

LA ELIMINACIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS DE LA DIRECTIVA 2015/2302

Alfredo Batuecas Caletrío

Profesor Titular de Derecho civil

Universidad de Salamanca

TITLE: *The elimination of linked travel services from Directive 2015/2302*

RESUMEN: La Directiva 2026/1024 tiene por cometido principal introducir modificaciones en la Directiva 2015/2302, a fin de aclarar determinadas disposiciones de la misma. Entre las modificaciones incorporadas, una de las de mayor calado ha sido la eliminación de la figura de los servicios de viaje vinculados. Sin embargo, que formalmente se hayan suprimido los servicios de viaje vinculados de la Directiva 2015/2302 no significa que en la práctica los viajeros no sigan contratando servicios de viaje de modo similar a como lo hacían cuando contrataban viajes vinculados.

Este trabajo, aparte de detenerse en las razones que han llevado a modificar la Directiva 2015/2302 y las que han justificado la eliminación de los servicios de viaje vinculados, pretende analizar a qué figura de las ahora reconocidas deben reconducirse las contrataciones de servicios de viaje que realicen los viajeros cuando las materialicen de modo semejante a como lo venían haciendo cuando contrataban viajes vinculados.

ABSTRACT: *The principal purpose of Directive 2026/1024 is to introduce amendments to Directive 2015/2302 in order to clarify certain provisions. Among the changes introduced, one of the most significant has been the elimination of linked travel arrangements. However, the formal removal of linked travel arrangements from the Directive 2015/2302 does not mean that, in practice, travelers will no longer purchase travel services in a manner similar to that used when contracting linked travel arrangements.*

In addition to examining the reasons that led to the amendment of Directive 2015/2302 and those that justified the removal of linked travel arrangements, this paper aims to analyze under which of the now recognized categories travel service bookings should be classified when travelers make reservations in a way similar to that previously used for linked travel arrangements.

PALABRAS CLAVE: Contratación de servicios turísticos, servicios de viaje vinculados, Directiva 2026/1024, nuevo régimen jurídico.

KEY WORDS: *Contracting tourist services, linked travel arrangement, Directive 2026/2014, new regulation.*

SUMARIO: 1. INTRODUCCIÓN. 2. RAZONES QUE HAN JUSTIFICADO LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2015/2302. 3. LAS POSTURAS ENFRENTADAS DE LA COMISIÓN Y DEL PARLAMENTO EUROPEO. 3.1. *La Propuesta de modificación de la Directiva 2015/2302.* 3.1.1 Eliminación del apartado a) del artículo 3.5 de la Directiva 2015/2302 3.1.2. Remisión por exclusión al viaje combinado 3.1.3. El distinto papel del empresario que propone la contratación de algún servicio de viaje adicional. 3.2. *La posición del Parlamento Europeo ante la Propuesta de Directiva.* 4. RAZONES QUE HAN MOTIVADO LA SUPRESIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS DE LA DIRECTIVA 2015/2302. 5. VENTAJAS QUE OFRECÍAN LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS. 6. CRÍTICA A LA FORMA ELEGIDA DE SUPRIMIR LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS. 7. ENCAJE DE LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS DESPUÉS DE LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA DIRECTIVA 2026/1024. 7.1. *Celebración de contratos con diferentes prestadores de*

servicios de viaje en los que un empresario facilita su selección y pago por separado con ocasión de una visita o contacto con su punto de venta. 7.2. Contratación de un servicio de viaje adicional en las veinticuatro horas siguientes a la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje. 7.2.1. Contratación con presencia física del segundo servicio de viaje. 7.2.2. Contratación a través de página web del segundo servicio de viaje. 7.3. La contratación de dos o más servicios de viaje de la misma naturaleza. BIBLIOGRAFÍA.

1. INTRODUCCIÓN

La contratación de servicios de viaje, en sus diferentes modalidades (como servicios de viaje sueltos o formando parte de un viaje combinado), se está viendo sometida a importantes transformaciones en la actualidad¹.

Dichos cambios no están siendo meramente cuantitativos, en el sentido de que en las dos o tres últimas décadas (y especialmente después de la pandemia Covid-19) haya aumentado exponencialmente el número de contrataciones de este tipo de servicios²,

¹ A lo largo del trabajo se utilizarán como sinónimas las expresiones «servicios de viaje» y «servicios turísticos».

La expresión «servicio turístico» debe ser entendida en un sentido amplio, como cualquier servicio susceptible de ser vinculado a una actividad turística (vid. FRANCESCHELLI, V.; TORRES, C. «Article 3. Definitions», en *Collective Commentary about the New Package Travel Directive*. ESHTe, 2020, pág. 112). Es por ello que en el artículo 3 de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2015 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo, se señala que se entiende por «servicio de viaje» no sólo el transporte de pasajeros, el alojamiento cuando no sea parte intrínseca del transporte de pasajeros y no tenga fines residenciales o el alquiler de vehículos, sino también «cualquier otro servicio turístico que no forme parte intrínseca de un servicio de viaje» de los mencionados anteriormente pero que represente el 25 % o más sobre el precio final del viaje.

En cualquier caso, se hable de servicio de viaje o de servicio turístico, hemos de tener en cuenta que, como mantiene SÁNCHEZ ÁLVAREZ («Últimas novedades legislativas en la regulación contractual de los servicios turísticos: los servicios de viaje vinculados», en *La modernización del contrato de servicios* -Dir. Infante Ruíz, F. J.; Oliva Blázquez, F.; Coord. Kalil Souza, A-, Ed. Tirant lo blanch, Valencia, 2022, pág. 553), el sector turístico representa uno de los sectores económicos en los que el contrato de servicios más se proyecta.

² En lo que respecta a cifras, y para hacernos una idea del alcance económico que el sector turístico tiene en nuestra Economía, según el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de la Directiva» [COM(2023) 905 final – 2023/0435 (COD)], (C/2024/4058), pág. 1, la Unión Europea es el primer destino turístico a nivel mundial, habiendo acogido dos tercios de todas las llegadas de turistas internacionales en 2022. El número de empresas turísticas que se estimaba en ese año era de 2,3 millones, empleándose en ellas a 12,3 millones de personas. En adelante, este Dictamen se citará como Dictamen CESE COM(2023) 905 final.

sino que van más allá de esto y están afectando a la naturaleza jurídica misma de la contratación de los servicios de viaje contratados³.

A día de hoy, es una idea ampliamente extendida entre la doctrina especializada que los dos factores que más directamente han favorecido la última gran transformación del sector turístico han sido Internet y las aerolíneas de bajo coste⁴.

estado acompañado, la transformación que está experimentando el sector turístico no hubiera sido posible si la implantación de esos dos factores mencionados no hubiera

Alude a la importancia de este sector para la Economía FERRER TAPIA, B. La modificación del contrato de viaje combinado (A raíz de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre y su transposición por el RDL 23/2018), Ed. Reus, Madrid, 2020, pág. 7.

³ Adviértase a este respecto que están surgiendo modalidades de contratación nuevas como, por ejemplo, la propia de los apartamentos y viviendas turísticas.

⁴ Internet y las Nuevas Tecnologías han repercutido directamente en el modelo de contratación, al favorecer la implantación de la contratación electrónica en el sector. En palabras de FRANCESCHELLI y TORRES (ob. cit., pág. 108) «En los veinticinco años que separan la Directiva de 1990 de la de 2015, el mundo cambió». Las TIC's han permitido que el viajero pueda confeccionar el viaje a medida de sus necesidades, aparte de que han posibilitado que el coste de su adquisición sea menor, al haber contribuido a la eliminación de intermediarios cuya presencia antes de la llegada de Internet era *quasi* necesaria para la adquisición de este tipo de servicios.

En lo concerniente a la importancia definitiva que ha tenido el comercio electrónico para el desarrollo de la contratación de servicios turísticos puede verse CARRIZO AGUADO, D. «La comercialización on line de los «servicios de viaje vinculados» a la luz de la Directiva (UE) 2015/2302: repercusión en la figura del turista transfronterizo», en *Direito, sociedade e meio ambiente* (coords. Carvalho Leal, V., Álvarez Robles, T.), Ed. Fundação António dos Santos Abranches, 2018, págs. 27-50.

Sobre este aspecto concreto pueden verse también las obras de: ASENSI MERÁS, A. «Contratación *on line* de servicios turísticos y paquetes dinámicos de turismo», en *Revista Investigaciones Turísticas*, n.º 12, pág. 171. <http://dx.doi.org/10.14198/INTURI2016.12.08>; BATUECAS CALETRÍO, A. «La contratación de viajes vinculados», en *Revista doctrinal Aranzadi civil-mercantil*, 2016, vol. n.º 6, págs. 29-61; FERRER TAPIA, ob. cit., págs. 7-8. GARCÍA MARTÍNEZ, A. «Régimen jurídico de los paquetes dinámicos», en *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico* (dir. M.V. Petit Lavall), 2018, pág. 825; GONZÁLEZ CABRERA, I. «The regulation of the dynamic package in the Directive (EU) 2015/2302: A missed opportunity for the European Legislator?», en *Collective Commentary about the New Package Travel Directive*. ESHTe, 2020, pág. 137; MARCO ALCALÁ, L. A. «El nuevo tratamiento de los servicios de viaje vinculados en la legislación española y en la UE: especial referencia a las garantías en este tipo de servicios», en *La aviación al servicio del desarrollo económico de la sociedad: los nuevos retos de su regulación jurídica* (dir. I. Nadal Gómez; coord. F. J. Bauzá Martorell), 2019, pág. 327; PANIZA FULLANA, A. «La transposición de la Directiva (UE) 2015/2302, de 16 de noviembre, relativa a viajes combinados y servicios de viaje vinculados: El Proyecto de Ley por la que se modifica el TRLGDCU», en *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, N.º 6, Sección Legislación. Comentarios, Junio, 2018, págs. 1-7. SÁNCHEZ ÁLVAREZ, ob. cit., pág. 553; SANTOS MORÓN, Mª. J. «Capítulo VII. El contrato de viajes combinados y los servicios de viaje vinculados», en *Derecho de consumo: visión normativa y jurisprudencial actual* -coords. Mª J. Santos Morón, Mª Natalia Mato Pacín-, Ed. Tecnos, 2022, pág. 155; ZUBIRI DE SALINAS, M. «Conceptos clave y responsabilidad en la nueva regulación de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados», en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, N.º 34, 2017, pág.27.

estado acompañada de un oportuno desarrollo legislativo⁵. En tal sentido, el evidente estado de modernización o transformación en el que se encuentra inmerso actualmente el sector de la comercialización de servicios turísticos es resultado de la unión indisoluble entre el avance tecnológico y el desarrollo legislativo, materializado este último en normas tan determinantes para el sector como la Directiva 2015/2302, del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2015 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (en adelante, Directiva 2015/2302)⁶.

⁵ Vid. ALVARADO HERRERA («Nuevas formas de protección del consumidor en la contratación electrónica de servicios turísticos: los servicios de viaje vinculados», *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, n.º 3, Universidad de Cádiz, 2021, págs. 105-106, DOI: <http://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2020.i3.4>), ASEÑAL MERÁS (ob. cit., pág. 174) o CRUZ RIVERO («La contratación a distancia de viajes combinados y servicios de viaje vinculados», en *El derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso* -Coords. J. L. García-Pita-Lastres; A. Díaz de la Rosa; M.R. Quintáns-Eiras-, Ed. Thomson Reuters Aranzadi, 2021, págs. 825-826).

⁶ La Directiva 2015/2302 fue elaborada en su momento precisamente con la finalidad de reordenar la contratación de servicios turísticos, en atención a la incidencia que habían pasado a tener en el mercado esos dos factores aludidos. A estos efectos, la propia Directiva señala como causas de su aprobación: adaptar el marco legislativo a la evolución del sector para adecuarlo mejor al mercado interior, eliminar ambigüedades y colmar lagunas legislativas (Considerando 1); regular la incidencia que la contratación electrónica estaba teniendo en la contratación de viajes combinados y de servicios de viaje vinculados (Considerando 2); regular nuevas formas de contratación de servicios turísticos que habían aparecido, los viajes vinculados, antes denominados «paquetes dinámicos de turismo» (Considerando 2) o eliminar divergencias de legislación existentes entre los estados miembros en lo relativo a la responsabilidad por incumplimiento en los viajes combinados (Considerando 4). Sobre los motivos que llevaron a la aprobación de esta directiva pueden verse los trabajos de BERENGUER ALBADALEJO («Luces y sombras de la nueva directiva (UE) 2015/2302 del parlamento europeo y del consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados», en *International Journal of Scientific Managment Tourism*, 2016, Vol. 2, N.º2, págs. 34 y 36), PANIZA FULLANA (ob. cit., pág. 2) o SÁNCHEZ ÁLVAREZ (ob. cit., pág. 561).

La Directiva 2015/2302 fue transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto-Ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados, propiciando la modificación de los artículos 150 a 168 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (en adelante, TRLGDCU), artículos estos en los que hasta ahora se ha venido regulando la contratación de viajes combinados y servicios de viaje vinculados en el Derecho español. Sobre la transposición de esta directiva puede verse ZUBIRI DE SALINAS, M. «La reforma de la LGDCU para adaptar el Derecho español a la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados», en *El nuevo régimen de los viajes combinados y servicios de viaje vinculados en el Derecho español*, Valencia, ed. Tirant lo Blanch, 2020, págs. 25-30.

Como advierte SANTOS MORÓN (ob. cit., pág. 156), nos encontramos aquí ante una directiva «de máximos», conforme a lo que se establece en su artículo 4. En igual sentido, PÉREZ MORIONES, A. «La incidencia de las nuevas tecnologías en la contratación de viajes combinados y de servicios de viaje vinculados: algunas cuestiones pendientes», en *El impacto de las nuevas tecnologías en el sector marítimo y portuario* (dir. José Manuel Martín Osante), 2024, págs. 207-247.

El desarrollo legislativo que necesariamente ha de acompañar a toda transformación social para que esta pueda llegar a gozar de éxito real es tan evidente en este caso particular que, con el paso de los años, la Directiva 2015/2302 ha terminado por erigirse en el pilar fundamental del marco regulador de la contratación de servicios de viaje, convirtiéndose en la norma que más ha hecho por favorecer el crecimiento de la contratación en el sector y la consignataria del mayor número de derechos (y de mayor importancia) de los que hasta su aprobación se habían reconocidos a los viajeros. Un ejemplo válido de esto último que se apunta, el otorgamiento de un mayor número de derechos para quienes contratan servicios de viaje, puede encontrarse en la sustitución del término «consumidor», propio de la legislación anterior a la Directiva 2015/2302, por el de «viajero», que se instaura con ella⁷. Esta sustitución terminológica, como ya es sabido por todos, no se ha limitado a ser un mero cambio nominativo, sino que ha conllevado la consecuencia práctica importante de que con ella se ha pasado a conferirle protección también a los profesionales que contraten servicios de viaje por los mismos canales de venta que los consumidores, y no sólo a los consumidores (como venía ocurriendo hasta ese momento)⁸. De este modo, a partir de la Directiva 2015/2302, el

Sobre las repercusiones que tiene la imperatividad de esta directiva puede verse FELIU ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, S. «La imperatividad de la nueva normativa de viajes combinados y servicios de viaje vinculados», en *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI)*, N.º 37, 2019, págs. 1-26.

⁷ La Directiva 2015/2302 vino a sustituir a la Directiva del Consejo de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (90/314/CEE), en adelante Directiva 90/134/CEE.

⁸ En el Considerando 7 de la Directiva 2015/2302 se aclara que, aunque la mayoría de los viajeros que contratan viajes combinados o servicios de viaje vinculados son consumidores en el sentido del Derecho de la Unión en materia de defensa de los consumidores, existen igualmente representantes de pequeñas empresas o profesionales que reservan viajes relacionados con su negocio o profesión a través de los mismos canales de reserva que los consumidores y que a menudo necesitan de un nivel de protección similar al de los consumidores. «En cambio, hay empresas u organizaciones que elaboran sus fórmulas de viaje sobre la base de un convenio general, celebrado a menudo para múltiples fórmulas de viaje para un período específico, por ejemplo, con una agencia de viajes. Este último tipo de fórmulas de viaje no requiere el nivel de protección previsto para los consumidores. Por lo tanto, la presente Directiva solo debe aplicarse a los viajeros de negocios, incluidos los que ejercen profesiones liberales, o a los trabajadores autónomos u otras personas físicas, en la medida en que no organicen sus viajes sobre la base de un convenio general».

La medida adoptada con este cambio por la directiva se revela acertada, si se tiene en cuenta que el adquirente de servicios de viaje generalmente es la parte más débil en este tipo de contrataciones. Su debilidad viene dada, fundamentalmente, por la forma electrónica de contratarlos (que conlleva los riesgos propios de toda contratación a distancia), así como por el hecho de que los servicios contratados se disfrutarán fuera de su residencia habitual, lo que ya en sí mismo lo sitúa en una clara posición de inferioridad. Siendo esto así, la medida adoptada con la sustitución terminológica ha de estimarse correcta, si los profesionales y pequeños empresarios contratan los servicios de viaje por los mismos canales que los particulares, ya que en este caso se reproducirán para ellos idénticos riesgos, por no haber ocupado en la contratación una posición distinta a la que ocupan los consumidores.

criterio que determina la concesión de protección no atiende a que el adquirente de los servicios de viaje contratados sea un consumidor (criterio subjetivo), sino a que el canal de venta por el que se hayan adquirido los servicios de viaje sea el propio de los consumidores, con independencia de quién lo haya utilizado (criterio objetivo).

Aparte de lo anterior, si hay algo por lo que ha destacado la Directiva 2015/2302 durante los años que lleva de vigencia (como todas las normas de esta naturaleza) es por haber favorecido la armonización de los distintos regímenes jurídicos nacionales de contratación de servicios de viaje de los Estados miembros de la Unión Europea⁹. Conviene tener presente que una de las notas que en un buen número de ocasiones distingue a la contratación de servicios de viaje es su carácter transfronterizo, al ser común que ciudadanos de un Estado miembro de la Unión Europea contraten servicios turísticos con operadores turísticos situados en otro Estado o que, perteneciendo los dos (viajero y operador turístico) al mismo Estado, los servicios de viaje se disfruten en un país distinto a aquel en que se contrataron. Siendo esto así, la armonización de las diferentes normas nacionales en este sector se presenta como algo imprescindible si efectivamente se desea dotar de una protección realmente eficaz a quien contrata este tipo de servicios¹⁰.

Sobre esta sustitución de términos pueden verse las obras de ALVARADO HERRERA (ob. cit. 111), REYES LÓPEZ («Novedades legislativas recogidas en la Directiva 2015/2302/UE, de 25 de noviembre, de viajes combinados y servicios de viaje vinculados», en *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, IDIBE, núm. 6, feb. 2017, pág. 346) o ZUBIRI DE SALINAS (ob. cit., págs. 29-30). FRANCESCHELLI Y TORRES (ob. cit., pág. 134) se refieren a esta sustitución indicando que la directiva prescinde de la «*causa turismi*».

En contra de la solución adoptada por la directiva, por entender que no alcanza a proteger todos los supuestos que debiera, PÉREZ MORIONES (*Viajes combinados y servicios de viaje vinculados: la protección del viajero*. Ed. Thomson Reuters Aranzadi, 2022, pág. 72) critica que la directiva haya excluido de su ámbito de aplicación a los profesionales que contratan los servicios turísticos en el marco de algún convenio especial de viajes suscrito entre la empresa a la que pertenece el profesional y los prestadores de los servicios turísticos. Para esta autora, el recurso a un cauce profesional para contratar no implica ningún elemento adicional que no haga a tales viajeros merecedores del alto nivel de protección que se ofrece al viajero de negocios que sí los ha contratado utilizando los mismos cauces que el viajero de ocio.

⁹ Así, por ejemplo, en lo que a los servicios de viaje vinculados respecta, si la solución a los problemas existentes en torno a ellos que se han manifestado en los últimos años se hubiera dejado en manos de los ordenamientos jurídicos nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea se correría el riesgo de que terminaran produciéndose diferencias entre las soluciones ofrecidas por cada uno de ellos, dando lugar a distintos niveles de protección para los viajeros europeos, en función de cuál fuera el ordenamiento jurídico nacional que resultara de aplicación. Una situación como esta repercutiría en un empeoramiento del funcionamiento del mercado interior en este sector concreto, antítesis de lo pretendido por los principios fundacionales de la Unión Europea, lo que a la postre terminaría repercutiendo en una disminución del número de contrataciones de servicios turísticos.

¹⁰ De partida, siempre debe estimarse un acierto, en sí mismo considerado, que la Comisión Europea haya decidido reformar la Directiva 2015/2302, por los efectos colaterales evidentes de uniformidad que, como se mantiene, toda reforma de una norma de este tipo entraña para los Estados miembros de la Unión

Habiendo transcurrido once años desde su aprobación, la Directiva 2015/2302 ha sido modificada por la Directiva (UE) 2026/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2026, por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de dicha Directiva (en adelante, Directiva 2026/1024), introduciéndose cambios en ella especialmente significativos como, por ejemplo, la reordenación del concepto de viaje combinado, la posibilidad de la emisión de vales sustitutivos de la devolución del dinero entregado por el viajero o, lo que constituye el tema objeto de estudio en este trabajo, la supresión de la figura de los servicios de viaje vinculados.

Europea. Como se señala en el Informe 2/2024 de la Comisión Mixta de las Cortes para la Unión Europea, de 12 de marzo de 2024, las normas nacionales, por sí solas, aun otorgando un alto nivel de protección a los viajeros, frustrarían la consecución del objetivo final mayor consistente en obtener el mismo nivel de protección para todos los ciudadanos de la Unión Europea. Vid. Informe 2/2024 de la Comisión Mixta para la Unión Europea, 12 de marzo de 2024, sobre la aplicación del principio de subsidiariedad por las siguientes Propuestas: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales (texto pertinente a efectos del EEE) [Com (2023) 752 final] [Com (2023) 752 final Anexos] [2023/0436 COD]] {SEC (2023) 392 final} {SWD (2023) 386 final} {SWD (2023) 387 final} {SWD (2023) 389 final}; Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 261/2004, (CE) n.º 1107/2006, (UE) n.º 1177/2010, (UE) n.º 181/2011 y (UE) 2021/782 en lo que respecta a la garantía del cumplimiento de los derechos de los viajeros en la Unión (texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 753 final] [COM (2023) 753 final anexos] [2023/0437 (COD)] {SWD (2023) 386-387} {SWD (2023) 389} {SEC (2023) 392}; Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de la directiva (texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 905 final] [COM (2023) 905 final Anexos] [2023/0435 (COD)] {SEC (2023) 540 final} {SWD (2023) 905 final} {SWD (2023) 906 final} {SWD (2023) 907 final} {SWD (2023) 908 final}.

Dicho esto, no todo han sido parabienes en la valoración que merece la Directiva 2015/2302, sino que, antes al contrario, desde el mismo momento de su aprobación (o, incluso antes, ya en el curso de su elaboración), fue objeto de críticas por parte de los organizadores de viajes combinados y de los minoristas que los comercializaban, al entender que los mandatos que en ella se contenían les trasladaban gran parte de los riesgos del contrato, al tiempo que colocaba al viajero en una situación privilegiada de sobreprotección (lo que se advertía, por ejemplo, en los extensos deberes de información que, según ellos, les imponía la directiva).

Aparte de por esto, la directiva también fue criticada por terminar dejando abierta, aunque fuera indirectamente, el importante tema de la responsabilidad ante el incumplimiento en los viajes combinados. Que la directiva fijara como responsable en todo caso al organizador del viaje combinado, aunque permitiendo que cada Estado miembro pudiera extender la responsabilidad también a los minoristas, suscitó críticas. En este mismo sentido, vid. GRAGERA CONTADOR, F. «Transposición de la Directiva (UE) 2015/2302, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados. Real Decreto-Ley 23/2018, de 21 de diciembre. Posibles implicaciones prácticas», en *Diario La Ley*, N.º 9344, 24 de enero de 2019, pág. 7.

2. RAZONES QUE HAN JUSTIFICADO LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2015/2302

Resulta muy de agradecer que cualquier norma jurídica, con independencia de la naturaleza que presente (ley, Real Decreto-Ley, directiva, reglamento de la Unión Europea, etc.), comience aclarando en su Exposición de Motivos o Considerandos las razones que justifican su aprobación, cobrando esto especial importancia en aquellos casos en los que la norma viene a sustituir o modificar a otra anterior.

Es por ello que un primer juicio positivo que merece la Directiva 2026/1024 es que haya dedicado algunos de sus Considerandos iniciales a exponer las razones que han justificado la modificación de la Directiva 2015/2302. En concreto, en el Considerando 3 se indica que, aunque esta Directiva ha venido cumpliendo en general el cometido para el que se aprobó, en los últimos años han surgido dificultades que han terminado complicando su aplicación¹¹. Una de las dificultades a las que alude el Considerando ha sido básicamente las situaciones extremadamente complejas a las que han tenido que hacer frente los empresarios que se dedican a la comercialización de servicios turísticos a causa de la pandemia COVID-19, declarando a esta como una de las causas últimas que finalmente ha terminado por impulsar la modificación de la Directiva¹².

Junto a esta, otras causas que se habían advertido antes eran, por una parte, la necesidad de «colmar lagunas» detectadas en la misma y, por otra parte, «aclarar y simplificar determinados conceptos y disposiciones», con el objetivo de mejorar su eficacia en beneficio de los viajeros y las empresas de viajes, entre las que hay un gran número de microempresas y pequeñas y medianas empresas¹³.

¹¹ La *ratio legis* principal que fundamentó a la Directiva 2015/2302 fue, como se explicita en el Considerando 1 de la Directiva 2026/1024, modernizar el marco jurídico de los viajes combinados a la luz de los avances tecnológicos que se había producido, lo que se logró modificando la definición de viaje combinado con respecto a la que se contenía en la Directiva 90/314/CEE e introduciendo el concepto nuevo de servicios de viaje vinculados.

Sobre la gran novedad que constituyó el reconocimiento de los servicios de viaje vinculados en aquel momento véase MARCO ARCALÁ, L.A. «La regulación de los servicios de viaje vinculados. La prescripción de las reclamaciones y el régimen sancionador», en *El nuevo régimen de los viajes combinados y servicios de viaje vinculados en el Derecho español*, Ed. tirant lo blanch, 2020, págs. 277-320.

¹² Vid. la Enmienda n.º 2 del documento de Enmiendas a la Propuesta de Directiva de modificación de la Directiva 2015/2302. En concreto, el documento: Modificación de la Directiva sobre viajes combinados y servicios de viaje vinculados. Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 11 de septiembre de 2025 sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de la Directiva (COM(2023)0905 – C9-0436/2023 – 2023/0435(COD)). P10_TA(2025)0195.

¹³ Vid. Considerando 4 de la Directiva 2026/1024.

En lo atinente a «colmar lagunas que se habían detectado», la principal de ellas era que en la Directiva 2015/2302 no se preveía la posibilidad de que los empresarios organizadores de viajes combinados o los facilitadores de servicios de viaje vinculados pudieran emitir vales sustitutivos del reembolso a los viajeros en los casos en los que esto procediera. La consecuencia práctica que tuvo este vacío legal, especialmente durante el tiempo que duró la pandemia COVID-19 y los meses inmediatamente posteriores, fue que un número relevante de empresarios se vieron obligados a tener que solicitar la declaración de concurso de acreedores, movidos por el alto número de devoluciones al que tuvieron que hacer frente en un corto espacio de tiempo y careciendo de falta de liquidez para ello¹⁴. Advertido el problema, la principal modificación que trae consigo la Directiva 2026/1024 ha sido justamente la de introducir un nuevo artículo 12 bis en la Directiva 2015/2302, por el que se permite a los empresarios organizadores de viajes combinados la posibilidad de emitir los referidos vales sustitutivos del reembolso.

En lo que hace a la segunda de las causas, «aclarar y simplificar determinados conceptos y disposiciones», alude directamente a la gran dificultad que existía para diferenciar el viaje combinado de los servicios de viaje vinculados. La Directiva 2026/1024 pretende salvar dicha dificultad redefiniendo el concepto de viaje combinado y suprimiendo la figura de los servicios de viaje vinculados.

Las soluciones que se ofrecen en la Directiva 2026/1024 a estas dos últimas necesidades pretenden concederle beneficios a los viajeros y a las empresas que se dedican a la comercialización de servicios de viaje. La emisión de vales sustitutivos del reembolso (originados por haberse puesto fin al contrato de viaje combinado con arreglo a los artículos 10, 11 o 12) supondrá para el viajero no tener que esperar un tiempo más o menos largo (el necesario que conlleva toda operación de reembolso de un pago previamente realizado o de parte de él) para poder contratar de nuevo el servicio de viaje no prestado, aparte de que ya de inicio pueda ser considerada por él una medida sustitutiva plenamente satisfactoria de sus intereses. Por su parte, el beneficio que obtiene el empresario es que evitarle que tenga que hacer frente de manera inmediata y directa a la devolución de una cantidad de dinero, cobrando esto una importancia especial en aquellas situaciones en las que deba hacer frente a un elevado número de

¹⁴ Sobre la trascendencia de la declaración de concursos en el sector de los viajes puede verse BENAVIDES VELASCO, P. «Protección de los viajeros en caso de insolvencia de las agencias de viaje. A propósito del concurso del grupo Thomas Cook», en *Journal of Tourism and Heritage Research* (2020), vol. n.º 3, págs. 79-101.

reembolsos en un breve periodo de tiempo (como ocurrió en 2020 con la pandemia COVID-19, donde los viajeros anularon la práctica totalidad de los viajes programados).

En lo que respecta a la supresión de los servicios de viaje vinculados, el beneficio claro que conllevará para el viajero es que desde el inicio mismo de la contratación tendrá certeza clara del verdadero objeto de su contratación. Por su parte, la ventaja que ofrece para el empresario es que, aunque sea indirectamente, contribuye a terminar con el problema que suponían las conductas mantenidas por algunos operadores del mercado (especialmente las aerolíneas) consistentes en comercializar los servicios de viaje vinculados sin tener que soportar las mismas obligaciones (o algunas parecidas) que sí se les imponían a quienes comercializaban viajes combinados.

Relacionado con esto último que se señala, una consecuencia importante que conlleva la desaparición de los servicios de viaje vinculados es el aumento de obligaciones al que se verán sometidos aquellos empresarios que pretendan continuar ofreciendo esta forma de contratar servicios de viaje. Hasta la aprobación de la Directiva 2026/1024, el legislador había venido estableciendo una diferencia clara entre el empresario que se dedicaba a la comercialización de viajes combinados y el que ofrecía servicios de viaje vinculados, amparándose, como se señala en el Considerando 9 de la Directiva 2015/2302, en que los servicios de viaje vinculados constituían paquetes de turismo que no reunían las características de los viajes combinados y, por lo tanto, para los que no era procedente imponer las obligaciones que sí se establecían a quienes comercializaran estos últimos. La consecuencia que tenía esto era que, bajo el régimen de la Directiva 2015/2302, los empresarios que ofertaban servicios de viaje vinculados estaban sometidos básicamente al cumplimiento de dos obligaciones: una consistía en constituir una garantía para el reembolso de todos los pagos que hubieran recibido de los viajeros, en la medida en que un servicio de viaje que formara parte de unos servicios de viaje vinculados no se ejecutara como consecuencia de la insolvencia del empresario (art. 19.1) y la otra en informar al viajero de forma clara, comprensible y destacada de que al contratar servicios de viaje vinculados no podría acogerse a ninguno de los derechos que se aplican exclusivamente a los viajes combinados, de que cada prestador de servicios sería el único responsable de la correcta prestación contractual de su servicio, y de que el viajero gozará de la protección frente a la insolvencia (art. 19.2).

Frente a este estado de las cosas bajo el régimen de la Directiva 2015/2302, ahora, tras las modificaciones introducidas por la Directiva 2026/1024, los empresarios que pretendan comercializar servicios de viaje bajo fórmulas semejantes a las que hasta este momento constituían servicios de viaje vinculados verán aumentadas considerablemente el número de sus obligaciones de las escasas cuatro que les imponía

el artículo 19 de la Directiva 2015/2302 a todas las que la nueva Directiva le impone a los empresarios que comercializan viajes combinados.

Expuestas las razones que han justificado la modificación de la Directiva 2015/2302, la aprobación de la nueva Directiva 2026/1024 ha traído consigo una verdadera sorpresa en lo relativo a los servicios de viaje vinculados, cual es la ya mencionada supresión o eliminación de la figura¹⁵. Puede haber quien piense que la sorpresa no debiera ser tal, si se tiene en cuenta que durante la tramitación legislativa de la Directiva 2026/1024 la posición del Parlamento Europeo manifestada en la fase final de la misma fue contraria a la permanencia de la figura. Sin embargo, por más que el Parlamento Europeo hubiera manifestado dicha posición contraria a la figura, la sorpresa no ha dejado de ser menor. Antes que se conociera la posición del Parlamento Europeo, todos los indicios en el *iter* legislativo de la norma apuntaban a una simple modificación del régimen jurídico de la figura, pero no a su eliminación¹⁶.

A este respecto, justo en los meses inmediatamente anteriores a la aprobación de la Directiva 2026/1024 se conoció que existían dos posiciones encontradas en la Unión

¹⁵ Para algunos autores, dentro de los que me encuentro, la eliminación de la figura de los servicios de viaje vinculados no ha dejado sino de generar una sensación de extrañeza, por más que ya se contemplara como una posibilidad real en el documento de enmiendas aprobado por el Parlamento Europeo en la última fase de la tramitación legislativa de la Directiva 2026/1024. El camino que había seguido la propia existencia de la figura de los servicios de viaje vinculados había sido hasta este momento justamente el contrario: de su no existencia o reconocimiento en el tiempo anterior a la Directiva 2015/2302 hasta su tipificación legal con esta última. Es por ello que, en general, no se contemplara como posibilidad una vuelta a la desaparición de la figura.

A este respecto, en el año 2016, y por lo tanto estando ya vigente la Directiva 2015/2302, GONZÁLEZ CABRERA («¿Estamos ante el mismo producto si se adquiere en línea un viaje combinado o distintos servicios de viaje vinculados?», en *Revista de Derecho Civil*, vol. III, núm. 3, julio-septiembre, 2016, págs. 139-144 - disponible en <https://nreg.es/ojs/index.php/RDC/article/view/220>. Última visita 25/09/2026-) afirmaba que en el ánimo del legislador europeo no estaba asimilar el paquete dinámico o los servicios de viajes vinculados y el viaje combinado y que en un futuro la regulación del paquete dinámico tendría un marco regulador absolutamente distinto de aquél.

¹⁶ Puede verse que lo que se vino contemplando en todo momento en el *iter* de la tramitación legislativa fue la modificación del régimen jurídico de la figura y no su eliminación, aparte de en la misma Propuesta de modificación de la Directiva 2015/2302, en los Informes y pronunciamientos de los órganos a los que se les remitió dicha Propuesta para su valoración y pronunciamiento (salvo, como se señala, en el final del Parlamento Europeo), dentro de los cuales pueden mencionarse la Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de julio de 2023, sobre la pandemia de COVID-19: enseñanzas extraídas y recomendaciones para el futuro; el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo a la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de la Directiva y la Posición del Consejo de la Unión Europea ante la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para mejorar la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de la Directiva, de 18 de diciembre de 2024 (17042/24).

Europea con respecto a cómo debían pasar a regularse los servicios de viaje vinculados: una era la mantenida por la Comisión Europea, con su Propuesta de modificación de la Directiva 2015/2302, precursora de la modificación del régimen jurídico que hasta entonces se venía aplicando y, por lo tanto, manteniendo la existencia de la figura como institución diferenciada de la contratación de servicios turísticos sueltos y de la contratación de viajes combinados. La otra era la defendida por el Parlamento Europeo, que se dio a conocer, como se señala, en la última fase de la tramitación legislativa de la Directiva 2015/2302 por medio del Documento de Enmiendas que este órgano aprobó a resultas de la remisión de la Propuesta de modificación de la Directiva que la Comisión le había remitido para su valoración.

3. LAS POSTURAS ENFRENTADAS DE LA COMISIÓN Y DEL PARLAMENTO EUROPEO

Mientras ha estado vigente la Directiva 2015/2302 y, por lo tanto, mientras han tenido reconocimiento normativo los servicios de viaje vinculados, no han sido pocas las quejas vertidas hacia la figura desde distintos sectores. Así:

Los viajeros criticaban la dificultad que encontraban para conocer con certeza el producto exacto que estaban contratando, si servicios de viaje sueltos, un viaje combinado o servicios de viaje vinculados. Junto a lo anterior, también criticaba que, contratado un viaje vinculado, en un buen número de ocasiones encontraban no pocos inconvenientes para probar que lo efectivamente contratado había sido un viaje vinculado y no servicios de viaje sueltos¹⁷.

¹⁷ Como se señala en el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados COM(2021) 90 final (pág. 7), a los consumidores les preocupaba que hubiera empresarios turísticos que se presentaran de forma engañosa como empresarios que facilitaban viajes vinculados, en lugar de como organizadores de viajes combinados, con el fin de evitar las normas de responsabilidad más estrictas a las que estaban sometidos estos últimos.

Acerca de este tipo de quejas pueden verse los trabajos de FERRER TAPIA (ob. cit., pág. 10) o PANIZA FULLANA («Capítulo 23. La reformulación del viaje combinado y los servicios de viaje vinculados ante la transformación digital», en *Tratado del Derecho del turismo* -dirs. Humberto Gosálbez Pequeño, Francisco Javier Melgosa Arcos-, Ed. Aranzadi, 2025, págs. 719-748) y PÉREZ MORIONES («La incidencia...», cit., pág. 220).

En lo que respecta a cómo aumenta la dificultad de los viajeros para conocer el producto que finalmente están contratando cuando lo adquieren a través de una plataforma web turística, por la propia indefinición jurídica con la que en muchas ocasiones se presentan y mueven este tipo de intermediarios (siempre tecnológicos y, en algunas ocasiones, además también jurídicos), vid. FLAQUER RIUTORT, J. «Viajes combinados o vinculados: el papel de las plataformas (1)», en *Diario LA LEY*, N.º 10634, Sección Tribuna, 26 de Diciembre de 2024, edición electrónica.

Los empresarios que facilitaban servicios de viajes vinculados, por su parte, se quejaban de las obligaciones y cargas excesivamente exigentes que, según ellos, les imponía la Directiva 2015/2302, señalando como la primera de todas ellas la de tener que contratar garantías para responder con ellas de la correcta prestación de los servicios de viaje contratados.

Por último, la doctrina criticaba fundamentalmente la definición, por considerarla poco clara, aunque en este caso, a diferencia de lo que aconteció con los viajeros y con los empresarios del sector turístico, no llegara a trasladar formalmente dichas críticas a la Comisión Europea para su conocimiento¹⁸.

Motivada por la existencia de estas críticas en contra de los servicios de viaje vinculados, la Comisión Europea elaboró en 2023 una Propuesta de Directiva de modificación de la Directiva 2015/2302, con el firme propósito de hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de esta última¹⁹.

La tramitación de esta Propuesta de Directiva fue transcurriendo con normalidad, con independencia de que hubiera posiciones a favor o en contra de ella desde los distintos sectores afectados en lo atinente la propuesta de regulación que hacía de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados, hasta que, al tener que pronunciarse sobre ella, el Parlamento Europeo, sorpresivamente, propuso la supresión de la figura de los servicios de viaje vinculados²⁰. Veamos con detenimiento ambas posturas enfrentadas:

¹⁸ La Comisión Europea señala a esta cuestión como aquella que ha suscitado el mayor número de preguntas de todas las que se han formulado sobre la aplicación de la Directiva 2015/2302. La crítica dirigida por los viajeros y los empresarios a la Comisión era reiterada en considerar la definición de los servicios de viaje vinculados que se ofrecía en la Directiva 2015/2302 excesivamente compleja y de difícil aplicación en la práctica. Véase, en tal sentido, el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las disposiciones de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados que se aplican a reservas en línea efectuadas en diferentes puntos de venta COM (2019) 270 final, pág. 6.

¹⁹ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de la Directiva (COM(2023)905 final).

²⁰ Se habla de «sorpresivamente», porque, hasta ese momento, no se habían vislumbrado en los órganos europeos posiciones en contra de los servicios de viaje vinculados tan directas como esa. De igual forma, tampoco se conocían posturas de este tipo en los representantes de los sectores que participaban en este ámbito de la contratación.

3.1. La propuesta de modificación de la directiva 2015/2302

La Propuesta de Directiva de modificación de la Directiva 2015/2302 formalmente constituía la respuesta que la Comisión Europea ofrecía a sendos requerimientos remitidos por el Parlamento Europeo y en los que la instaba a revisar la normativa de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados²¹.

Desde un inicio, el trabajo de la Comisión persiguió reforzar el nivel de protección de los viajeros, especialmente en situaciones o tiempos de crisis graves²², y mejorar el funcionamiento del mercado interior en el sector de los viajes combinados y servicios de viaje vinculados²³.

Para ello, y entre otras medidas, la Propuesta partía de la idea de instaurar un nuevo concepto de «viaje vinculado», tratando de dar respuesta así a las críticas que se hacían a la definición en el artículo 3.5 de la Directiva 2015/2302²⁴. Estas críticas eran básicamente tres:

²¹ Véanse la Resolución del Parlamento Europeo, de 24 de octubre de 2019, sobre las consecuencias negativas de la quiebra de Thomas Cook para el turismo de la Unión (2019/2854(RSP)), en la que el Parlamento Europeo manifiesta su preocupación por los cientos de miles de viajeros que, a consecuencia de la quiebra de esta compañía, quedaron varados fuera de sus casas, y la Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de julio de 2023, sobre la pandemia de COVID-19: enseñanzas extraídas y recomendaciones para el futuro (2022/2076(INI)), en la que considera que el enfoque no coordinado de los Estados miembros y la incertidumbre legal en torno a las restricciones impuestas por los Estados miembros tuvieron consecuencias negativas para los viajeros y para el sector turístico en general.

²² Por ejemplo, los que siguieron a la declaración de la pandemia COVID-19 o a la declaración de quiebra de Thomas Cook.

²³ La Propuesta de Directiva proponía reforzar el nivel de protección de los viajeros con dos medidas de muy distinta naturaleza: por una parte, incrementando la información que el empresario turístico debía suministrar al viajero y, por otra, estableciendo un sistema de vales sustitutivos de la restitución del dinero que el empresario debía devolver al viajero en caso de que el viaje finalmente no se realizara.

²⁴ Según esta definición, se entendía por «servicios de viaje vinculados»: «al menos dos tipos diferentes de servicios de viaje contratados para el mismo viaje o vacación, para los que se celebren contratos distintos con cada uno de los prestadores de servicios de viaje, si un empresario facilita:

a) con ocasión de una única visita o contacto con su punto de venta, la selección y pago por separado de cada servicio de viaje por parte de los viajeros, o

b) de manera específica, la contratación con otro empresario de como mínimo un servicio de viaje adicional siempre que se celebre un contrato con ese otro empresario a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje.

Cuando se adquiriera no más de un tipo de servicio de viaje a que se refiere el punto 1, letras a), b) o c), y uno o varios de los servicios turísticos de viaje a que se refiere el punto 1, letra d), no constituirán servicios de viaje vinculados si los segundos no representan una proporción significativa del valor combinado de los servicios y no se anuncian como una característica esencial de la combinación o no constituyen por alguna otra razón una característica esencial del viaje o vacación.».

La primera aludía a la imprecisión jurídica que presentaban algunas de las expresiones que se contenían en la definición (como, por ejemplo, «facilita», «único contacto con su punto de venta» o «porción significativa»). La imprecisión, se decía, terminaba dotando de falta de claridad al concepto de servicios de viaje vinculados y obligaba a realizar una labor interpretativa a la doctrina²⁵.

La segunda crítica ponía de manifiesto la incoherencia que suponía que la contratación de dos servicios turísticos de la misma naturaleza (p. ej. dos billetes de transporte para trayectos distintos, etc.) no pudieran constituir un viaje vinculado²⁶.

Por último, la tercera apuntaba a la dificultad que existía, tal y como estaba redactada la definición, para distinguir entre el viaje vinculado y el viaje combinado²⁷.

Ante la existencia de tales críticas quedaba claro, y así lo entendió también el legislador europeo, que una nueva definición del concepto de viaje vinculado contribuiría a aumentar la seguridad jurídica de todas las partes que participan de la contratación de este tipo de servicios, aparte de que haría más eficaz la protección de los viajeros en el ejercicio de sus derechos y garantizaría un régimen de igualdad de condiciones para los empresarios.

Siendo esto así, la Propuesta de Directiva proponía pasar a definir los servicios de viaje vinculados como: «una combinación de diferentes tipos de servicios de viaje no amparada por la definición de viaje combinado del punto 2 en la que el empresario que es parte de un contrato de servicio de viaje y recibe pagos de un viajero, o en nombre de este, propone al viajero que reserve algún tipo adicional de servicio de viaje de otro empresario a efectos del mismo viaje o vacación y en la que se celebra el contrato del servicio de viaje adicional a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer contrato» .

Las novedades que presentaba esta nueva definición de servicios de viaje vinculados con respecto a la hasta entonces contenida en la Directiva 2015/2302 eran significativas, siendo las tres siguientes las más importantes:

²⁵ Expresamente se refiere a la ambigüedad de la definición y su cercanía con la del viaje combinado GONZÁLEZ CABRERA, «Una nueva...», cit. pág. 2. Aparte de esta autora, pueden verse también las obras de ALVARADO HERRERA (ob. cit., pág. 118), FRANCESCHELLI Y TORRES (ob. cit., pág. 122), PANIZA FULLANA («Capítulo 23...» cit., pág. 735 y «La transposición...», cit., pág. 3) o PÉREZ MORIONES («La incidencia...», cit., pág. 220).

²⁶ Vid. BATUECAS CALETRÍO, ob. cit., pág. 44.

²⁷ Véase PANIZA FULLANA, «Capítulo 23...», cit., pág. 742.

3.1.1 Eliminación del apartado a) del artículo 3.5 de la Directiva 2015/2302:

La primera gran novedad que traía consigo la Propuesta de Directiva, apreciable formalmente a simple vista, consistía en la eliminación del apartado a) del artículo 3.5, referido a aquellas combinaciones de servicios de viaje en la que un empresario facilitaba «con ocasión de una única visita o contacto con su punto de venta, la selección y pago por separado de cada servicio de viaje por parte de los viajeros».

La consecuencia que tenía esta eliminación es que para la Propuesta de Directiva tanto las reservas de diferentes tipos de servicios de viaje a efectos del mismo viaje o vacación en un punto de venta en un breve período de tiempo, como las reservas de diferentes tipos de servicios de viaje a efectos del mismo viaje o vacación en un punto de venta en las que los servicios se seleccionan antes de que el viajero celebre el primer contrato, pasaban a considerarse viajes combinados, desapareciendo con ello el grave problema que planteaba en la práctica la distinción entre los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados cuando la contratación se realizaba de esta manera²⁸. La supresión de este apartado evitaba que continuara produciéndose el solapamiento de supuestos que hasta ese momento se daba entre el supuesto descrito en este párrafo y el del artículo 3.2.b).i), referido al viaje combinado. Cabe apuntar a este respecto que la no inclusión de lo que se decía en este párrafo en la nueva definición de viaje vinculado de la Propuesta de Directiva terminaba dando la razón a autores, como PANIZA FULLANA, que venían defendiendo que carecía de sentido no calificar como viaje combinado la contratación de varios servicios turísticos facilitada por un empresario y efectuada para un mismo viaje o vacación por el simple hecho de que la elección de los servicios turísticos la realizara el viajero²⁹.

El Considerando 6 de la Propuesta de Directiva aclaraba que el principio en el que se basaba la definición de «viaje combinado» debía seguir siendo la existencia de un vínculo

²⁸ El Comité Económico y Social Europeo celebró la eliminación de este solapamiento, como puede verse en el Dictamen que elabora para la Propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 (C/2024/4058), pág. 4. Para el CESE, los servicios de viaje vinculados suelen ser complejos y los consumidores a menudo no están seguros de si su reserva es un viaje combinado o un servicio de viaje vinculado, circunstancia esta de la que pueden aprovecharse los operadores. Pasar a considerar la adquisición en el mismo punto de venta y al mismo tiempo de diferentes tipos de servicios de viaje para el mismo viaje o vacación como viaje combinado impide que las empresas promocionen servicios de viaje vinculados cuando vendan viajes combinados, protegiendo así a los consumidores.

²⁹ Véase PANIZA FULLANA, «Capítulo 23...», cit., pág. 742.

estrecho entre los distintos servicios de viaje reservados a efectos de un mismo viaje o vacación. Por lo tanto, a fin de garantizar que no existiera solapamiento entre la definición de «viaje combinado» y la de «servicios de viaje vinculados», las reservas de distintos tipos de servicios de viaje para el mismo viaje o vacación en un punto de venta cuando los servicios de viaje hubieran sido seleccionados antes de que el viajero celebrara el primer contrato debían considerarse viajes combinados, del mismo modo que los servicios de viaje reservados en un punto de venta en un breve período de tiempo. Esto es así, porque, como se apunta, en la Propuesta de Directiva se partía de la idea de que en ambos supuestos descritos existía un estrecho vínculo entre las distintas reservas de servicios de viaje realizadas. Por esta razón, continuaba aclarando el Considerando, la definición de «viaje combinado» debía abarcar ambas situaciones, y las reservas realizadas con ocasión de una única visita o contacto con un punto de venta debían suprimirse de la definición de «servicios de viaje vinculados».

Reduciéndose el concepto de servicios de viaje vinculados en la Propuesta de Directiva a un único supuesto, el mayor problema que conllevaba la nueva definición era precisamente el de su distinción con el del viaje combinado en el que la reserva del segundo servicio de viaje se realizara en el plazo de 24 horas. Y es que, según el artículo 3.2.b).i), se entendía por viaje combinado la combinación de al menos dos tipos de servicios de viaje si, con independencia de la celebración de contratos distintos con diferentes prestadores de servicios de viaje, los servicios son contratados en un único punto de venta y «se reservan otros tipos de servicios de viaje a más tardar 24 horas después de que el viajero acepte pagar el primer servicio de viaje y, antes de que el viajero aceptase pagar el primer servicio de viaje, el empresario propuso al viajero que reservara a continuación uno o varios tipos adicionales de servicios de viaje».

Si algo procede apuntar de la redacción que se le daba en la Propuesta de Directiva a este supuesto de viaje combinado es que, dada su deficiente redacción, en una primera lectura resultaba de difícil entendimiento. En cualquier caso, de un análisis confrontado entre dicho supuesto y el nuevo y simplificado concepto de servicios de viaje vinculado que ofrecía la Propuesta de Directiva era posible concluir que uno y otro se diferenciaban por el hecho de que el viaje combinado exigía que la contratación se hiciera en un único punto de venta, algo que no ocurría para el viaje vinculado. Aparte de ello, otra diferencia que había entre ellos era que en el viaje combinado el empresario debía proponerle al viajero la reserva de tipos adicionales de servicios de viaje antes de que este último hubiera aceptado pagar el primero de ellos (y contratar los nuevos servicios de viaje

antes de que hubieran transcurrido 24 horas desde que se pagó el primero)³⁰, a diferencia de lo que se preveía para el viaje vinculado, en el que la contratación de los servicios de viaje adicionales se realizaba después de que se hubiera contratado el primero de ellos (pero, eso sí, a más tardar en el plazo de 24 horas).

Para una correcta aplicación concordada de todo el articulado de la Propuesta, la eliminación del supuesto contenido en el artículo 3.5.a) de la Directiva 2015/2302 obligaba a modificar también el artículo 19, en el que se regulan los requisitos de protección frente a la insolvencia y de información para servicios vinculados. La modificación introducida en este artículo tenía como finalidad que en él se aludiera ya únicamente al único supuesto de viaje vinculado que pasaba a contemplarse en la nueva definición de servicios de viaje vinculados e imponía que los empresarios facilitadores de viajes vinculados constituyeran garantías para el reembolso de los pagos que recibían de los viajeros³¹.

Esta misma aplicación concordada de normas es la que movía igualmente al legislador comunitario a modificar el Anexo II de la Directiva 2015/2302, en el que se contenían los formularios de información normalizada para aquellos supuestos en los que el empresario que facilita servicios de viaje vinculados fuera el transportista responsable del viaje de vuelta del viajero, así como para aquellos otros en los que no lo fuera³². En estos formularios, además de informar al viajero de que lo que estaba contratando no era un viaje combinado y de que el empresario no era responsable de la correcta prestación de los servicios de viaje contratados, se recogía el nuevo concepto simplificado de viaje vinculado que buscaba instaurarse con la Propuesta de Directiva, a los efectos de que se pudieran garantizar los pagos que hubiera realizado el viajero frente a la insolvencia del empresario facilitador.

Resultado de todo lo anterior, la nueva definición de viaje vinculado que ofrecía la Propuesta de Directiva quedaba reducida a lo que hasta entonces había constituido el artículo 3.5.b) de la Directiva 2015/2302, dando como resultado final que el viaje vinculado pasaba a ser la combinación de diferentes tipos de servicios de viaje, no

³⁰ Apunta PANIZA FULLANA («Capítulo 23...», cit. págs. 729-730), y no sin razón, que las dificultades de prueba en este caso para el viajero eran importantes.

³¹ Como expresamente se dice en el apartado «Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta» de la Propuesta de directiva, el artículo 19 se modifica para reflejar el concepto simplificado de servicios de viaje vinculados (pág. 16).

³² Vid. apartado «Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta» de la Propuesta de directiva, pág. 18.

amparada por la definición de viaje combinado, en la que el empresario que era parte de un contrato de servicio de viaje y recibía pagos de un viajero, o en nombre de este, proponía al viajero que reservara algún tipo adicional de servicio de viaje con otro empresario a efectos del mismo viaje o vacación y en la que se celebraba el contrato del servicio de viaje adicional a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer contrato.

3.1.2. Remisión por exclusión al viaje combinado.

Una segunda novedad del concepto de servicios viaje vinculados que pretendía incorporar la Propuesta de Directiva era el de su remisión por exclusión al viaje combinado, al definir el viaje vinculado como una combinación de diferentes tipos de servicios de viaje «no amparada por la definición de viaje combinado del punto 2...».

En la Propuesta de Directiva las combinaciones de servicios de viaje se consideraban viajes vinculados siempre que no fuera posible incluirlas en alguno de los supuestos del viaje combinado, reconociéndose de este modo tácitamente la fuerte vis atractiva que pasaba a ostentar el viaje combinado en la nueva regulación. Esta vis atractiva a favor del viaje combinado conllevaba la importante consecuencia práctica de que, con carácter previo a valorar si una combinación de servicios de viaje cumplía o no los requisitos del viaje vinculado, procedía comprobar si dicha combinación era susceptible de ser reconducida a alguna de las categorías del viaje combinado del nuevo artículo 3.2 de la Directiva 2015/2302, y, caso de que así fuera, la combinación de servicios contratada debía ser calificada de viaje combinado, quedando descartado ya, por tanto, el análisis de si cumplía o no los requisitos del viaje vinculado.

En la concepción de la Propuesta de Directiva, el viaje combinado pasaba a ser la regla general para el caso de que se contrataran varios servicios de viaje para el mismo viaje o vacación, quedando reducido el viaje vinculado a un caso particular en la contratación de este tipo de servicios.

3.1.3. El distinto papel del empresario que propone la contratación de algún servicio de viaje adicional.

La semejanza que existía entre el nuevo concepto de viaje vinculado que pretendía incorporar la Propuesta de Directiva y el que hasta ese momento se regulaba en el artículo 3.5.b) de la Directiva 2015/2302 era grande, pero no total, existiendo tres diferencias reseñables en lo relativo al distinto papel que pasaba a desempeñar el empresario con el que el viajero contrataba el primer servicio de viaje:

En primer lugar, la Propuesta de directiva mencionaba expresamente que el empresario que propusiera la contratación de servicios de viaje adicionales debía ser prestador de alguno de los servicios de viaje contratados, exigencia esta que no se contenía en el artículo 3.5.b) de la Directiva 2015/2302.

Este requerimiento de la Propuesta de Directiva tenía todo su sentido, ya que, en atención al nuevo concepto de viaje vinculado que intentaba imponerse, dejaba de ser posible que pudiera haber «empresarios facilitadores» de viaje vinculados que no fueran prestadores de alguno de los servicios de viaje contratados, a diferencia de lo que venía ocurriendo hasta ese momento bajo la aplicación del artículo 3.5.a) de la Directiva 2015/2302, donde, por ejemplo, merecían tal calificación las agencias de viaje a través de las cuales contrataban servicios de viaje los viajeros. En esos casos, las agencias de viajes recibían la calificación jurídica de empresarios «facilitadores» por parte de la Directiva 2015/2302 y, en consecuencia, le resultaban de aplicación las normas relativas a la protección del viajero frente a su insolvencia y a los deberes de información. Teniendo en cuenta esto, conforme a la Propuesta de Directiva el único supuesto en el que una agencia de viajes podía ser considerada «empresario que propone la reserva de algún otro servicio de viaje adicional con otro empresario distinto» sería aquél en el que también fuera prestadora de alguno de los servicios de viaje contratados, lo que podría acontecer, por ejemplo, cuando el viajero reservara una plaza hotelera en una agencia de viajes en «régimen de contingente».

En segundo lugar, en la definición de servicio de viaje vinculados que se ofrecía en la Propuesta de Directiva desaparecía el término «facilita», que sí se contemplaba en la Directiva 2015/2302 y con el que se aludía a la acción que llevaba a cabo el primer empresario con respecto al viajero consistente en invitarle a la contratación de otros servicios turísticos distintos al inicialmente contrato.

En tercer lugar, la nueva definición de viaje vinculado no aludía expresamente a la necesidad de tener que celebrar contratos diferentes con cada uno de los prestadores de los servicios de viaje, a diferencia de lo que se hacía en el artículo 3.5.b) de la Directiva 2015/2302. La ausencia de esta mención no evitaba la necesidad de concurrencia de dicho requisito, cuya existencia era posible deducirla tácitamente también de la nueva redacción que se proponía, al distinguirse en ella entre el contrato que se perfeccionaba con el empresario «proponente» y el contrato que se celebraba con el empresario o los empresarios que prestarían los servicios de viaje adicionales contratados.

Como el empresario que es parte del primer contrato y que le proponía al viajero reservar servicios de viaje adicionales recibía pagos de este o en su nombre, quedaba

obligado a suscribir una garantía de protección frente a la insolvencia (art. 19.1 Directiva 2015/2302). A propósito de esta obligación, el Considerando 9 de la Propuesta de Directiva aclaraba que, para garantizar que los viajeros se beneficiaran plenamente de las normas sobre protección frente a la insolvencia y para que los empresarios supieran que estaban sujetos a esta obligación, convenía que los formularios de información sobre los servicios de viaje vinculados recomendaran a los viajeros que guardaran bien la propuesta y la reserva adicional, por ejemplo, mediante capturas de pantalla, e informaran al empresario con el que celebraron el primer contrato de que habían celebrado un contrato por un tipo adicional de servicio de viaje a efectos del mismo viaje o vacación en las 24 horas siguientes, siguiendo la propuesta del empresario. Es por ello que el empresario quedaba obligado a poner a disposición de los viajeros un medio, como una dirección de correo electrónico o un sitio web, en el que estos últimos pudieran guardar dicha información, debiendo acusar recibo de la misma.

Las anteriores son las modificaciones más importantes que introducía la Propuesta de Directiva con respecto a la definición de servicios de viaje vinculados. Fuera de ellas, el resto de las menciones que se realizaban en la nueva definición permanecían en el mismo sentido que en la Directiva 2015/2302. Así, para que pudiera hablarse de viaje vinculado seguía siendo necesaria al menos la presencia de dos empresarios diferentes: aquél con el que el viajero contrata el primer servicio de viaje (y que le propone al viajero la adquisición de otros servicios de viaje a mayores del ya contratado) y los otros empresarios con los que el viajero terminaba adquiriendo los otros servicios de viaje adicionales que conforman el viaje vinculado.

Igualmente, se seguía manteniendo el requisito de que la contratación de los servicios de viaje adicional se realizara a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer contrato. Si los servicios de viaje adicionales se adquirían pasadas 24 horas desde la confirmación de la reserva del primer contrato, la contratación realizada merecería la calificación jurídica de contratación de servicios turísticos sueltos.

3.2. La posición del Parlamento Europeo ante la Propuesta de Directiva

Recibida la Propuesta de Directiva de modificación de la Directiva 2015/2302 por el Parlamento Europeo para su pronunciamiento sobre ella, elabora un documento de

enmiendas en el que muestra un parecer contrario al mantenimiento de los servicios de viaje vinculados en la Directiva 2015/2302, proponiendo su supresión³³.

Si bien el Parlamento Europeo, al igual que la Comisión Europea, también parte de la eficacia probada que ha desempeñado la definición de viaje combinado durante todo el tiempo de vigencia la Directiva 2015/2302, entiende igualmente que las normas referidas a los servicios de viaje vinculados se han caracterizado por resultar complejas en su aplicación, albergándose en ellas una gran dosis de inseguridad jurídica que se termina transmitiendo a los sujetos que participan en la contratación de este tipo de servicios de viaje.

En opinión del Parlamento Europeo, la eliminación de los servicios de viaje vinculados de la Directiva 2015/2302, unido a la introducción de algunas aclaraciones en el concepto de viaje combinado, algo que también se propone en el elenco de enmiendas, elevaría la seguridad jurídica en las normas de todas las partes que participan en la contratación de servicios de viaje, redundando en una protección de los viajeros más eficaz y garantizando la reclamada igualdad que venían exigiendo los empresarios del sector. Unido a lo anterior, otra ventaja colateral beneficiosa que conlleva la supresión de la figura de los servicios de viaje vinculados es que ello propiciará una reducción del número de formularios de información que los empresarios turísticos deben diseñar y facilitar a los viajeros³⁴.

Lógicamente, la supresión de la figura de los viajes vinculados propuesta por el Parlamento Europeo obligaba a dar respuesta al tratamiento jurídico debían pasar a recibir las contrataciones de servicios de viaje que se siguieran realizando bajo esta fórmula de contratación. Siendo esto así, de expresiones generales contenidas en la Enmienda tercera («simplificación de conceptos») cabe «intuir» que las contrataciones de servicios de viaje que se hagan bajo una fórmula equivalente a la de los servicios de viaje vinculados debían pasar a ser consideradas viajes combinados. Esta solución, si es aquella en la que efectivamente estaba pensando el Parlamento Europeo cuando aprobó el documento de enmiendas, porque, como se apunta, esto sólo es una idea que puede

³³ Vid. Modificación de la Directiva sobre viajes combinados y servicios de viaje vinculados. Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 11 de septiembre de 2025 sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de la Directiva (COM(2023)0905 – C9-0436/2023 – 2023/0435(COD)). P10_TA(2025)0195.

³⁴ Vid. Enmienda n.º 5 del Documento de Enmiendas del Parlamento Europeo a la Propuesta de modificación de la Directiva 2015/2302.

«intuirse» del documento, no deja de sorprender, aunque solo sea por su falta de explicación. El mantenimiento de una solución como esta, si es, repetimos, en la que efectivamente pensaba el Parlamento Europeo en el documento de enmiendas, obliga a ofrecer alguna justificación, cuanto menos, a por qué estimaba que consideraba una buena medida someter al mismo régimen de responsabilidad al empresario que simplemente se limita a proponerle al viajero la posibilidad de adquirir servicios de viaje adicionales con otros empresarios distintos, sin que él sea parte en esas otras contrataciones, y al empresario que, como organizador de un viaje combinado, se caracteriza por ser quien ha confeccionado todo el paquete de servicios de viaje que adquiere el viajero, siendo su contraparte en la contratación. La posición que ocupa el organizador de un viaje combinado con respecto al viajero en la contratación de un viaje combinado, y que le lleva a tener que responder de la correcta prestación de todos los servicios de viaje que componen el paquete de viaje, no es la misma que la que desempeña el empresario que, en los servicios de viaje vinculados, se limitaba a proponerle al viajero la posibilidad de contratar servicios de viaje adicionales, y en la que de modo directo únicamente respondía de la correcta prestación del servicio de viaje con él contratado, pero no de la de aquellos otros servicios de viaje adicionales que el viajero hubiera contratado con otros empresarios distintos. En los servicios de viaje vinculados cada empresario respondía de la correcta ejecución del servicio de viaje contratado con él, aunque, como ya se ha expuesto anteriormente, el que propone la contratación de servicios adicionales estuviera obligado a constituir una garantía para el reembolso de todos los pagos que hubiera recibido de los viajeros, en la medida en que un servicio de viaje que formaba parte de los servicios de viaje vinculados no se ejecutara como consecuencia de su insolvencia (art. 19 Directiva 2015/2302).

Ante esto, de entre las dos posiciones enfrentadas existentes sobre los servicios de viaje vinculados, la de la Comisión Europea, defensora del mantenimiento de la figura aunque modificando algunos de sus aspectos, y la del Parlamento Europeo, precursor de su eliminación, ha sido esta última la que finalmente se ha impuesto en la Directiva 2026/2014. Esta solución obliga a dar respuesta, por lo tanto, a la gran pregunta que surge de la supresión de la figura y que es, en suma, la relativa a qué tratamiento han de recibir a partir de ahora las contrataciones de servicios turísticos que se realicen de modo semejante a como hasta ahora se venían contratando los servicios de viaje vinculados. Antes de abordar esta cuestión, que es, como se señala, el nudo gordiano de la eliminación de los servicios de viaje vinculados de la nueva Directiva, conviene hacer mención, aunque sea brevemente, a presentar las razones que han llevado al legislador europeo a decantarse finalmente por la eliminación de los servicios de viaje de la Directiva 2015/2302.

4. RAZONES QUE HAN MOTIVADO LA SUPRESIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS DE LA DIRECTIVA 2015/2302

Distintas de las razones «generales» que según la Comisión Europea obligaban a la modificación de la Directiva 2015/2302, expuestas en el epígrafe 2, son las razones «concretas» en las que se ha justificado la supresión de los servicios de viaje vinculados del texto de la Directiva.

En el Considerando 5 de la Directiva 2026/1024 se señala como razón fundamental que las normas que regulaban los servicios de viaje vinculados habían terminado complicando considerablemente el marco legislativo «también en lo que respecta a la información que debe proporcionarse a los viajeros». Esta complejidad que presentaba el marco legislativo, añade el Considerando, había terminado generando incertidumbre jurídica en las partes que participaban en la contratación de este tipo de servicios, aparte de que hacía difícil su distinción con los viajes combinados y con la contratación de servicios de viaje sueltos³⁵.

Al tenor de lo que se manifiesta en el Considerando, puede decirse que dos han sido las causas fundamentales, entremezcladas entre sí, que han terminado haciendo de los servicios de viaje vinculados una figura con un marco jurídico complejo y que han llevado a su supresión:

La primera es, si se atiende al tenor literal del Considerando y al orden en que se cita, «la información que debe proporcionarse a los viajeros». De inicio, no puede decirse que esté claro a qué alude la frase, más allá de que se refiera a la información que, según el artículo 19 de la Directiva 2015/2302, el empresario facilitador de servicios de viaje vinculados debía proporcionar al viajero. Dos interpretaciones posibles se abren paso aquí con respecto a esta cuestión:

La primera interpretación, menos plausible, es que la imposición de una obligación de información al empresario facilitador de servicios de viajes vinculados en el artículo 19 de la Directiva 2015/2302 había terminado suponiendo una carga material

³⁵ Resultado de todo ello, y al decir del legislador, nada atestigua que las normas sobre los servicios de viaje vinculados hayan redundado en beneficios tangibles para los viajeros, por lo que conviene simplificar la Directiva 2015/2302, eliminando las disposiciones relativas a los servicios de viaje vinculados, eliminando, en consecuencia con ello su anexo II, el cual consta de cinco formularios de información para servicios de viaje vinculados, aparte de hacer determinados ajustes en la definición de viaje combinado. Vid. Considerando 5 de la Directiva 2026/1024.

excesivamente gravosa para él, en comparación con la ausencia de una obligación de este tipo para los empresarios turísticos que vendían servicios de viaje sueltos. Sin embargo, no parece que sea a esto a lo que alude la frase, si se tiene en cuenta la posibilidad que existe hoy día de poder cumplir la obligación de manera electrónica, lo que impide que pueda considerarse una carga «material» importante para el empresario. La inclusión de la información en la página web del empresario o su remisión por correo electrónico, cumpliendo los requisitos formales de entrega al viajero, impide que pueda hablarse de carga excesiva, «materialmente» hablando.

La segunda interpretación, que cuenta con mayores visos de verisimilitud, es que la obligación que tiene el empresario de informar al viajero relativa a que lo que está contratando no es un viaje combinado ha representado, durante el tiempo que lleva de vigencia la Directiva 2015/2302, una importante fuente de conflictos entre ellos, porque, por una parte, el mero hecho de su cumplimiento terminaba originando desconfianza en los viajeros (acerca del producto que verdaderamente estaban contratando o sobre el régimen jurídico que resultaba de aplicación a la contratación) y, de otra parte, porque su incumplimiento por parte del empresario facilitador traía como consecuencia que los viajeros terminaran pensando que estaban contratando un viaje combinado, cuando en realidad no era así³⁶.

La segunda causa que, según el Considerando 5 de la Directiva 2026/1024, justifica la eliminación de los servicios de viaje vinculados es la dificultad que ha existido desde el mismo momento que se aprobó la Directiva 2015/2302 para distinguir los servicios de viaje vinculados del viaje combinado y de la contratación de servicios de viaje sueltos. La distinción entre los servicios de viaje vinculados y el viaje combinado es un aspecto de la Directiva 2015/2302 que ha centrado la atención de la doctrina especializada desde el mismo momento de su aprobación³⁷. Existen elementos que, en principio, podrían llevar a pensar que la distinción entre los servicios de viaje vinculados y el viaje combinado no debía ofrecer dificultad como, por ejemplo, el número de contratos celebrados (uno solo, viaje combinado; varios, servicios de viaje vinculados) o la forma de pago (un pago único

³⁶ Y ello con independencia de que por aplicación del artículo 19.3 de la Directiva 2015/2302 el viajero pudiera acogerse a alguna de las medidas establecidas para los viajes combinados, como las relativas a la posibilidad de la cesión del contrato a otro viajero (art. 9), a la terminación del contrato de viaje combinado o al ejercicio del derecho de desistimiento antes del inicio del viaje (art. 12).

³⁷ Vid., a modo de ejemplo, ALVARADO HERRERA (ob. cit., pág. 115), GARCÍA MARTÍNEZ (ob. cit., pág. 830), GONZÁLEZ CABRERA («Lección 6. El contrato de viaje combinado y los paquetes dinámicos -servicios de viaje vinculado-», en *Manual de contratación turística* -dir. Juan Franch Fluxá-, 2024, págs. 194 y ss. o «The regulation...» cit., págs. 149-151), PANIZA FULLANA («Capítulo 23...», cit. pág. 734), PÉREZ MORIONES («La incidencia», cit. pág. 219) o SANTOS MORÓN (ob. cit., pág. 158).

y global por todos los servicios de viaje contratados, viaje combinado; varios pagos, servicios de viaje vinculados). Sin embargo, a medida que fue pasando el tiempo de aplicación de la Directiva 2015/2302 y fue evolucionando el debate doctrinal, estos elementos no se revelaron útiles en la práctica para diferenciar entre una figura y otra, sino que, antes al contrario, contribuyeron a aumentar la dificultad de la distinción entre ellas³⁸.

En lo que hace a la existencia de un único contrato o de varios, la falta de validez de este criterio venía dada por el hecho de que el artículo 3.2.b) de la Directiva 2015/2302 admitía una modalidad de viaje combinado en la que se celebraban «contratos distintos con diferentes prestadores de servicio de viaje», siempre que concurriera alguna de estas circunstancias: i) haber sido contratados en un único punto de venta y han sido seleccionados antes de que el viajero acepte pagar, ii) haber sido ofrecidos o facturados a un precio a tanto alzado o global, iii) haber sido anunciados o vendidos como «viaje combinado» o bajo una denominación similar, iv) haber sido combinados después de la celebración de un contrato en virtud del cual el empresario permite al viajero elegir entre una selección de distintos tipos de servicios de viaje, o v) haber sido contratados con distintos empresarios a través de procesos de reserva en línea conectados en los que el nombre del viajero, sus datos de pago y su dirección de correo electrónico son transmitidos por el empresario con el que se celebra el primer contrato a otro u otros empresarios, con el o los que se celebra un contrato a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje. Por lo tanto, de lo establecido en el párrafo y la letra de este artículo cabía concluir que la celebración un único contrato no constituía un elemento esencial del viaje combinado³⁹.

Por su parte, en lo que respecta al pago único por todos los servicios turísticos contratados, esta circunstancia tampoco se consideraba un requisito esencial del viaje combinado. Haber satisfecho un pago único «podía» revelarse en la práctica como un indicio de haber contratado un viaje combinado, pero la realización de diferentes pagos no lo descartaba en todo caso. Esto era así a consecuencia de que la doctrina viniera defendiendo que el viaje combinado admitía también la facturación por separado de los diferentes servicios turísticos contratados⁴⁰, de igual manera que cabía presentar al viajero que contrataba un viaje vinculado una única factura por todos los servicios turísticos contratados con un único pago, si en ella se desglosaba el precio particular que

³⁸ Véase GONZÁLEZ CABRERA, «¿Estamos...», cit., págs. 139-144?

³⁹ En el mismo sentido, vid. SANTOS MORÓN, ob. cit., pág. 158.

⁴⁰ Así, véase GARCÍA MARTÍNEZ, ob. cit., pág. 830.

se paga por cada uno de los servicios turísticos adquiridos⁴¹. En este último caso, y con independencia de que el empresario facilitador recibiera del viajero un precio único por todos los servicios turísticos contratados, a cada empresario le correspondía el precio final por el servicio que prestaba.

Teniendo en cuenta la falta de validez de estos dos criterios para establecer una distinción entre los servicios de viaje vinculados y el viaje combinado, la doctrina comenzó a proponer otros nuevos que sirvieran a tal fin:

Un primer criterio de distinción ha sido el distinto papel que en una y otra desempeñaban los empresarios turísticos. Si en el viaje combinado el empresario se caracterizaba por ser quien conformaba el paquete turístico, haciéndose responsable de la correcta prestación de todos los servicios de viaje que lo componían (aunque los servicios turísticos fueran prestados por otros empresarios turísticos distintos a él), en los servicios de viaje vinculados la función del empresario facilitador se limitaba a posibilitar al viajero que, si así lo estimaba, pudiera reservar otros servicios de viaje adicionales al inicialmente contratado con él, pero sin que él se responsabilizara de la correcta prestación de los servicios de viaje adicionales contratados que eran prestados por otros empresarios⁴². La actuación del empresario facilitador de viajes vinculados consistía en «facilitar» con ocasión de una única visita o contacto con su punto de venta, la selección y el pago separado de cada servicio de viaje por parte de los viajeros (art. 3.5.a Directiva 2015/2302) o, de manera específica, la contratación de al menos un servicio de viaje adicional con otro empresario, siempre que tuviera lugar a más tardar veinticuatro horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje (art. 3.5.b Directiva 2015/2302).

⁴¹ Vid. CABRERA GONZÁLEZ, «Una nueva configuración legal del viaje turístico. Del viaje combinado al paquete dinámico», en *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, N.º 7, Julio 2017, pág. 4. Es por ello que esta autora manifiesta que «lo relevante a efectos de no confundir este producto con el viaje combinado es que el precio que pague el consumidor comprenda los distintos contratos celebrados con otros tantos operadores...».

⁴² Sostiene SANTOS MORÓN (ob. cit., pág. 159) que en los servicios de viaje vinculados el empresario facilitador «ayuda» a la contratación de servicios adicionales mediante procesos de reserva conectados o enviando, una vez confirmada la reserva del primer servicio de viaje, una invitación para reservar un servicio adicional.

En opinión de CRUZ RIVERO (ob. cit., pág. 845), la propuesta del empresario facilitador ha de consistir en una «llamada de atención sobre el viajero, más o menos personalizada», para proponerle la visita a la web de otro empresario en orden a la adquisición de servicios que podrían ser compatibles con el contratado en primer lugar.

En los servicios de viaje vinculados, el empresario facilitador invita viajero a que, si así lo desea, pueda adquirir otros servicios de viaje adicionales al inicialmente contratado, sin que tuvieran la consideración de servicios de viaje vinculados aquellos supuestos en los que un sitio web ofrecía mera publicidad de otros servicios de viaje, pero sin facilitar la posibilidad de realizar la reserva de dichos servicios⁴³.

El viaje vinculado se caracterizaba porque en él era el viajero quien ensamblaba los distintos servicios turísticos adquiridos⁴⁴, a diferencia de lo que ocurre en el viaje combinado, donde es el organizador quien termina componiendo el viaje, aunque sea siguiendo las indicaciones realizadas por el viajero⁴⁵.

El segundo criterio diferenciador del que se sirvió la doctrina para distinguir el viaje combinado de los servicios de viaje vinculados atendía a si el empresario con el que se contrataba el primer servicio de viaje efectuaba una transmisión de datos del viajero (p. ej., nombre, datos de pago, correo electrónico) al segundo y sucesivos prestadores de servicios de viaje contratados o a si no existía tal comunicación de datos: si el empresario transmitía los datos del viajero a los otros prestadores de servicios de viaje con los que contrataba el viajero se estaría ante un viaje combinado, mientras que si tal transmisión de datos no se producía, sino que el viajero debía volver a introducir sus datos cuando

⁴³ Vid. BENAVIDES VELASCO (ob. cit., pág. 437), BERENGUER (ob. cit., pág. 42) o ZUBIRI DE SALINAS («Conceptos clave...», cit., pág. 29).

Y es que, como se indicaba en el Considerando n.º 12 de la Directiva 2015/2302, los servicios de viaje vinculados en línea deben distinguirse de sitios web a los que se accede mediante un enlace cuya finalidad no es la celebración de un contrato con el viajero, así como de los enlaces a través de los cuales simplemente se informa a los viajeros sobre otros servicios de viaje de modo general, como ocurre, por ejemplo, cuando un hotel o el organizador de un acontecimiento incluye en su sitio web una lista de todos los empresarios que ofrecen servicios de transporte a su establecimiento con independencia de cualquier reserva, o si se utilizan «cookies» o metadatos para insertar publicidad en sitios web.

⁴⁴ Vid. ALVARADO HERRERA (ob. cit., pág. 118), CRUZ RIVERO (ob. cit., pág. 824), GARCÍA MARTÍNEZ (ob. cit., pág. 830) o GONZÁLEZ CABRERA («Lección 6...», cit., pág. 194 ó «Una nueva...», cit., pág. 4).

Es por ello que advertía SÁNCHEZ ÁLVAREZ (ob. cit., pág. 559) que, si en el viaje combinado la labor organizativa recaía en el organizador del mismo o en la agencia de viajes, en el caso del viaje vinculado dicha labor se desplazaba hasta el viajero, siendo esta una nota que caracterizaba a este último frente al viaje combinado.

⁴⁵ El viaje combinado no necesariamente tiene que ser confeccionado conforme a los deseos exclusivos del organizador. El hecho de que el organizador confeccione el viaje combinado conforme a instrucciones o peticiones realizadas por el viajero no implica que el resultado final deje de ser calificado de viaje combinado. En este sentido, véase la muy mencionada STJUE de 30 de abril de 2002, asunto C-400/00. Club-Tour, Viagens e Turismo SA contra Alberto Carlos Lobo Gonçalves Garrido Club-Tour, en la que se señala que la interpretación del concepto de viaje combinado contenido en la Directiva 90/314/CEE (la entonces vigente) incluye viajes organizados por una agencia de viajes a petición y por iniciativa del consumidor o de un grupo restringido de consumidores. Sobre los efectos de esta sentencia puede verse FERRER TAPIA, ob. cit., págs. 11-14.

contrataba el servicio de viaje adicional, se estarían contratando servicios de viaje vinculados⁴⁶.

Un tercer criterio de distinción que se utilizó por la doctrina para distinguir entre el viaje combinado y el viaje vinculado atendía a la circunstancia de que en los servicios de viaje vinculados existía cierta separación temporal en el proceso de reserva de cada servicio de viaje, completándose cada una de ellas antes de que el viajero seleccionara el siguiente servicio de viaje⁴⁷. A diferencia de ello, en la modalidad más extendida de viaje combinado no existe separación en el proceso de reserva de los diferentes servicios de viaje, sino que todo el paquete de servicios de viaje que componen el viaje combinado se adquiere *uno actu*.

Calificar una contratación de servicios de viaje como viaje combinado o como servicios de viaje vinculados tenía consecuencias prácticas importantes, ya que, si en el viaje combinado es el organizador quien responde de la correcta ejecución del viaje⁴⁸, en los servicios de viaje vinculados cada empresario respondía de la correcta ejecución del servicio de viaje que prestaba (art. 168.1.a TRLGDCU)⁴⁹. Por lo tanto, como sostenía ALVARADO HERRERA, «la característica esencial de los servicios de viaje vinculados reside en que, a pesar de su apariencia, no son viajes combinados»⁵⁰.

Muy vinculada a la anterior, la tercera causa que ha justificado la supresión de los servicios de viaje vinculados es la complejidad que presentaba su distinción con la contratación servicios de viaje sueltos:

Los servicios de viaje vinculados compartían con la contratación de servicios turísticos sueltos que en ambos casos cada servicio de viaje se contrataba con un empresario diferente y se pagaba por separado.

⁴⁶ Vid. BERENGUER (ob. cit., pág. 38), CRUZ RIVERO (ob. cit., pág. 845), MARTÍN AZCANO (ob. cit., pág. 466), PANIZA FULLANA («Capítulo 23...» cit., pág. 734), PÉREZ MORIONES («Viajes combinados...» cit., pág. 59 o «La incidencia...», cit., págs. 219-220), SANTOS MORÓN (ob. cit., pág. 158), ZUBIRI DE SALINAS («Conceptos clave...», cit., pág. 46).

⁴⁷ Véase ALVARADO HERRERA (ob. cit., pág. 118) o BERENGUER (ob. cit., pág. 843).

⁴⁸ Salvo en aquellos Estados, como España, en los que se optó porque junto al organizador también respondiera el minorista, cada uno en función de las obligaciones que le correspondieran por su ámbito de gestión del viaje combinado (art. 161.1 TRLGDCU).

⁴⁹ Vid. BERENGUER (ob. cit., pág. 38) o PÉREZ MORIONES («Viajes combinados...» cit., pág. 58 y «La incidencia...», cit., pág. 220).

⁵⁰ ALVARADO HERRERA, ob. cit., pág. 134.

Frente a lo anterior, ambas formas de contratación se diferenciaban en orden a que en los servicios de viaje vinculados finalmente se terminaban adquiriendo dos o más servicios de viaje de forma «vinculada» para el mismo viaje o vacación⁵¹. La vinculación entre los servicios de viaje adquiridos era resultado de una labor de organización previa desarrollada por el empresario que facilitaba esta manera de contratar y, a la postre, su distinción más significativa con la contratación de servicios turísticos sueltos⁵². Dicho con otras palabras, lo que en principio se asemejaba a una contratación de servicios de viaje sueltos finalmente terminaba convirtiéndose en un viaje vinculado, por esa labor «facilitadora» que efectuaba el empresario que posibilitaba esta forma de contratar.

En suma, como afirmaba PÉREZ MORIONES, la labor de facilitación constituía una actitud proactiva por parte del empresario facilitador dirigida a posibilitarle al viajero, si así lo deseaba, la contratación adicional de otro u otros servicios de viaje⁵³.

La actuación que llevaba a cabo el empresario facilitador encontraba su razón de ser en un acuerdo o relación comercial remunerada que mantenía con los prestadores de los otros servicios de viaje contratados y en virtud de la cual estos últimos le pagaban una cantidad previamente estipulada por cada contratación que se perfeccionara⁵⁴.

La principal consecuencia que tenía calificar una contratación de servicios de viaje como viaje vinculado, frente a hacerlo como contratación de servicios de viaje sueltos, era que al viajero se le reconocían los derechos a ser informado de que lo que estaba contratando no era un viaje combinado y a recibir protección si alguno de los servicios de viaje contratados no se ejecutaba como consecuencia de la insolvencia del empresario facilitador⁵⁵. A estos efectos, y como certeramente señalaba ALVARADO HERRERA, el viajero que contrataba servicios de viajes vinculados, por el simple hecho de haber contratado

⁵¹ La vinculación entre los distintos servicios adquiridos también era una nota diferenciadora definitiva para SÁNCHEZ ÁLVAREZ (ob. cit., pág. 559).

⁵² De no ser por la labor facilitadora del empresario que posibilitaba esta forma de contratar servicios de viaje, el viajero estaría adquiriendo servicios de viaje sueltos, incluso aunque estuvieran destinados al mismo viaje o vacación.

⁵³ Vid. PÉREZ MORIONES, «La incidencia...», cit., pág. 220.

⁵⁴ El Considerando 13 de la Directiva 2015/2302 se refería a este acuerdo remunerado del siguiente modo: «Tal facilitación suele basarse en una relación comercial remunerada entre el empresario que facilita la contratación de servicios de viaje adicionales y el otro empresario, sea cual sea el método de cálculo de tal remuneración, que puede basarse, por ejemplo, en el número de clics o en el volumen de ventas».

⁵⁵ En el mismo sentido, vid. BERENGUER, ob. cit., pág. 43.

los servicios de viaje de esta manera, se hacía merecedor de cierta protección, aun cuando fuera menor de la que requería el viajero que contrataba viajes combinados⁵⁶.

Para concluir este apartado dedicado a analizar las razones que, según el legislador europeo, justifican la eliminación de la figura de los servicios de viaje vinculados, cabe mencionar que, en lo que respecta al Parlamento Europeo, llama poderosamente la atención que en el documento de enmiendas aprobado se señale como una de las razones que justifican la supresión de la figura que esta forma de contratar servicios turísticos «rara vez se utiliza en la práctica»⁵⁷, afirmación esta que difícilmente puede mantenerse, al menos para España, si se tiene en cuenta al alto número de contrataciones de servicios de viaje de forma aislada o independiente que se realizan en comparación con las que se llevan a cabo dentro de un viaje combinado⁵⁸.

5. VENTAJAS QUE OFRECÍAN LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS

Expuestas las razones que ha justificado la eliminación de la figura de los servicios de viaje vinculados, llama sin embargo la atención que en el Considerando 5 se diga que «Nada atestigua que las normas sobre los servicios de viaje vinculados hayan redundado en beneficios tangibles para los viajeros».

Nada más lejos de la realidad. Si bien es cierto que la aplicación de la normativa de los servicios de viaje vinculados no ha estado exenta de complejidades y ha sido fuente de dudas para la doctrina⁵⁹, la simple positivización de la figura ya representó un avance en

⁵⁶ Vid. ALVARADO HERRERA, ob. cit., págs. 104 y 107.

En este mismo sentido y como se aclaraba específicamente en el Considerando 2 de la Propuesta de modificación de la Directiva 2015/2302, «los servicios de viaje vinculados se tratan, a grandes rasgos, como servicios independientes, pero los pagos recibidos por el empresario que facilita servicios de viaje vinculados deben protegerse frente a la insolvencia de dicho empresario».

⁵⁷ Vid. Enmienda tercera.

⁵⁸ Aunque de las encuestas publicadas en el INE no es posible conocer el número exacto de contrataciones de servicios de viaje vinculados que se realizaron en España en 2025, sí es posible concluir que el número de servicios de viaje contratados de forma aislada o independiente por parte de los viajeros fue muy superior (11.139 millones de euros) al de aquellos que se adquirieron dentro de un viaje combinado (1.012 millones de euros). Teniendo esto en cuenta, y a partir de este dato, cabe deducir que el número de servicios de viaje vinculados adquiridos debió ser relevante, pues es bastante factible que, dentro del elevado número de adquisiciones de servicios sueltos de viaje, un número significativo de ellas constituyeran un viaje vinculado. Desde luego, es muy probable que muchas más que las que finalmente conformaron un viaje combinado. Vid. <https://www.ine.es/dyngs/Prensa/ETR4T24.htm> (última visita, 07/09/2026).

⁵⁹ Como afirman BENAVIDES VELASCO («Chapter VI. Linked travel arrangements», en *Collective commentary about the new Package Travel Directive*, Ed. ESHTe-Estorial Higher Institute for Tourism and Hostel Studies,

sí mismo considerado, al mismo tiempo que un beneficio tangible para los viajeros que se manifestó en cuatro ventajas claras, en comparación con la situación de vacío legal existente antes del reconocimiento de la figura⁶⁰. Así:

Con su positivización en la Directiva 2015/2302 se puso fin al vacío legal que hasta entonces acusaba esta forma de contratar servicios turísticos y que de facto ya estaba siendo utilizada por los viajeros aun sin encontrar encaje claro ni en los viajes combinados ni en los servicios sueltos⁶¹. Como apunta PANIZA FULLANA, el reconocimiento de los servicios de viaje vinculados como categoría propia de contratación obedeció por igual a los nuevos hábitos adquiridos por los viajeros en la contratación de servicios turísticos y a la influencia que ya entonces estaba ejerciendo la transformación digital, pues con ella habían pasado a ponerse a disposición mayores posibilidades de crear y contratar productos «a medida»⁶². Aunque la mayoría de las contrataciones de viajes vinculados se realizaban a través de Internet, desde un principio no hubo impedimento legal para admitir la posibilidad de contratarlos con presencia física de las partes⁶³.

La segunda ventaja que aportó la positivización de los servicios de viaje vinculados en la Directiva 2015/2302 vino dada por la mayor protección que pasaron a recibir los viajeros, al imponérseles a los empresarios que facilitaban servicios de viaje vinculados en el artículo 19.1 la obligación de constituir una garantía para el reembolso de todos los pagos que recibieran de los viajeros, para el caso de que un servicio de viaje que formara parte de unos servicios de viaje vinculados no se ejecutara como consecuencia de la insolvencia del empresario.

La tercera ventaja tiene que ver con la obligación de información que se impuso a los empresarios que se dedicaban a la comercialización de este tipo de servicios de viaje y

2020, pág. 435) o MASON («Article 19», en *Collective commentary about the new Package Travel Directive*, Ed. ESHT-Estoril Higher Institute for Tourism and Hostel Studies, 2020, pág. 430).

⁶⁰ Sobre la novedad que representó esta nueva forma de contratar servicios turísticos puede verse MARTÍN AZCANO, E. M^a. «Tema 17. Paquetes vacacionales o turísticos: el viaje combinado y los servicios de viaje vinculados», en *Manual de Derecho privado del turismo* (dirs. E. Ortega Burgos, M^a.T. Echevarría de Roda; coords. M^a. Medina Alcoz, M^a.R. Tapia Sánchez), 2^a ed., ed. tirant lo blanch, 2020, pág. 465.

⁶¹ El Considerando 13 de la Directiva se refiere a esta forma de contratar como «*modelo de negocio alternativo*». PANIZA FULLANA («La transposición» cit., pág. 3) los calificaba de «*supuesto intermedio*» entre la contratación de servicios turísticos sueltos y los viajes combinados. En sentido parecido puede verse también PÉREZ MORIONES («Viajes combinados...» cit., pág. 58, nota al pie n.º 130), remitiéndose a LASARTE ÁLVAREZ, o SÁNCHEZ ÁLVAREZ (ob. cit., pág. 564).

⁶² PANIZA FULLANA, A. «Capítulo 23...», cit., pág. 731.

⁶³ Vid. BENAVIDES VELASCO (ob. cit., pág. 437), MARTÍN AZCANO (ob. cit., pág. 466), PANIZA FULLANA («La transposición...» cit., pág. 3) o PÉREZ MORIONES («La incidencia...», cit., pág. 220).

que se recogía en el artículo 19.2 de la Directiva 2015/2302. Según este artículo, antes de que el viajero llegara a quedar vinculado por un contrato de servicios de viaje vinculados, el empresario que facilitaba este tipo de contrato estaba obligado a informar al viajero de forma clara, comprensible y destacada: a) de que no podría acogerse a ninguno de los derechos que se aplicaban exclusivamente a los viajes combinados; b) de que cada prestador de servicios sería el único responsable de la correcta prestación contractual de su servicio, y c) de que gozaría de protección frente a la insolvencia en la que pudiera incurrir el empresario. A fin de cumplir con esta obligación de información, se imponía al empresario la obligación de facilitarle al viajero un formulario que la contenía cuyo modelo se facilitaba como Anexo en la propia Directiva.

Por último, la cuarta ventaja que aportó a los viajeros la regulación de los servicios de viaje vinculados surgía directamente del incumplimiento por parte del empresario de algunas de las dos obligaciones anteriormente mencionadas. A tales efectos, si el empresario que facilitaba servicios de viaje vinculados no cumplía con ellas, el artículo 19.3 de la Directiva 2015/2302 establecía que se aplicaran en favor del viajero los derechos y obligaciones contenidos en los artículos 9 (cesión del contrato a otro viajero), 12 (terminación del contrato y derecho de desistimiento antes del inicio del viaje) y en el capítulo IV (ejecución del viaje).

En orden a todo ello, y como se señalaba al comenzar este epígrafe, extraña leer que el legislador europeo pretenda fundamentar la supresión de la figura de los servicios de viaje vinculados en que nada atestigua que las normas sobre los servicios de viaje vinculados hayan redundado en beneficios tangibles para los viajeros.

6. CRÍTICA A LA FORMA ELEGIDA DE SUPRIMIR LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS

Suprimida la figura de los servicios de viaje vinculados, el problema principal que surge con ello es que en la Directiva 2026/1024 no se aclara de manera «explícita» cuál es el régimen jurídico que resulta de aplicación a partir de ahora a la contratación por parte de un viajero de varios servicios de viaje de manera vinculada para el mismo viaje o vacación, esto es, cuando los contrata bajo alguna de las modalidades de contratación de las que hasta ahora se venían contemplando para los servicios de viaje vinculados en la Directiva 2015/2302⁶⁴.

⁶⁴ Resulta sumamente curioso que el primer considerando de la Directiva 2026/1024 comience admitiendo que uno de los objetivos principales que motivó la aprobación de la Directiva 2015/2302 fue el de regular nuevas formas de contratar servicios de viaje que habían aparecido en el mercado, en particular

La explicación más extensa que se ofrece en la Directiva 2026/1024 sobre la supresión de los servicios de viaje vinculados se contiene en su Considerando 5, en el que con una expresión vaga e imprecisa se especifica simplemente que «conviene simplificar la Directiva (UE) 2015/2302 eliminando las disposiciones relativas a los servicios de viaje vinculados, eliminando su Anexo II, el cual consta de cinco formularios de información para servicios de viaje vinculados, y haciendo determinados ajustes en la definición de viaje combinado»⁶⁵. Eso es todo. Nada más.

De lo contenido en el Considerando queda claro, por tanto, que, por una parte, es voluntad del legislador europeo suprimir la figura de los servicios de viaje vinculados, porque expresamente así lo manifiesta («conviene simplificar»), pero, por otra parte, y como se señala, que falta una explicación sobre el tratamiento jurídico que deben pasar a recibir las contrataciones de servicios de viaje que se realicen de forma vinculada y que estén destinadas al mismo viaje o vacación. Siendo más precisos, en la directiva se echa en falta una explicación explícita y más o menos extensa acerca de si la eliminación de la figura de los servicios de viaje vinculados conlleva necesariamente que, a partir de ahora, la contratación de servicios de viaje de forma vinculada haya pasado a incardinarse dentro de alguna de las modalidades de viaje combinado contempladas en la directiva. De ser así, procedería plantear qué precepto o preceptos de los que actualmente regulan

combinaciones a medida de servicios de viaje que no estaban amparadas por la Directiva 90/314/CEE o «se encontraban en un limbo jurídico» (denominadas por aquellos años «paquetes dinámicos de turismo») y que inmediatamente después de hacer un reconocimiento como este no aclare «expresamente» el régimen jurídico que deberá aplicársele a partir de la modificación normativa a esta forma de contratación que sin duda va a seguir utilizándose en la práctica, por más que la figura no se contemple ya en la nueva normativa. En este sentido, el mercado no siempre discurre por los mismos cauces que regula el ordenamiento jurídico, como prueba exactamente lo que ocurría, como se ha señalado, antes de que se aprobara la Directiva 2015/2302 (esto es, bajo la aplicación de la Directiva 90/314/CEE), cuando el mercado turístico de aquellos años ya ofrecía la posibilidad de contratar bajo la modalidad de lo que por aquel tiempo se conocían como «paquetes dinámicos de turismo» (posteriormente denominados «servicios de viaje vinculados») sin que, como se apunta, dicha modalidad de contratación estuviera por entonces tipificada.

En suma, y como se señala, de igual manera que en el Considerando 5 de la Directiva 2026/1024 se hace referencia expresa a la necesidad de la supresión de los servicios de viaje vinculados, hubiera sido deseable que también de manera «explícita» se hubiera aclarado el régimen jurídico que debe aplicársele a partir de ahora a esta forma de contratación.

⁶⁵ Siendo esta, como puede comprobarse, una referencia general a la supresión de los servicios de viaje vinculados y no al asunto particular del nuevo régimen jurídico que resulta de aplicación a partir de ahora a la contratación de servicios de viaje vinculados.

De hecho, en la Directiva 2026/1024 tan sólo se mencionan los servicios de viaje vinculados en ocho ocasiones, siendo en 6 de ellas en el referido Considerando 5. Las otras dos veces son en el Considerando 2, para decir que la Directiva 2015/2302 pasó a regularlos ante el vacío legal anterior a ella, y en la nota al pie n.º 3, donde la mención va incluida en el Título de esta última Directiva.

el viaje combinado resultan de aplicación a la contratación de servicios de viaje de forma vinculada, si es que alguno o algunos de ellos resulta de aplicación. A falta, como se apunta, de explicaciones «explícitas» sobre este punto, a lo más a lo que llega la directiva es a admitir «implícitamente» que la contratación de servicios de viaje de forma vinculada sigue teniendo cabida, después de haberse realizado «determinados ajustes en la definición de viaje combinado».

Mantener que procede la eliminación de la figura de los servicios de viaje vinculados por los problemas que estaba originando la aplicación de su normativa, como se hace en la directiva, pero sin aclarar el régimen jurídico que resulta de aplicación si algún viajero adquiere servicios de viaje vinculados para el mismo viaje o vacación no contribuye a disipar totalmente las dudas que han justificado este último cambio normativo y que la normativa anterior originaba para los viajeros y para la doctrina. En este sentido, los viajeros y la doctrina continuarán teniendo dudas, porque con esta última modificación ha dejado de aplicarse un régimen jurídico que, aunque adoleciera de defectos y no estuviera exento de críticas, reconocía ciertos derechos específicos, pero sin estar claro el nuevo que resulta de aplicación. Con el silencio guardado por el legislador, las contrataciones vinculadas de servicios de viaje han pasado a situarse, si se permite la expresión, en un «limbo jurídico», en el que no está claro (porque la directiva no lo aclara) si siguen gozando de algún tipo de vigencia, por pasar a incardinarse en alguna de las modalidades viaje combinado admitidas en la directiva (y en caso afirmativo, señalarse cuál de ellas) o si, en contra de lo anterior, su eliminación ha sido total y ya no se contempla la posibilidad de su contratación en modo alguno. La conclusión que puede extraerse de esto es que las dudas de los viajeros seguirán manteniéndose después de esta modificación, aunque ahora referidas no al modo de aplicar el régimen jurídico que les resultaba de aplicación, sino directamente a si existe o no un régimen jurídico propio y específico a aplicar⁶⁶.

Del Considerando 5 es posible deducir que la eliminación de los servicios de viaje vinculados acarrea dos consecuencias de muy diferente signo: la primera es la eliminación del Anexo II de la Directiva 2015/2302, dedicado a contener los formularios de información que el empresario debía facilitar a los viajeros que contrataban servicios

⁶⁶ En lo relativo a las dudas de la doctrina sobre este figura procede decir más de lo mismo, ya que el Considerando 5 de la Directiva 2026/1024, al no ofrecer explicaciones «explícitas» del nuevo régimen jurídico que resulta de aplicación a las contrataciones vinculadas de más de un servicio de viaje para el mismo viaje o vacación, ni al precepto concreto en el que quedan subsumidas este tipo de contrataciones en la nueva Directiva, si es que lo están en alguno, dará lugar a la aparición de literatura jurídica enfrentada sobre la cuestión.

de viaje vinculados y, la segunda, la introducción de ajustes en la definición de viaje combinado. Pues bien, es a partir de esta segunda consecuencia que es posible deducir, aunque sea implícitamente, que en la idea del legislador comunitario está que los servicios de viaje vinculados pasen a integrarse dentro de alguna de las modalidades de viaje combinado de las reguladas en la Directiva 2015/2302. La relación directa que establece el legislador europeo entre un hecho (la supresión de los viajes vinculados) y el otro (la modificación de la definición de viaje combinado) no deja de ser una forma implícita de manifestar tácitamente que, a partir de ahora, los servicios de viaje vinculados pasan a incluirse dentro de alguna de las modalidades del viaje combinado. Adviértase en este sentido que el Considerando 5 es el único punto de toda la Directiva 2026/1024 en el que se relaciona de forma directa la supresión de los servicios de viaje vinculados con la modificación del concepto del viaje combinado.

Ante este modo de proceder, una referencia explícita y detallada que se hubiera ofrecido en algún otro Considerando de la Directiva 2026/1024 o en ese mismo Considerando 5, explicando con la extensión que merece el nuevo tratamiento jurídico que pasan a recibir después de la modificación practicada en la Directiva 2015/2302 las contrataciones de distintos servicios de viaje que se realicen de forma vinculada para el mismo viaje o vacación, habrían evitado muchos problemas en la práctica. Estando las cosas así, y casi con total probabilidad, finalmente tendrán que ser los tribunales (y más concretamente el TJUE) quienes ofrezcan la respuesta definitiva a ello. Será cuestión de tiempo que lo veamos.

7. ENCAJE DE LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS DESPUÉS DE LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA DIRECTIVA 2026/1024

La contratación de varios servicios de viaje de manera vinculada para el mismo viaje o vacación constituye a día de hoy una forma de contratar servicios de viaje plenamente asentada en los usos sociales. De la lectura del Considerando 5 de la Directiva 2026/1024 se «parece intuir» que el legislador europeo es el primero en ser consciente de esta realidad, razón esta por la que es posible deducir que los servicios de viaje vinculados han pasado a ser considerados, después de la modificación practicada en la Directiva 2015/2302, una nueva modalidad de viaje combinado.

Con una solución como esta, la Directiva 2026/1024 pone fin al debate que existía concerniente a si los servicios de viaje vinculados debían gozar de un régimen jurídico propio (resultado de concebirlos como una figura autónoma, distinta de la contratación

de servicios turísticos sueltos y de los viajes combinados) o si, por el contrario, se les debía aplicar el mismo régimen jurídico que a los viajes combinados⁶⁷.

Partiendo de la definición de servicios de viaje vinculados que se ofrecía en el antiguo artículo 3.5 de la Directiva 2015/2302, en la que se reconocen dos formas distintas de contratarlos, ha de entenderse que la situación de los servicios de viaje vinculados ha pasado a ser, tras la modificación introducida por la Directiva 2026/1024, la siguiente:

7.1. Celebración de contratos con diferentes prestadores de servicios de viaje en los que un empresario facilita su selección y pago por separado con ocasión de una visita o contacto con su punto de venta

La contratación de varios servicios de viaje de manera vinculada para el mismo viaje o vacación que se realice con posterioridad a la modificación introducida por la Directiva 2026/1024 y que se efectúe de manera similar a como se contemplaba en la primera modalidad de contratación del antiguo artículo 3.5.a) de la Directiva 2015/2302 (celebración de contratos distintos con diferentes prestadores de servicios de viaje donde un empresario facilitaba con ocasión de una única visita o contacto con su punto de venta la selección y pago por separado de cada servicio de viaje por parte de los viajeros) ha de entenderse que ha pasado a ser considerada ahora viaje combinado. En concreto, será un viaje combinado contratado conforme al artículo 3.2.b).i), referido a aquel viaje combinado que ha sido adquirido por medio de la celebración de diferentes

⁶⁷ Realmente puede decirse que este debate ha existido desde el mismo momento que aparecieron por primera vez los que por entonces se denominaban «paquetes dinámicos de turismo». Se mostraban partidarios de que los «paquetes dinámicos de turismo» debían ser objeto de un régimen jurídico propio, entre otros, CAVANILLAS MÚGICA («Nuevas formas de promoción y contratación de servicios turísticos en Internet», en *Nuevas fórmulas de comercialización on line de servicios turísticos: subsunción en los tipos legales y distribución de responsabilidad* -Dir. Paniza Fullana-, Ed. Comares, Granada, 2013, pág. 14), para quien las propias agencias de viajes ya desde un inicio se preocuparon de diferenciar entre los «paquetes dinámicos de turismo» y los viajes combinados en sus páginas web, reservando una pestaña diferente para cada uno de ellos o GONZÁLEZ CABRERA («¿Estamos...», cit., pág. 143), quien también muestra una opinión contraria a la identificación de los servicios de viaje vinculados con los viajes combinados.

A diferencia de lo anterior, como ejemplo de autores que manifestaban un parecer favorable a que a los «paquetes dinámicos de turismo» se les aplicara el mismo régimen jurídico que a los viajes combinados pueden citarse a: APARICIO VAQUERO, J.P. BATUECAS CALETRÍO, A. («III. Régimen de responsabilidad en la prestación de servicios turísticos contratados como paquetes dinámicos», en *Paquetes dinámicos: Problemas y soluciones jurídicas desde una perspectiva internacional* -Dir. A. Paniza Fullana-, Ed. Dykinson, 2014, pág. 60), CAMARGO GÓMEZ, J.D. «Contratación electrónica de paquetes dinámicos de turismo en el ordenamiento jurídico español», en *Ars Iuris Salmanticensis*, vol. 2, 2014, pág. 107; GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M^a. B. «¿Nueva regulación de los viajes combinados?», en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 269, 2008, pág. 1067; MÁRQUEZ LOBILLO, P. «El consumidor en la contratación electrónica de servicios turísticos», en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 282, 2011, pág. 235.

contratos con distintos prestadores de servicios de viaje, siempre que sean contratados en un único punto de venta y hayan sido seleccionados antes de que el viajero acepte pagar.

Sobre esta manera concreta de contratar viajes combinados recogida en el artículo 3.2.b).i) cabe señalar que justamente era una de las causantes principales de la confusión con los servicios de viaje vinculados, por la dificultad de delimitación recíproca que había entre ellas, y la mayor generadora de inseguridad jurídica para los viajeros. Aprobada la Directiva 2026/1024 dejará de haber confusión entre las dos figuras, ya que, con independencia de que exista un único pago o varios por todos los servicios de viaje contratados, la contratación se considerará viaje combinado en todo caso.

Tres son, al menos, las razones que llevan a concluir que esta manera de contratar servicios de viaje debe reconducirse al artículo 3.2.b).i) de la Directiva 2015/2302:

La primera es que este nuevo «realineamiento» de los servicios de viaje vinculados hacia los viajes combinados es precisamente en lo que puede haber consistido la «simplificación» que pretende lograr la nueva Directiva 2026/1024 y a la que, como ya se ha apuntado, alude el Considerando 5. Se dice «puede haber consistido» y no «consiste», porque nuevamente se echa en falta aquí que el legislador europeo hubiera explicado qué entiende él por «simplificación» y en qué ha consistido exactamente. No haberlo hecho ocasiona que nunca lleguemos a conocer la idea «auténtica» que se tenía de ello, siendo muy probable que, nuevamente, finalmente sean los tribunales quienes tengan que terminar por aclararlo cuando lleguen casos a ellos en los que se discuta si esta forma concreta de contratar servicios de viaje ha de entenderse incluida o no en el artículo 3.2.b).i).

Literalmente entendido el Considerando 5, la «simplificación» del régimen normativo de la Directiva 2015/2302, que se obtiene mediante la realización de «ajustes en la definición de viaje combinado», en un primer momento ha de entenderse que alude a los cambios que se han introducido en el último párrafo del artículo 3.2, en el que se sustituye la expresión «porción significativa» por «el 25%». Sin embargo, como se señala, hasta que los jueces no se pronuncien, si es que algún día llegan a hacerlo, no podremos saber si, además de a esa sustitución de expresiones, alcanza también a entender incluidos los antiguos servicios de viaje vinculados en el artículo 3.2.b).i).

La segunda razón que lleva a concluir que esta primera forma de contratar servicios de viaje vinculados debe pasar a ser considerada a partir de ahora viaje combinado parte del hecho de que en el Considerando 6 de la Directiva 2026/1024 se aclara que el

Principio en el que se sustenta la nueva definición de viaje combinado debe seguir siendo que existe un estrecho vínculo entre los distintos servicios de viaje reservados a efectos de un mismo viaje o vacación, que es precisamente lo que ocurre cuando se adquirían viajes vinculados bajo esta primera modalidad de contratación.

Incluir los viajes vinculados en el viaje combinado contribuye a que se aplique uno de los Principios del Derecho de Obligaciones y Contratos que más importancia tiene en el ámbito de las relaciones comerciales en la actualidad, como es el Principio de protección de la apariencia, en orden a la facilidad que existe hoy día con el desarrollo que han experimentado los medios de comunicación para generar confusión entre las partes que contratan servicios de viaje, al tiempo que ayuda a poner fin al estado de inseguridad jurídica que se prodigó entre los viajeros en el marco del régimen anterior.

La tercera razón es que la doctrina ya venía admitiendo que la realización de un pago global por todos los servicios de viaje contratados no se consideraba requisito esencial para que la contratación de varios servicios de viaje para un mismo viaje o vacación recibiera la calificación jurídica de viaje combinado⁶⁸. En el viaje combinado la realización de un único pago global por todos los servicios de viaje contratados es la modalidad de pago que de forma habitual más se repite en la práctica, pero ello no significa que la realización de varios pagos en lugar de uno solo no merezca tal calificación.

La inclusión de la que se consideraba la primera modalidad de contratación de servicios de vinculados en el artículo 3.2.b).i) acontecerá, eso sí, siempre que la pluralidad de los servicios de viaje contratados (y con independencia de que existan contratos distintos con diferentes prestadores) sean contratados en un único punto de venta y hayan sido seleccionados antes de que el viajero acepte pagar. A diferencia de lo anterior, si en una primera visita al punto de venta se selecciona y paga un servicio de viaje y posteriormente, en una segunda visita, se selecciona y se paga otro servicio de viaje, ya no se estaría contratando un viaje combinado, sino servicios de viaje sueltos.

⁶⁸ Vid. GÓMEZ CALLE («Comentario al artículo 150 TRLGDCU», en *Comentarios a las normas de protección de los consumidores* -Dir. Cámara Lapuente-, Ed. Colex, 2011, págs. 1295 y 1301) o LUQUE JIMÉNEZ («Comentario al artículo 151 TRLGDCU», en *Comentarios al Texto Refundido de la Ley de Consumidores y Usuarios*, Tomo II -Dir. Ana Cañizares Laso. Coord. Laura Zumaquero Gil-, Ed. Tirant lo blanch, Valencia, 2022, pág. 2236) quien apunta que este número del artículo «generalmente» irá unido al precio global de los servicios, dado que se alude a que la selección de efectúa antes de pagar, lo que en buena lógica conllevará «en la mayoría de las ocasiones» el pago global de los servicios contratados.

7.2. Contratación de un servicio de viaje adicional en las veinticuatro horas siguientes a la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje

La segunda forma de contratar servicios de viaje vinculados, que se recogía en el artículo 3.5.b) de la Directiva 2015/2302, aludía a la contratación de al menos dos tipos diferentes de servicios de viaje para el mismo viaje o vacación, para los que se celebran contratos distintos con cada uno de los prestadores de servicios de viaje, si un empresario facilita la «contratación con otro empresario de como mínimo un servicio de viaje adicional siempre que se celebre un contrato con ese otro empresario a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje». Este era el supuesto, por ejemplo, del viajero que, reservada una habitación de hotel, contrataba después con otro empresario distinto el alquiler de un vehículo, sin que hubieran transcurrido 24 horas desde que se realizó la reserva con el hotel.

La «nueva acomodación» de esta segunda modalidad de contratación de servicios de viaje vinculados en la Directiva 2015/2302, después de la reforma introducida en la misma con la Directiva 2026/1024, exige realizar una distinción, según que la contratación se realice físicamente o a través de página web.

7.2.1. Contratación con presencia física del segundo servicio de viaje

Si la contratación de los servicios de viaje se realiza con presencia física del viajero y del empresario con el que se contrata, que es lo que ocurre cuando el viajero contrata el alquiler del vehículo encontrándose ya en el hotel (y sin que hayan transcurrido todavía 24 horas desde que confirmó la reserva de la habitación), dicha contratación dará lugar a la contratación de dos servicios viaje sueltos o diferenciados, al no poder incluirse en ninguno de los cinco supuestos que se contienen en la definición de viaje combinado. Lo mismo sucederá cuando, habiendo reservado la habitación del hotel en una agencia de viajes, y antes de que hayan transcurrido 24 horas, el viajero regresa a la agencia de viajes para contratar el alquiler del vehículo.

Esta es, por lo tanto, una diferencia notable entre la situación que disfrutaban los servicios de viaje vinculados bajo el antiguo régimen jurídico de la Directiva 2015/2302 y la que han pasado a tener después de las modificaciones introducidas por la Directiva 2026/1024.

El supuesto del viajero que, encontrándose ya en el hotel, contrata allí mismo el alquiler del vehículo no puede entenderse incluida en el inciso i) del artículo 3.2.b de la Directiva,

que sería el primero en el que cabría pensar, y no procede porque el supuesto de viaje combinado que se regula en este inciso es aquél que acontece cuando «con independencia de la celebración de contratos distintos con diferentes prestadores de servicios de viaje esos servicios son contratados en un único punto de venta y *han sido seleccionados antes de que el viajero acepte pagar*». Si bien en el ejemplo que se analiza el viajero celebra contratos distintos con el hotel y con la empresa de alquiler de vehículos, cumpliéndose así la primera de las exigencias del inciso, y toda la contratación la realiza en el mismo punto de venta (el hotel o una agencia de viajes), que es el segundo de los requerimientos, la contratación del alquiler del vehículo se realiza con posterioridad a que el viajero haya aceptado pagar el primer servicio de viaje contratado (la habitación de hotel): el viajero ya se encuentra en el hotel cuando decide contratar el alquiler del vehículo, acto que implica en sí mismo que ya ha «aceptado pagar» el primer servicio de viaje contratado⁶⁹. Si ha habido confirmación de la reserva del primer servicio de viaje, como ocurre en el ejemplo descrito (y como exigía el supuesto que se regulaba en el artículo 3.5.b Directiva 2015/2302), ello supone, en sí mismo considerado, que ya se ha producido la aceptación de pago del primer servicio de viaje contratado⁷⁰.

Para que las contrataciones de la habitación del hotel y el alquiler del vehículo pudieran entenderse comprendidas en el artículo 3.2.b)i), una y otra debieran hacerse conjuntamente en el mismo proceso de reserva, pues solo en este caso ambos servicios de viaje cumplen los requisitos de haber sido contratados en el mismo punto de venta y ser seleccionados antes de que el viajero haya aceptado pagar. Sin embargo, el problema en este caso radicaría en que ya no estaríamos hablando de la segunda modalidad de servicios de viaje vinculado que se recogía en el artículo 3.5.b) de la Directiva 2015/2302, la caracterizarse esta porque la contratación del segundo servicio de viaje se producía una vez confirmada la reserva del primero y antes de que hubieran transcurrido 24 horas. El supuesto descrito de la contratación presencial del segundo servicio de viaje tampoco se corresponde con el regulado en el inciso ii) del artículo 3.2.b), en el que los servicios

⁶⁹ En el Considerando 10 de la Directiva 2015/2302 se aclara el significado de la expresión «antes de que el viajero acepte pagar», indicándose al que la selección de todos los servicios de viaje debe realizarse en el mismo proceso de reserva. En orden a ello, la realización de dos procesos de reserva diferentes implica que el segundo proceso de reserva y los sucesivos se realizan con posterioridad a que se haya aceptado pagar el primero.

⁷⁰ Tratar de incluir esta segunda modalidad de servicios de viaje vinculados que se regulaba en el artículo 3.5.b) de la Directiva 2015/2302 en este inciso del artículo 3.2.b).i) deviene improcedente por falta de identidad entre los supuestos de hecho. El supuesto de hecho que se contemplaba en el antiguo art. 3.5.b) de la Directiva 2015/2302 exigía, como se dice, que la contratación del segundo servicio de viaje se realizara después de que se hubiera «confirmado la reserva del primer servicio de viaje», lo que es incompatible con el requisito que se exige en este inciso i) del artículo 3.2.b) relativo a que los dos servicios de viaje hayan sido seleccionados «antes de que el viajero acepte pagar».

de viaje «*son ofrecidos, vendidos o facturados a un precio a tanto alzado o global, independientemente de que se facturen por separado*». En este caso, la habitación de hotel y el alquiler del vehículo no se venden al viajero por un precio total o alzado, sino que el viajero, después de haber contratado la habitación de hotel, decide alquilar un vehículo y lo hace como contrataciones diferenciadas de distintos servicios de viaje⁷¹.

Tampoco puede entenderse incluido en el inciso iii) del artículo 3.2.b) («*son anunciados o vendidos como viaje combinado o bajo una denominación similar*»), porque en la modalidad de servicio de viaje vinculado que se regulaba en el artículo 3.5.b) de la Directiva 2015/2302 en ningún momento la contratación de los servicios de viaje se hacía en concepto de viaje combinado. El propio hecho de que el viajero adquiriera cada uno de los servicios de viaje en distintos procesos de reservas da muestra evidente de que no se está contratando un viaje combinado en el que los servicios de viaje forman parte de un mismo paquete.

De igual forma, la modalidad de viaje vinculado que se admitía en la antigua Directiva 2015/2302 tampoco encuentra acomodo en el inciso iv) del artículo 3.2.b), según el cual los servicios de viaje «*son combinados después de la celebración de un contrato en virtud del cual el empresario permite al viajero elegir entre una selección de distintos tipos de servicios de viaje*». En este inciso se regulan las llamadas «cajas regalos», consistentes en que el empresario organizador de un viaje combinado le permite al viajero que pueda confeccionar a su medida un viaje combinado, a partir de una elección entre una variedad de servicios de viaje que le ofrece. El supuesto que se contempla en este inciso iv) no guarda identidad de razón con el que regulaba la Directiva 2015/2302 y al que aquí se viene aludiendo, porque en este último el viajero simplemente busca adicionar un servicio de viaje nuevo (el alquiler del vehículo) a otro más previamente contratado (la habitación de hotel), a iniciativa propia, como una contratación nueva y, desde luego, sin que desde que contrató la habitación de hotel hubiera cerrado la posibilidad con el empresario con el que la contrataba de poder alquilar el vehículo en el futuro (junto con otras posibles adquisiciones de servicios de viaje distintas a esta). En suma, en el supuesto descrito la habitación de hotel y el alquiler del vehículo son servicios de viaje distintos e independientes que no forman parte de ningún paquete común en el que,

⁷¹ Por supuesto, en aquellos casos en los que al viajero se le haya ofrecido la posibilidad por parte del hotel de adquirir conjuntamente ambos servicios de viaje, la habitación y el alquiler del vehículo se estaría ante un viaje combinado, lo que ocurre es que aquí no cabría hablar del supuesto del artículo 3.2.5.b) de la Directiva 2015/2302, al acontecer todo en el mismo proceso de reserva.

junto a otros posibles servicios de viaje (p. ej., entradas a espectáculos), formen una «caja regalo».

Por último, tampoco procede entenderlo incluido en el inciso v) del artículo 3.2.b, dedicado a regular la contratación electrónica de servicios de viaje que *«son contratados con distintos empresarios a través de procesos de reserva en línea conectados en los que el empresario con el que se celebra el primer contrato transmite a otro u otros empresarios los datos personales que permiten identificar al viajero como parte contratante y en los que a más tardar veinticuatro horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje se celebra un contrato con ese otro u otros empresarios»*.

7.2.2. Contratación a través de página web del segundo servicio de viaje

La contratación de los servicios de viaje también puede realizarse por medio de una página web, que constituye a día de hoy la forma más extendida de contratar este tipo de servicios. Un ejemplo de esto sería el del viajero que, después de haber reservado una habitación de hotel a través de la página web del propio hotel, se sirve de esa misma página web para contratar el alquiler de un vehículo, concluyendo todo el proceso de adquisición de servicios antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas desde que reservó el primer servicio de viaje.

A semejanza de lo antes expuesto para el caso de la contratación con presencia física de servicios de viaje, la cuestión aquí se centra nuevamente en dirimir si esta forma electrónica de contratar servicios turísticos encuentra acomodo en alguna de las modalidades de viaje combinado de la Directiva 2015/2302, tal y como han quedado regulados estos después de la reforma que se ha llevado a cabo con la Directiva 2026/1024. La solución a esta cuestión, en este caso, pasa necesariamente por establecer una distinción, en función de que exista transmisión de datos desde el primer empresario con el que el viajero contrata el primer servicio de viaje al empresario con el que se contrata el segundo servicio de viaje. Así las cosas:

A) Si el empresario con el que se contrata el primer servicio de viaje transmite datos del viajero al empresario con el que se contrata el segundo servicio de viaje, la contratación constituirá un viaje combinado, en su modalidad contemplada en el inciso v) del artículo 3.2.b), referido a los servicios de viaje que *«son contratados con distintos empresarios a través de procesos de reserva en línea conectados en los que el empresario con el que se celebra el primer contrato transmite a otro u otros empresarios los datos personales que permiten identificar al viajero como parte contratante y en los que a más tardar*

*veinticuatro horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje se celebra un contrato con ese otro u otros empresarios». En cualquier caso, eso sí, para que la contratación merezca tal calificación deberá probarse que se cumplen el resto de requisitos enunciados en el mencionado inciso v): que los servicios de viaje se hayan contratado con distintos empresarios a través de procesos de reserva en línea conectados; que los datos del viajero transmitidos permitan su identificación como parte contratante; y que la contratación del segundo servicio de viaje se efectúe antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas desde la adquisición del primer servicio de viaje. Este inciso v) del artículo 3.2.b merece una crítica por la traducción del mismo que se ha hecho al idioma español. Leído de forma aislada no ofrece mayores dudas de interpretación, teniendo en cuenta que las modificaciones que en él introduce la Directiva 2026/1024 han consistido básicamente en sustituir la enumeración de los datos concretos que el primer empresario debía transmitir al segundo (el «nombre del viajero, sus datos de pago y su dirección de correo electrónico») por una expresión más genérica («datos personales que permiten identificar al viajero como parte contratante»). De su lectura cabe concluir que para que proceda su aplicación se requiere la presencia concurrente de dos requisitos: la transmisión de datos que permita identificar al viajero como parte contratante desde el primer empresario hacia el segundo y que la contratación con el segundo empresario se haga a más tardar veinticuatro horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje. Sin embargo, si lo que ahora dice este inciso v), incorporado por la Directiva 2026/1024, se contrapone a lo que se expone en el Considerando 9 de la misma directiva, dedicado precisamente a explicar los cambios que se practican en dicho inciso v), su entendimiento ya deja de estar tan claro, por el uso infortunado de la locución conjuntiva «así como aquellas», al introducirse con ella dudas acerca de si el inciso exige la concurrencia necesaria de ambos requisitos o con la sola presencia de uno de ellos es suficiente para entender contratado un viaje combinado. De la redacción final que se le ha dado al Considerando 9, y según la cual «ha quedado demostrado que una de las definiciones de viaje combinado es muy restrictiva, concretamente la definición del artículo 3, punto 2, letra b), inciso v), de la Directiva (UE) 2015/2302, que obliga a transmitir de un empresario a otro el nombre del viajero, sus datos de pago y su dirección de correo electrónico. Por lo tanto, procede considerar reservas de diferentes tipos de servicios de viaje a efectos del mismo viaje o vacación como viaje combinado aquellas en las que el empresario que es parte del primer contrato transmite a otro empresario o empresarios que son parte de un segundo contrato o contrato ulterior los datos personales del viajero que permitan su identificación como parte contratante, *así como aquellas* en las que el contrato o contratos con el otro empresario o empresarios se celebran a más tardar veinticuatro horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje», podrían existir dudas acerca de si lo que exige la norma es adicionar el segundo requisito (la*

celebración del contrato con el segundo empresario antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas desde que el viajero confirmó la reserva con el primer empresario) al primero (la transmisión de los datos del viajero) o comparar uno y otro, de modo que cualquiera de ellos, por sí mismo, pudiera dar lugar a un viaje combinado. Desde luego, no ha estado acertado el traductor español al elegir esta locución conjuntiva.

Ante estas dos posibles interpretaciones, la que debe prevalecer es la primera, aquella que surge de una lectura aislada del inciso v), de tal modo que, para que proceda su aplicación será necesario la concurrencia de los dos requisitos (que el primer empresario transmita los datos del viajero al segundo y que el viajero formalice la contratación con el segundo empresario antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas desde la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje). El origen de la controversia entre lo que se señala en el inciso v) y lo que se contiene en el Considerando 9 no es sino fruto de una traducción poco afortunada al español de la Directiva y, por lo tanto, un error achacable al traductor español. Dos son las razones que llevan a pensar de esta manera: La primera parte de la versión en inglés de la Directiva, en la que se dice simplemente «y» en lugar de «así como aquellas» («One of the definitions of package has proved to be too narrow, namely that referred to in Article 3, point (2)(b)(v), of Directive (EU) 2015/2302, which requires the transmission of the traveller's name, payment details and email address from one trader to another. It is therefore appropriate to consider bookings of different types of travel service for the same trip or holiday as a package where the trader that is party to the first contract transfers the traveller's personal data which enables the traveller to be identified as a contracting party to another trader or other traders that are party to a second or further contract, *and* where the contract or contracts with the other trader or traders are concluded at the latest 24 hours after the confirmation of the booking of the first travel service»).

La segunda razón tiene que ver con el espíritu de la norma, con la finalidad que pretende alcanzar y para cuyo desentrañamiento ayuda lo que decía la Directiva 2015/2302 en su artículo 3.2.b.v), en el que se señalaba que se entendían viajes combinados aquellos que era «contratados con distintos empresarios a través de procesos de reserva en línea conectados en los que el nombre del viajero, sus datos de pago y su dirección de correo electrónico son transmitidos por el empresario con el que se celebra el primer contrato a otro u otros empresarios, con el o los que se celebra un contrato a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje». De esta redacción no cabía otra interpretación posible que la necesaria concurrencia de los dos requisitos para que pudiera entenderse contratado un viaje combinado, y esto era así hasta el punto de que los dos requisitos formalmente no eran tales, sino uno solo.

Salvado lo anterior, merece destacarse como un acierto que ahora haya pasado a enumerarse de forma más amplia los datos de identificación del viajero que han de ser objeto de transmisión desde el primer empresario al segundo, aunque esto se haga en el Considerando 9 de la Directiva 2026/1024, en el que se aclara que los datos del viajero que se transmiten de un empresario a otro han de ser de tal naturaleza que le permitan a cualquiera de ellos determinar que el mismo viajero es parte de los contratos celebrados, pudiendo ser tales datos, por ejemplo, el nombre del viajero, los datos de pago, la dirección de correo electrónico, el número de teléfono o la cuenta en medios sociales del viajero. A los efectos de datos de identificación del viajero, no se considerarán tales aquellos que no le permitan a los empresarios con los que contrata el viajero determinar que la misma persona es parte de los diferentes contratos contratados, poniéndose como ejemplo a la dirección IP de un dispositivo.

B) Si no existe transmisión de datos del viajero desde el empresario con el que se contrata el primer servicio de viaje hacia el empresario con el que se contrata el segundo servicio de viaje, la contratación deberá calificarse como adquisición de servicios de viaje sueltos, entendiéndose en este caso que el viajero ha llevado a cabo dos contrataciones diferentes. Dicho con otras palabras, es la transmisión de datos del viajero de un empresario a otro, cuando el viajero adquiere diferentes servicios de viaje a través de procesos de reserva conectados, lo que justifica que dicha contratación merezca la calificación de viaje combinado.

La misma calificación de contratación de servicios de viaje sueltos merecerán todos aquellos casos en los que el viajero adquiere diferentes servicios de viaje a través de procesos de reserva independientes y, por lo tanto, sin que exista conexión entre ellos. La falta de conexión entre los distintos procesos de reserva imposibilita que la contratación de varios servicios de viaje pueda calificarse como viaje combinado.

7.3. La contratación de dos o más servicios de viaje de la misma naturaleza

Una cuestión que cabe plantearse bajo el nuevo régimen jurídico que se incorpora con la Directiva 2026/1024 es la relativa a si ahora la contratación de dos servicios de viaje de la misma naturaleza puede considerarse viaje combinado.

Conforme a la normativa anterior, una combinación de este tipo no daba lugar, ni a un viaje combinado, ni a servicios de viaje vinculados. No daba lugar a un viaje combinado, porque desde un inicio se vino entendiendo que la combinación de dos servicios de la misma naturaleza constituían supuestos en los que uno de los servicios contratados era meramente accesorio de otro principal, al que se encontraba funcionalmente

subordinado (por ejemplo, los servicios de restauración en el avión, el transporte del aeropuerto al hotel o el transporte del equipaje, se entendían accesorios con respecto al principal, que es el transporte del viajero de un lugar a otro)⁷². Tampoco constituía servicios de viaje vinculados, porque en la antigua definición que se ofrecía de los mismos en el artículo 3.5 de la Directiva 2015/2302 expresamente se refería a que la combinación de servicios turísticos fuera de «dos tipos *diferentes* de servicios de viaje contratados para el mismo viaje o vacación»⁷³.

Estando las cosas así, y como ya he manifestado en alguna ocasión anterior, hubiera sido deseable que, aprovechando esta última modificación que se ha introducido en la Directiva 2015/2302, para algunos servicios de viaje concretos en los que tiene sentido como, por ejemplo, el transporte, se permitiera que la combinación de dos o más de ellos constituyera un viaje combinado, siempre, eso sí, que se cumplan el resto de requisitos del viaje combinado⁷⁴.

No hay duda de que las combinaciones de servicios de viaje que con mayor frecuencia se contratan en la práctica son de diferente naturaleza (p.ej. vuelo + hotel, vuelo + alquiler de coche, hotel + alquiler de coche), de igual manera que tampoco la hay en que la contratación de dos servicios de la misma naturaleza en los que uno de ellos es claramente accesorio del otro no debe constituir un viaje combinado (p. ej., los ya citados de transporte del aeropuerto a la ciudad o transporte del equipaje en un vuelo). No obstante, la naturaleza de los servicios no debiera ser un elemento excluyente de la aplicación de la Directiva siempre y en todo caso, al existir alguna combinación particular de dos o más servicios de la misma naturaleza que debería ser considerada viaje combinado, como ocurre en el sector del transporte. Aquí se encuentran, por ejemplo, los llamados servicios «Bus&Fly» que son ofrecidos por algunas compañías aéreas, consistentes en transportar a un viajero primero en autobús desde su ciudad de residencia hasta el aeropuerto (situado en otra ciudad distinta) y después en avión desde el aeropuerto de origen hasta el de destino.

⁷² Vid. GÓMEZ CALLE, E. *El contrato de viaje combinado*, ed. Civitas, Madrid, 1998, pág. 71.

⁷³ La Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo inicialmente planteada mantenía esta misma idea, conservándose en ella una referencia expresa a que los servicios turísticos contratados en el viaje vinculado debían ser de «diferente» naturaleza. Véase el artículo 1.3.b) de la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/2302 para hacer más eficaz la protección de los viajeros y simplificar y aclarar determinados aspectos de la Directiva COM(2023) 905 final).

⁷⁴ Vid. BATUECAS CALETRÍO, A. «La contratación de viajes vinculados», en *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, junio, 2016, num.6, pág. 44.

Varias son las razones que llevan a alcanzar esta conclusión: la primera es que, aun siendo servicios de la misma naturaleza (transporte), son prestados por empresarios distintos de sectores diferentes (transporte por carretera y transporte aéreo); la segunda es que el transporte entre ciudades, que implica un desplazamiento de larga distancia, no puede ser considerado accesorio del transporte aéreo; la tercera es que es sumamente frecuente que, en estos casos, el proceso de reserva para ambos servicios sea único (normalmente realizado en la página web de la aerolínea), apareciendo en él los distintos servicios de viaje visualmente conectados; y, por último, la cuarta, derivada de la anterior, reside en la aplicación del principio de protección de la apariencia, al originarse en el viajero cuando contrata un servicio de este tipo el convencimiento de que está adquiriendo dos servicios de transporte distintos pero vinculados entre sí.

Si el nuevo régimen jurídico que trae consigo la Directiva 2026/2014 no se aplica a los servicios «Bus&Fly», no debiera ser porque los servicios de viaje adquiridos son de la misma naturaleza, sino por no concurrir en la contratación alguno de los otros requisitos del viaje combinado, como, por ejemplo, que la suma de los dos servicios no sobrepase las veinticuatro horas. Esto supone que, si existieran casos concretos en los que la suma de los dos servicios sobrepasara las veinticuatro horas (piénsese, por ejemplo, en vuelos transoceánicos), la combinación debiera ser tenida por viaje combinado.

Frente a esta opinión personal, la realidad es que, al aludir expresamente el Considerando 9 de la Directiva 2026/2014 a «reservas de *diferentes* tipos de servicios de viaje a efectos del mismo viaje o vacación», la contratación de dos servicios de viaje de la misma naturaleza para el mismo viaje o vacación seguirán sin constituir un viaje combinado después de la reforma introducida por la Directiva 2026/1024, debiendo calificarse necesariamente como contratación de servicios de viaje sueltos y resultando de ello que el viajero que contrate tales servicios no será merecedor de recibir la protección jurídica que la ley dispensa para aquél que contrata viajes combinados.

BIBLIOGRAFÍA

ALVARADO HERRERA, L. «Nuevas formas de protección del consumidor en la contratación electrónica de servicios turísticos: los servicios de viaje vinculados», *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, n.º 3, Universidad de Cádiz, 2021, págs. 103-139, DOI: <http://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2020.i3.4>

APARICIO VAQUERO, J.P. BATUECAS CALETRÍO, A. «III. Régimen de responsabilidad en la prestación de servicios turísticos contratados como paquetes dinámicos», en *Paquetes dinámicos: Problemas*

y soluciones jurídicas desde una perspectiva internacional -Dir. A. Paniza Fullana-, Ed. Dykinson, 2014, págs. 55-90.

ASENSI MERÁS, A. «Contratación *on line* de servicios turísticos y paquetes dinámicos de turismo», en *Revista Investigaciones Turísticas*, n.º 12, págs. 163-182. <http://dx.doi.org/10.14198/INTURI2016.12.08>

BATUECAS CALETRÍO, A. «La contratación de viajes vinculados», en *Revista doctrinal Aranzadi civil-mercantil*, 2016, vol. N.º 6, págs. 29-61.

BENAVIDES VELASCO, P. «Chapter VI. Linked travel arrangements», en *Collective commentary about the new Package Travel Directive*, Ed. ESHT-ESTORIL Higher Institute for Tourism and Hostel Studies, 2020, págs. 434-445.

— «Protección de los viajeros en caso de insolvencia de las agencias de viaje. A propósito del concurso del grupo Thomas Cook», en *Journal of Tourism and Heritage Research* (2020), vol. n.º 3, págs. 79-101.

BERENGUER ALBADALEJO, C. «Luces y sombras de la nueva directiva (ue) 2015/2302 del parlamento europeo y del consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados», en *International Journal of Scientific Management Tourism*, 2016, Vol. 2, N.º 2, págs. 33-49.

CAMARGO GÓMEZ, J.D. «Contratación electrónica de paquetes dinámicos de turismo en el ordenamiento jurídico español», en *Ars Iuris Salmanticensis*, vol. 2, 2014, págs. 95 a 125.

CARRIZO AGUADO, D. «La comercialización *on line* de los «servicios de viaje vinculados» a la luz de la Directiva (UE) 2015/2302: repercusión en la figura del turista transfronterizo», en *Direito, sociedade e meio ambiente* (coords. Carvalho Leal, V., Álvarez Robles, T.), Ed. Fundação Antônio dos Santos Abranches, 2018, págs. 27-50.

CAVANILLAS MÚGICA, S. «Nuevas formas de promoción y contratación de servicios turísticos en Internet», en *Nuevas fórmulas de comercialización *on line* de servicios turísticos: subsunción en los tipos legales y distribución de responsabilidad* (Dir. Paniza Fullana), Ed. Comares, Granada, 2013, págs. 1-20.

CRUZ RIVERO, D. «La contratación a distancia de viajes combinados y servicios de viaje vinculados», en *El derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso* (Coords. J. L. García-Pita-Lastres; A. Díaz de la Rosa; M.R. Quintáns-Eiras). Ed. Thomson Reuters Aranzadi, 2021, págs. 823-850.

— «Los servicios de viaje vinculados. Capítulo XI. Planteamiento» en *Contrato de viaje combinado y servicios de viaje vinculados*, Ed. Marcial Pons, 2022, (edición en línea).

— «Los servicios de viaje vinculados. Capítulo XII. Información precontractual» en *Contrato de viaje combinado y servicios de viaje vinculados*, Ed. Marcial Pons, 2022, (edición en línea).

— «Los servicios de viaje vinculados. Capítulo XIII. Protección frente a la insolvencia» en *Contrato de viaje combinado y servicios de viaje vinculados*, Ed. Marcial Pons, 2022, (edición en línea).

— «Los servicios de viaje vinculados. Capítulo XIV. Los servicios de viajes vinculados como contratos vinculados» en *Contrato de viaje combinado y servicios de viaje vinculados*, Ed. Marcial Pons, 2022, (edición en línea).

FRANCESCHELLI, V.; TORRES, C. «Article 3. Definitions», en *Collective Commentary about the New Package Travel Directive*. ESHT, 2020, págs. 105-134.

FELIU ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, S. «La imperatividad de la nueva normativa de viajes combinados y servicios de viaje vinculados», en *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI)*, N.º 37, 2019, págs. 1-26.

FLAQUER RIUTORT, J. «Viajes combinados o vinculados: el papel de las plataformas (1)», en *Diario LA LEY*, N.º 10634, Sección Tribuna, 26 de Diciembre de 2024, edición electrónica.

FERRER TAPIA, B. La modificación del contrato de viaje combinado (A raíz de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre y su transposición por el RDL 23/2018), Ed. Reus, Madrid, 2020.

GARCÍA MARTÍNEZ, A. «Régimen jurídico de los paquetes dinámicos», en *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico* (dir. M.V. Petit Lavall), 2018, págs. 825-836.

GÓMEZ CALLE, E. *El contrato de viaje combinado*, ed. Civitas, Madrid, 1998.

— «Comentario al artículo 150 TRLGDCU», en *Comentarios a las normas de protección de los consumidores* (Dir. Cámara Lapuente), Ed. Colex, 2011.

GONZÁLEZ CABRERA, I. «Una nueva configuración legal del viaje turístico. Del viaje combinado al paquete dinámico», en *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, N.º 7, Julio 2017.

— «The regulation of the dynamic package in the Directive (EU) 2015/2302: A missed opportunity for the European Legislator?», en *Collective Commentary about the New Package Travel Directive*. ESHTe, 2020, págs. 135-152.

— «Lección 6. El contrato de viaje combinado y los paquetes dinámicos (servicios de viaje vinculado)», en *Manual de contratación turística* (dir. Juan Franch Fluxá), 2024, págs. 167-199.

— «¿Estamos ante el mismo producto si se adquiere en línea un viaje combinado o distintos servicios de viaje vinculados?», en *Revista de Derecho Civil*, vol. III, núm. 3 (julio-septiembre, 2016), págs. 139-144 (disponible en <https://nreg.es/ojs/index.php/RDC/article/view/220>. Última visita 25/09/2026).

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M^a. B. «¿Nueva regulación de los viajes combinados?», en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 269, 2008, págs. 1063-1075.

GRAGERA CONTADOR, F. «Transposición de la Directiva (UE) 2015/2302, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados. Real Decreto-Ley 23/2018, de 21 de diciembre. Posibles implicaciones prácticas», en *Diario La Ley*, N.º 9344, 24 de Enero de 2019, pág. 7.

LUQUE JIMÉNEZ, M^a. C. «Comentario al artículo 151 TRLGDCU», en *Comentarios al Texto Refundido de la Ley de Consumidores y Usuarios*, Tomo II (Dir. Ana Cañizares Laso. Coord. Laura Zumaquero Gil), Ed. Tirant lo blanch, Valencia, 2022, págs. 2233-2245.

MARCO ARCALÁ, L.A. «El nuevo tratamiento de los servicios de viaje vinculados en la legislación española y en la UE: especial referencia a las garantías en este tipo de servicios», en *La aviación al servicio del desarrollo económico de la sociedad: los nuevos retos de su regulación jurídica* (dir. I. Nadal Gómez; coord. F. J. Bauzá Martorell), 2019, págs. 325-382.

— «La regulación de los servicios de viaje vinculados. La prescripción de las reclamaciones y el régimen sancionador», en *El nuevo régimen de los viajes combinados y servicios de viaje vinculados en el Derecho español*, Ed. tirant lo blanch, 2020, págs. 277-320.

MÁRQUEZ LOBILLO, P. «El consumidor en la contratación electrónica de servicios turísticos», en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 282, 2011, págs. 209 a 242

MARTÍN AZCANO, E. M^a. «Tema 17. Paquetes vacacionales o turísticos: el viaje combinado y los servicios de viaje vinculados», en *Manual de Derecho privado del turismo* (dirs. E. Ortega Burgos, M^a.T. Echevarría de Roda; coords. M^a. Medina Alcoz, M^a.R. Tapia Sánchez), 2^a ed., ed. tirant lo blanch, 2020.

MASON, S. «Article 19», en *Collective commentary about the new Package Travel Directive*, Ed. ESHTe-Estoril Higher Institute for Tourism and Hostel Studies, 2020, págs. 430-433.

PANIZA FULLANA, A. «Capítulo 23. La reformulación del viaje combinado y los servicios de viaje vinculados ante la transformación digital», en *Tratado del Derecho del turismo* (dirs. Humberto Gosálbez Pequeño, Francisco Javier Melgosa Arcos), Ed. Aranzadi, 2025, págs. 719-748.

— «La transposición de la Directiva (UE) 2015/2302, de 16 de noviembre, relativa a viajes combinados y servicios de viaje vinculados: El Proyecto de Ley por la que se modifica el TRLGDCU», en *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, N.º 6, Sección Legislación. Comentarios, junio 2018, págs. 1-7.

PÉREZ MORIONES, A. Viajes combinados y servicios de viaje vinculados: la protección del viajero. Ed. Thomson Reuters Aranzadi, 2022.

— «La incidencia de las nuevas tecnologías en la contratación de viajes combinados y de servicios de viaje vinculados: algunas cuestiones pendientes», en *El impacto de las nuevas tecnologías en el sector marítimo y portuario* (dir. José Manuel Martín Osante), 2024, págs. 207-247.

REYES LÓPEZ, M^a. J. «Novedades legislativas recogidas en la Directiva 2015/2302/UE, de 25 de noviembre, de viajes combinados y servicios de viaje vinculados», en *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, IDIBE, núm. 6, feb. 2017, págs. 341-351.

SÁNCHEZ ÁLVAREZ «Últimas novedades legislativas en la regulación contractual de los servicios turísticos: los servicios de viaje vinculados», en *La modernización del contrato de servicios* -Dir. Infante Ruíz, F. J.; Oliva Blázquez, F.; Coord. Kalil Souza, A-, Ed. Tirant lo blanch, Valencia, 2022, págs. 553-578.

SANTOS MORÓN, M^a. J. «Capítulo VII. El contrato de viajes combinados y los servicios de viaje vinculados», en *Derecho de consumo: visión normativa y jurisprudencial actual* (Coords. M^a J. Santos Morón, M^a Natalia Mato Pacín), Ed. Tecnos, 2022.

ZUBIRI DE SALINAS, M. «Conceptos clave y responsabilidad en la nueva regulación de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados», en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, N.º 34, 2017, págs. 25-66.

— «La reforma de la LGDCU para adaptar el Derecho español a la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados», en *El nuevo régimen de los viajes combinados y servicios de viaje vinculados en el Derecho español*, Valencia, ed. Tirant lo Blanch, 2020, págs. 25-30.

Fecha de recepción: 13.02.2026

Fecha de aceptación: 30.09.2026