particularmente beneficioso para las PYME que venden actualmente viajes organizados comercializados por un único o por varios operadores, ya que podrían tener dificultades para asumir la responsabilidad de la ejecución de todos los servicios que prestan diferentes operadores. Estas empresas podrían adaptar sus actividades para solo tener que cumplir algunos de los requisitos impuestos por la Directiva sobre viajes combinados (protección contra la insolvencia y obligación de exponer la cláusula de exención de responsabilidad «No se trata de un viaje combinado»). Es imposible precisar el número de empresas que podrían hacerlo. Sin embargo, partiendo de la hipótesis de que el 25 % y el 50 % de los viajes combinados comercializados por un único operador y por varios operadores, respectivamente, se vendieran en el futuro como servicios asistidos de viaje, el total de los costes de conformidad adicionales podría situarse, según las estimaciones, entre 386 y 444 millones EUR al año (se estima que los costes de conformidad por viaje oscilarían entre 7,5 y 9,5 EUR).

En lo que respecta a los consumidores, puesto que más viajes combinados entrarían dentro del ámbito de aplicación de la Directiva sobre viajes combinados, los perjuicios anuales que sufren anualmente podrían disminuir, según una estimación razonable, en 508 millones EUR. No obstante, partiendo de la misma hipótesis a la que se ha hecho referencia, en virtud de la cual algunos operadores adaptarían sus modelos de negocio y dejarían de vender viajes combinados, la reducción total de los perjuicios anuales para los consumidores podría estimarse en 430 millones EUR. Por otra parte, la cláusula de exención de responsabilidad «No se trata de un viaje combinado» permitiría a los consumidores elegir con conocimiento de causa.

5.6. Opción 7: Modernización de la Directiva y cobertura de los viajes combinados comercializados por un único operador y de todos los servicios de viaje comercializados por varios operadores

Al igual que la O6, esta opción contribuiría a mejorar el funcionamiento del mercado interior en el sector de los viajes combinados. Sin embargo, al ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva a todos los servicios de viaje prestados por varios operadores y al someterlos a todas las obligaciones impuestas por la Directiva sobre viajes combinados, esta opción generaría costes desproporcionados e inequitativos para las empresas que actúan como meros intermediarios, ya que podría darse la posibilidad de que no pudieran garantizar la prestación de todos los servicios incluidos en el viaje combinado. Según las estimaciones, los costes de conformidad podrían situarse entre 610 y 773 millones EUR al año (se estima que los costes de conformidad por viaje oscilarían entre 7,5 y 9,5 EUR). Esta opción aumentaría aún más el número de consumidores protegidos por la Directiva sobre viajes combinados y reduciría los perjuicios que sufren anualmente en 593 millones EUR.

6. COMPARACIÓN DE LAS OPCIONES

La opción 6 «Enfoque gradual», que incluye la subopción 3B, presenta una serie de ventajas frente a las demás opciones. En efecto, se ajusta a los objetivos estratégicos establecidos, ya que garantizaría condiciones equitativas, al tiempo que aseguraría que los costes de conformidad se mantuvieran a un nivel razonable para los nuevos agentes que entren dentro de su ámbito de aplicación revisado. Esta opción prevé asimismo un régimen menos estricto que redundaría particularmente en beneficio de las PYME y las microempresas, que pueden tener dificultades para asumir la responsabilidad de la ejecución de los diferentes servicios incluidos en la combinación de servicios de viaje. En lo que respecta a los consumidores, la O6 llevaría aparejada una notable reducción de los perjuicios que sufren, gracias a la ampliación del ámbito de aplicación, garantizando al mismo tiempo una protección contra la insolvencia para todos los tipos de servicios combinados de viaje, la aclaración de ciertas normas desfasadas y poco claras de la Directiva actual y una mayor transparencia de la información facilitada a los consumidores. Esta opción permitiría alcanzar un justo equilibrio entre los intereses de las empresas y los de los consumidores, reaccionando solo en aquellos casos en que elementos concretos indican al consumidor que está adquiriendo un viaje combinado, aplicando al mismo tiempo un régimen menos estricto que solo impone algunos de los requisitos previstos en la Directiva sobre viajes combinados (protección contra la insolvencia y obligaciones informativas) en los casos en los que el vínculo entre los servicios ofrecidos es menos evidente.

7. CONTROL Y EVALUACIÓN

El proceso de supervisión y evaluación debería centrarse en los objetivos determinados en el marco de la definición del problema. Un informe sobre la aplicación de la Directiva debería

presentarse al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar cinco años después de la fecha límite de transposición.