

RESUMEN (28)

SERVICIOS REPARACIÓN - Talleres reparación vehículos Barcelona

Se ha presentado información sobre la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objetivo de preservar y mejorar la calidad del aire (publicada en el BOPB el 31/12/2019). En concreto, sobre el régimen de autorización diaria esporádica previsto para el acceso de los vehículos más contaminantes a la zona de bajas emisiones (10 autorizaciones anuales) en la medida en que desincentiva la elección de los talleres situados en esa zona por parte de los potenciales clientes y los discrimina en comparación con los situados fuera de la misma.

La restricción de la circulación a los vehículos más contaminantes en la zona de bajas emisiones de la ciudad de Barcelona que establece la Ordenanza informada está justificada por la razón imperiosa de interés general de protección del medioambiente y de la salud pública.

No obstante, en la medida en que esa restricción tiene efectos sobre la actividad económica, en este caso sobre los servicios de reparación de vehículos, la regulación debería configurarse ponderando los beneficios medioambientales y sobre la salud, con los perjuicios sobre la actividad económica, de modo que los efectos negativos sobre éstas sean los mínimos posibles, atendiendo al principio de necesidad y proporcionalidad que proclama el artículo 5 de la LGUM.

A lo largo de este procedimiento el Ayuntamiento de Barcelona ha señalado lo siguiente:

“Este servicio técnico informa que, escuchada la necesidad, y vista la posibilidad de ofrecer una solución al problema planteado, se ha trabajado con la Dirección General de Tráfico (DGT) en una solución que permite la realización de las pruebas dinámica a partir del registro de entrada y salida del vehículo al taller a través de una aplicación ya existente de control de las reparaciones.

En este sentido, se pondrán en marcha los mecanismos necesarios para que las matrículas de los vehículos que acudan al taller dentro del área de restricción, se incorporen a la base de datos de la DGT, y esta administración facilitará los listados de estos vehículos con el fin de que sean incorporados de forma temporal al registro de vehículos que pueden circular en la zona protegida, durante el período justificado. Por tanto, se podrá verificar que se encuentran en esta situación, y cumplen las condiciones que se establecen, extinguiéndose esta autorización el día de cierre de la reparación.

Las tres administraciones implicadas (Ayuntamiento, AMB y DGT) estamos trabajando para la implementación técnica prioritaria de esta solución.”

[Informe final](#)

[Informe CNMC](#)



28/20002

I. INTRODUCCIÓN

Con fecha 29 de enero de 2020, ha tenido entrada en la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado, escrito de (...), en representación del (...) en el marco del procedimiento del artículo 28 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), informando sobre **la existencia de obstáculos a la libertad de establecimiento en el ámbito de la prestación de servicios de reparación de automóviles.**

El interesado informa que la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objetivo de preservar y mejorar la calidad del aire (publicada en el BOPB el 31/12/2019) restringe el ejercicio de su actividad de forma innecesaria y desproporcionada. Ello es así, en la medida en que el régimen de autorización diaria esporádica previsto para el acceso de los vehículos más contaminantes a la zona de bajas emisiones (10 autorizaciones anuales) no tiene en consideración que el servicio que prestan los talleres no puede realizarse en una sola jornada laboral, puesto que requiere pruebas dinámicas para el diagnóstico de la avería y para la comprobación de la reparación, por lo que el titular del vehículo debe consumir generalmente tres autorizaciones de las diez de las que dispone para todo el año. Esta circunstancia, a la que se añade el coste de la tasa de autorización diaria esporádica (2 ó 3 euros según el tipo de vehículo) desincentiva, a juicio del interesado, la elección de los talleres situados en la zona de bajas emisiones por parte de los potenciales clientes y discrimina a los 853 talleres que se encuentran en esa zona en comparación con los situados fuera de la misma.

II. MARCO NORMATIVO SECTORIAL DE POSIBLE APLICACIÓN

a) Normativa estatal:

- **Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.**

“Artículo 16. Planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica.

4. Las entidades locales podrán elaborar, en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas. Para la elaboración de estos planes y programas se deberá tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas.

Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.

Los municipios con población superior a 100.000 habitantes y las aglomeraciones, en los plazos reglamentariamente establecidos, adoptarán planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica.”

- **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.**

“Artículo 7. Competencias de los municipios. Corresponde a los municipios:

(...)

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.

Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.”

- **Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.**

“Artículo 3. Actuaciones de las Administraciones públicas.

3. Las comunidades autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, y las entidades locales cuando corresponda según lo previsto en el artículo 5 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y prevención de la atmósfera, el artículo 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril,

Reguladora de las Bases de Régimen Local, en los artículos 41 y 42 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, en los artículos 5, 8 y 10 de la Ley 34/2007 y en la legislación de las comunidades autónomas.

(...)

c) Adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de dichas concentraciones, así como las medidas de urgencia para que las concentraciones de los contaminantes regulados vuelvan a situarse por debajo de los umbrales de alerta y comunicarán la información correspondiente al público en caso de superación de éstos. En particular, aprobarán los planes de mejora de calidad del aire definidos en el artículo 24.1 y 24.6 y los planes de acción a corto plazo señalados en el artículo 25.”

- **Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos**

“ANEXO II.

E. Clasificación de los vehículos por su potencial contaminante

1. Todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos será clasificado en el mismo en relación a su nivel de emisiones y combustible empleado, de conformidad con las categorías creadas en el presente anexo. Asimismo, aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente.

2. Categorías de clasificación ambiental:

a) Vehículos 0 emisiones:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo de hidrógeno (HICEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC) o vehículos de pila de combustible.

b) Vehículos ECO:

Vehículos M1 y N1, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC), vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía <40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC) y vehículos híbridos no enchufables (HEV).

c) Vehículos C:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 4 y Euro 3.

d) Vehículos B:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o 5/V.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 2.”

b) Normativa autonómica

- **Ley 18/2009, de 22 de octubre, de salud pública.**

“Artículo 6. Las prestaciones en materia de salud pública.

3. Son prestaciones en materia de salud pública las siguientes:

(...)

e) La promoción y protección de la salud y la prevención de los factores de riesgo derivados del aire y el agua y de los aspectos ambientales que puedan repercutir en la salud de las personas.”

- **Ley 15/1990, de 9 de julio, de Ordenación Sanitaria.**

“Artículo 68. Competencias.

1. En el marco del sistema sanitario público de Cataluña, los Ayuntamientos serán competentes para:

(...)

b) Prestar los servicios necesarios para dar cumplimiento a las siguientes responsabilidades mínimas en relación al obligado cumplimiento de las normas y planos sanitarios relativos a:

Control sanitario del medio ambiente: Contaminación atmosférica, abastecimiento de aguas, saneamiento de aguas residuales, residuos urbanos e industriales.”

c) **Normativa local:**

- **Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objetivo de preservar y mejorar la calidad del aire.¹**

“Artículo 4. Definiciones

A los efectos de esta Ordenanza se entiende por:

1. «Zona de Bajas Emisiones (ZBE) del ámbito de las Rondas de Barcelona»: *el área delimitada del Área Metropolitana de Barcelona con una superficie de 95 Km2 en la cual se restringe la circulación de los vehículos más contaminantes, sin perjuicio de que, por razones justificadas de interés general, la ZBE sea objeto de una delimitación posterior diferente.*

(...)

3. «Vehículos más contaminantes»: *los vehículos de motor que cumplan los requisitos que se detallan en el anexo 2.*

Artículo 9. Medida específica de restricción de la circulación

Por motivos de salud pública y de calidad del aire, se prohíbe a los vehículos más contaminantes la circulación en la zona ZBE del ámbito de las Rondas de Barcelona incluida dentro del término municipal de Barcelona a la que se refiere el artículo 3.1.

Artículo 14. Autorizaciones de acceso a la ZBE

1. *Pueden obtener autorización para acceder a la ZBE a que se refiere el artículo 3.1 los vehículos más contaminantes que pertenezcan a alguna de las siguientes categorías:*

a) *Los vehículos que soliciten una autorización de carácter diario porque necesiten un acceso esporádico a la ZBE.*

(...)

¹ Traducción propia

2. (...)

3. *El anexo 5 especifica el número máximo anual de autorizaciones diarias que pueden ser otorgadas a los vehículos más contaminantes para acceder esporádicamente a la ZBE previstas en los apartados 1.a) y 1.b) de este artículo.*

Anexo 2. Vehículos más contaminantes

La condición de «vehículos más contaminantes» se logra con el cumplimiento de los dos requisitos siguientes:

a) *Estar incluidos en alguna de las categorías de vehículos L, M o N.*

Esas categorías corresponden a la clasificación establecida en el anexo I del reglamento (UE) 168/2013 del parlamento Europeo y del consejo de 15 de enero de 2013 (...)

b) *No tener asignado ningún distintivo ambiental según la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante.*

El distintivo ambiental se define según el anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en la redacción dada por la Orden PCI / 810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento general de vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Anexo 5. Autorizaciones diarias de acceso a ZBE.

Los vehículos afectados por el artículo 14 disponen de 10 autorizaciones diarias cada año para acceder a la ZBE del ámbito Rondas de Barcelona incluida dentro del término municipal de Barcelona a que se refiere el artículo 3.1, en los términos establecidos en esta Ordenanza.”

• Ordenanza fiscal reguladora de la tasa para la gestión metropolitana de las zonas de bajas emisiones.²

“Artículo 5. Tarifas de la tasa y reglas para su aplicación

La cuota tributaria por la utilización del servicio del Registro Metropolitano de vehículos extranjeros y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones se determinará por los hechos imponible por remisión al Reglamento de dicho Registro y de acuerdo con las siguientes tarifas:

(...)

² Traducción propia

B. Tasa de activación de los periodos de acceso esporádico a la zona de bajas emisiones:

(...)

B.3. Activación diaria, correspondiente a la categoría 5 del artículo 3 del Reglamento del propio Registro. Se dictaminan las tarifas en función de la categoría del vehículo, de acuerdo con la definición de categorías de vehículos establecidas en la Directiva 2002/24 / CE, de 18 de marzo, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos y tres ruedas y en la Directiva 2007/46 / CE, de 5 de septiembre, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos a motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

B.3.1 vehículos de categoría L: 2 €/día

B.3.2 vehículos de categoría M1: 2 €/día

B.3.3 vehículos de categoría M2: 3 €/día

B.3.4 vehículos de categoría M3: 3 €/día

B.3.5 vehículos de categoría N1 3 €/día

B.3.6 vehículos de categoría N2 y N3: 3 €/día”

III. CONSIDERACIONES DE LA SECRETARÍA DEL CONSEJO PARA LA UNIDAD DE MERCADO

a) Inclusión de la actividad en el ámbito de la LGUM.

El apartado b) del Anexo de la LGUM define las actividades económicas como:

“b) Actividad económica: cualquier actividad de carácter empresarial o profesional que suponga la ordenación por cuenta propia de los medios de producción, de los recursos humanos, o ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o en la prestación de servicios.”

La actividad de prestación de servicios de reparación de vehículos constituye una actividad económica y como tal está incluida en el ámbito de aplicación de la LGUM, cuyo artículo 2 establece:

“Esta Ley será de aplicación al acceso a actividades económicas en condiciones de mercado y su ejercicio por parte de operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional.”

b) Análisis de la normativa informada a la luz de los principios de la LGUM.

El objeto de este informe es analizar la compatibilidad con la LGUM de las Ordenanzas informadas en relación con sus efectos sobre la actividad de

prestación de servicios de reparación de vehículos. En concreto se analizará la restricción de la circulación en la zona de bajas emisiones a los vehículos más contaminantes que se dirigen a los talleres de reparación, en la medida en que esa restricción supone un límite al ejercicio de esa actividad económica.

El análisis del caso ha de realizarse en el marco del **artículo 5³** de la LGUM que proclama el principio de necesidad y proporcionalidad y que, en su apartado primero, exige que las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motiven su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el **artículo 3.11⁴** de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Además, el apartado segundo del citado artículo dispone que cualquier límite o requisito establecido deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

El Preámbulo de la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona señala que la Organización Mundial de la Salud ha considerado que la contaminación del aire constituye un riesgo medioambiental importante para la salud y que la disminución de los niveles de polución atmosférica puede reducir la tasa de mortalidad derivada de

³ **Artículo 5.** Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. *Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.*

2. *Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.”*

⁴ **Artículo 3. Definiciones.**

A los efectos de esta Ley se entenderá por:

(...)

11. *Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.”*

los accidentes cerebrovasculares, el cáncer de pulmón y las neumonías crónicas y agudas, entre ellas el asma. Igualmente, el Preámbulo cita, como amparo de la medida, diversa regulación de la Unión Europea, estatal, autonómica y local sobre circulación de vehículos, calidad del aire y salud pública, así como informes y planes de actuación aprobados a nivel autonómico y municipal que persiguen reducir los niveles de contaminación derivados de las emisiones del tráfico rodado con el objetivo de mejorar la salud de los ciudadanos.

Por tanto, la medida de restricción de la circulación en la zona de bajas emisiones para los vehículos más contaminantes prevista en la Ordenanza está justificada por la razón imperiosa de interés general de protección del medioambiente y de la salud pública. Asimismo, parece que sí puede inducirse un nexo causal directo entre el objetivo perseguido y la regulación que se adopta: la reducción del tráfico rodado en esa zona disminuirá las emisiones contaminantes en dicho territorio, mejorará la calidad del aire y beneficiará la salud de los ciudadanos.

No obstante, desde el punto de vista de la LGUM, invocar la necesaria protección de una razón imperiosa de interés general para justificar una regulación que restringe la actividad económica no es suficiente, sino que debe analizarse también su proporcionalidad, en particular, si se ha optado por la medida menos restrictiva de la actividad económica de todas las posibles para alcanzar el objetivo perseguido.

En este punto cabría evaluar la configuración de la regulación adoptada contraponiendo sus potenciales beneficios medioambientales y sobre la salud pública con los perjuicios que pudiera generar sobre la actividad económica, en este caso, sobre la prestación de servicios de reparación de vehículos.

Asimismo, cabe tener en cuenta que múltiples averías que deben ser reparadas por servicios de reparación de vehículos son precisamente las que generan un exceso de gases contaminantes⁵. Es decir, la actividad de los servicios de reparación en su conjunto no incrementa la emisión de gases sino que los reduce.

En definitiva, cabría valorar la posible existencia de opciones menos restrictivas de la actividad económica, que pudieran tener una incidencia relativamente

⁵ Según datos de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica (AECA-ITV) un total de 1.355.508 vehículos no pasaron la inspección técnica por exceso de emisiones contaminantes. Un vehículo con exceso de emisiones tiene un defecto grave vinculado, en general, a falta de mantenimiento (por ejemplo, limpieza de filtros), fallo en la válvula EGR o en los inyectores, averías que pueden ser solucionadas en taller mecánico.

baja en el tráfico de vehículos contaminantes en la zona objeto de las restricciones analizadas.

Ese análisis debería tener en consideración que los talleres tienen que hacer pruebas dinámicas de diagnóstico de la avería y de comprobación de la reparación, requiriendo para ello más de una jornada laboral. Esta circunstancia podría tenerse en cuenta a la hora de emitir las correspondientes autorizaciones diarias esporádicas, tanto por su coste como por el consumo de los diez días al año de los que disponen los titulares de los vehículos para acceder a esa zona. Por ejemplo, podría valorarse que la tramitación fuera realizada por los propios titulares de los talleres mecánicos, fijándose en su caso, un límite diario en función del número de plazas de que dispone el establecimiento y sin que ello supusiera un consumo de los 10 días anuales de que disponen los titulares de los vehículos.

Así, en la medida en que una mayor flexibilización de las autorizaciones otorgadas a los vehículos más contaminantes que acceden a la zona de bajas emisiones para ser reparados, no supusiera un riesgo considerablemente mayor para la salud, la decisión de restricción del tráfico a la zona de bajas emisiones sería más proporcionada que la regulación actual.

IV. CONSIDERACIONES ADICIONALES – SOLUCIÓN PLANTEADA

La restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes en la zona de bajas emisiones de la ciudad de Barcelona que establecen las Ordenanzas informadas está justificada por la razón imperiosa de interés general de protección del medioambiente y de la salud pública.

No obstante, en la medida en que esa restricción tiene efectos sobre la actividad económica, en este caso los servicios de reparación de vehículos, la regulación debería configurarse ponderando los beneficios medioambientales y sobre la salud con los perjuicios sobre la actividad económica, de modo que los efectos negativos sobre éstas sean los mínimos posibles, atendiendo al principio de necesidad y proporcionalidad que proclama el artículo 5 de la LGUM.

A lo largo de este procedimiento, remitido el borrador de informe de esta Secretaría al punto de contacto de la autoridad competente, el Ayuntamiento de Barcelona ha señalado lo siguiente:

“Este servicio técnico informa que, escuchada la necesidad, y vista la posibilidad de ofrecer una solución al problema planteado, se ha trabajado con la Dirección General de Tráfico (DGT) en una solución que permite la

realización de las pruebas dinámica a partir del registro de entrada y salida del vehículo al taller a través de una aplicación ya existente de control de las reparaciones.

En este sentido, se pondrán en marcha los mecanismos necesarios para que las matrículas de los vehículos que acudan al taller dentro del área de restricción, se incorporen a la base de datos de la DGT, y esta administración facilitará los listados de estos vehículos con el fin de que sean incorporados de forma temporal al registro de vehículos que pueden circular en la zona protegida, durante el período justificado. Por tanto, se podrá verificar que se encuentran en esta situación, y cumplen las condiciones que se establecen, extinguiéndose esta autorización el día de cierre de la reparación.

Las tres administraciones implicadas (Ayuntamiento, AMB y DGT) estamos trabajando para la implementación técnica prioritaria de esta solución.”

Madrid, 26 de mayo de 2020

LA SECRETARÍA DEL CONSEJO PARA LA UNIDAD DE MERCADO