

DEF.-

**Revista práctica del
Derecho CEFLegal.-**



www.civil-mercantil.com

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 18 de septiembre de 2014

Sala Quinta

Asunto. n.º C-487/12

SUMARIO:

Transporte aéreo. Suplemento por equipaje. El artículo 22.1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma, como la española, que obliga a las compañías aéreas, en cualquier circunstancia, a transportar no sólo al pasajero, sino también el equipaje facturado de éste, siempre que el equipaje responda a determinados requisitos relativos en particular a su peso, por el precio del billete de avión, sin que pueda exigirse ningún suplemento de precio por el transporte de tal equipaje. El precio que ha de pagarse por el transporte del equipaje facturado no es un elemento obligatorio y previsible del precio del servicio aéreo, sino que puede constituir, en el sentido del Derecho de la Unión, un suplemento opcional de precio relativo a un servicio complementario

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) N.º 1008/2008 (Explotación De Servicios Aéreos En La Comunidad), art. 22.1.

Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

PONENTE:

D A. Rosas.



www.civil-mercantil.com

En el asunto C-487/12,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º 1 de Ourense, mediante auto de 23 de octubre de 2012, recibido en el Tribunal de Justicia el 2 de noviembre de 2012, en el procedimiento entre

Vueling Airlines, S.A.,

e

Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de Sala, y los Sres. E. Juhász, A. Rosas (Ponente), D. Šváby y C. Vajda, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 8 de enero de 2014;

consideradas las observaciones presentadas:



www.civil-mercantil.com

- en nombre de Vueling Airlines, S.A., por el Sr. J.M. Rodríguez Cárcamo y la Sra. B. García Gómez, abogados;

- en nombre del Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, por el Sr. O. Peñas González y la Sra. I. Torralba Mena;

- en nombre del Gobierno español, por el Sr. A. Rubio González y la Sra. S. Centeno Huerta, en calidad de agentes;

- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. J. Rius y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 23 de enero de 2014;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 22, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293, p. 3).

2. Dicha petición se suscitó en el marco de un litigio entre Vueling Airlines, S.A. (en lo sucesivo, «Vueling Airlines»), y el Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia (en lo sucesivo, «Instituto Galego de Consumo»), en relación con la imposición a Vueling Airlines, por parte de este último, de una multa que sancionaba el contenido de los contratos de transporte aéreo de esta sociedad.

Marco jurídico



www.civil-mercantil.com

Derecho internacional

3. El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38) (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»).

4. Los artículos 17 a 37 del Convenio de Montreal forman su capítulo III, que lleva por título «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño».

5. El artículo 17 de este Convenio, titulado «[...] Daño del equipaje», establece:

«[...]»

2. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.

3. Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término “equipaje” significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.»

Derecho de la Unión



www.civil-mercantil.com

6. El Reglamento n.º 1008/2008 se adoptó sobre la base del artículo 80 CE, apartado 2, correspondiente al artículo 100 TFUE, apartado 2, que forma parte del título VI del Tratado FUE, denominado «Transportes», y que permite el establecimiento de disposiciones apropiadas en lo que atañe, en particular, a la navegación aérea. Dicho Reglamento es una versión refundida de varios Reglamentos, entre los que se encuentra el Reglamento (CEE) n.º 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos (DO L 240, p. 15).

7. A tenor del considerando 16 del Reglamento n.º 1008/2008:

«Los clientes deben poder comparar realmente entre compañías aéreas los precios por servicios aéreos. Por consiguiente, se debe indicar el precio definitivo que debe pagar el cliente por viajes que tengan su origen en la Comunidad, con inclusión de todos los impuestos, tasas y cánones. [...]»

8. Dentro del capítulo 1 de este Reglamento, titulado «Disposiciones generales», el artículo 1 de éste, titulado «Objeto», dispone en su apartado 1:

«El presente Reglamento regula [...] la fijación de precios de los servicios aéreos intracomunitarios.»

9. Dentro de ese mismo capítulo, el artículo 2 de dicho Reglamento, titulado «Definiciones», establece:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]



www.civil-mercantil.com

4) “servicio aéreo”: un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler;

[...]

13) “servicio aéreo intracomunitario”: un servicio aéreo prestado dentro de la Comunidad;

[...]

15) “ventas solo asiento”: la venta de asientos, sin ningún otro servicio añadido, como el alojamiento, directamente al público por la compañía aérea o su agente autorizado o un fletador;

[...]

18) “tarifas aéreas”: los precios expresados en euros o en moneda local que se deban pagar a las compañías aéreas o a sus agentes u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

19) “fletes aéreos”: los precios expresados en euros o en moneda local que se deban pagar en concepto de transporte de carga y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

[...]»



www.civil-mercantil.com

10. Dentro del capítulo IV del Reglamento n.º 1008/2008, titulado «Disposiciones sobre precios», el artículo 22 de este último, titulado «Libertad de fijación de precios», dispone en su apartado 1:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, [titulado “Principios generales de las obligaciones de servicio público”], las compañías aéreas de la Comunidad y, sobre la base del principio de reciprocidad, las de terceros países, fijarán libremente las tarifas y fletes de los servicios aéreos intracomunitarios.»

11. Dentro del mismo capítulo, el artículo 23 de este Reglamento, titulado «Información y no discriminación», establece en su apartado 1:

«Las tarifas y fletes aéreos ofrecidos o publicados bajo cualquier forma, incluso en Internet, para servicios aéreos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplique el Tratado disponibles para el público en general incluirán las condiciones aplicables. Se indicará en todo momento el precio final que deba pagarse, que incluirá la tarifa o flete aplicable así como todos los impuestos aplicables y los cánones, recargos y derechos que sean obligatorios y previsibles en el momento de su publicación. Además de la indicación del precio final, se precisará al menos lo siguiente:

- a) la tarifa o flete;
- b) los impuestos;
- c) las tasas de aeropuerto, y
- d) otros cánones, recargos o derechos, tales como los relacionados con la seguridad extrínseca o el combustible,

cuando se hayan añadido a la tarifa o flete los conceptos contemplados en las letras b), c) y d). Los suplementos opcionales de precio se comunicarán de una manera clara, transparente y sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva, y su aceptación por el pasajero se realizará sobre una base de opción de inclusión.



www.civil-mercantil.com

[...]»

Derecho español

12. El artículo 97 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (BOE n.º 176, de 23 de julio de 1960, p. 10291), en su versión modificada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE n.º 55, de 5 de marzo de 2011, p. 24955) (en lo sucesivo, «LNA»), dispone lo siguiente:

«El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros, y dentro del precio del billete, el equipaje con los límites de peso, independientemente del número de bultos, y volumen que fijen los Reglamentos.

El exceso será objeto de estipulación especial.

No se considerará equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo. El transportista estará obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de estos objetos y bultos en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave.»

13. A tenor del artículo 82, titulado «Concepto de cláusulas abusivas», del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (BOE n.º 287, de 30 de noviembre de 2007, p. 49181; en lo sucesivo, «Ley para la Defensa de los Consumidores»):

«1. Se considerarán cláusulas abusivas todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquellas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato.



www.civil-mercantil.com

[...]

4. No obstante lo previsto en los apartados precedentes, en todo caso son abusivas las cláusulas que, conforme a lo dispuesto en los artículos 85 a 90, ambos inclusive:

[...]

- b) limiten los derechos del consumidor y usuario,
- c) determinen la falta de reciprocidad en el contrato [...].

14. El artículo 86 de la Ley para la Defensa de los Consumidores, titulado «Cláusulas abusivas por limitar los derechos básicos del consumidor y usuario», dispone:

«En cualquier caso serán abusivas las cláusulas que limiten o priven al consumidor y usuario de los derechos reconocidos por normas dispositivas o imperativas y, en particular, aquellas estipulaciones que prevean:

[...]

7. La imposición de cualquier otra renuncia o limitación de los derechos del consumidor y usuario.»

15. El artículo 87 de la misma Ley, titulado «Cláusulas abusivas por falta de reciprocidad», establece:

«Son abusivas las cláusulas que determinen la falta de reciprocidad en el contrato, contraria a la buena fe, en perjuicio del consumidor y usuario y, en particular:

[...]

6. Las estipulaciones que impongan obstáculos onerosos o desproporcionados para el ejercicio de los derechos reconocidos al consumidor en el contrato, en particular en los contratos de prestación de servicios o suministro de productos de tracto sucesivo o continuado, la imposición de plazos de duración excesiva, la renuncia o el establecimiento de limitaciones que excluyan u obstaculicen el derecho del consumidor a poner fin a estos contratos, así como la obstaculización al ejercicio de este derecho a través del procedimiento pactado, cual es el caso de las que prevean la imposición de formalidades distintas de las previstas para contratar o la pérdida de las cantidades abonadas por adelantado, el abono de cantidades por servicios no prestados efectivamente, la atribución al profesional de la facultad de ejecución unilateral de las cláusulas penales que se hubieran fijado contractualmente o la fijación de indemnizaciones que no se correspondan con los daños efectivamente causados.»

16. El artículo 89 de la Ley para la Defensa de los Consumidores, titulado «Cláusulas abusivas que afectan al perfeccionamiento y ejecución del contrato», dispone:

«En todo caso tienen la consideración de cláusulas abusivas:

[...]

5. Los incrementos de precio por servicios accesorios, financiación, aplazamientos, recargos, indemnización o penalizaciones que no correspondan a prestaciones adicionales susceptibles de ser aceptados o rechazados en cada caso expresados con la debida claridad o separación.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

17. En el mes de agosto de 2010, la Sra. Arias Villegas adquirió unos billetes de avión, vía internet, de la compañía aérea Vueling Airlines. Se trataba de cuatro billetes de ida y vuelta para viajar junto con otros tres acompañantes entre A Coruña (España) y Ámsterdam (Países Bajos), con salida el día 18 de octubre de 2010 y vuelta el 23 de octubre de ese mismo año. La



www.civil-mercantil.com

Sra. Arias Villegas facturó un total de dos maletas por los cuatro pasajeros y, como consecuencia de ello, Vueling Airlines añadió un recargo de 40 euros, es decir, 10 euros por equipaje y trayecto, al precio base de los billetes, que ascendía a 241,48 euros.

18. Tras haber efectuado el viaje en cuestión, la Sra. Arias Villegas presentó una denuncia contra Vueling Airlines en el Ayuntamiento de Ourense, en la que reprochaba a la compañía aérea haberle impuesto una cláusula abusiva en el contrato de transporte aéreo en cuestión. Según la interesada, esa cláusula era incompatible con la normativa española aplicable, en la que se reconocía el derecho del pasajero aéreo a facturar una maleta sin sobrecoste. La denuncia fue remitida al Instituto Galego de Consumo, el cual procedió a tramitar un procedimiento administrativo sancionador contra Vueling Airlines, que concluyó con la imposición a dicha sociedad de una multa de 3 000 euros. La sanción se fundó en la violación del artículo 97 de la LNA, así como de otras disposiciones de la normativa española relativa a la protección de los consumidores, en particular, de los artículos 82, 86, 87 y 89 de la Ley para la Defensa de los Consumidores.

19. Después de haber interpuesto un recurso de alzada infructuoso contra dicha decisión, Vueling Airlines recurrió ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º 1 de Ourense. Ante dicho órgano jurisdiccional, la compañía aérea sostiene que el Derecho de la Unión Europea, en particular, el artículo 22 del Reglamento n.º 1008/2008, establece un principio de libre fijación de precios, según el cual los transportistas aéreos pueden fijar un precio base de los billetes que no incluya la facturación de equipaje e incrementar posteriormente dicho precio en el supuesto de que el cliente desee realizar tal facturación. El Instituto Galego de Consumo aduce, por el contrario, que la normativa de la Unión relativa a la libertad de fijación de precios en el transporte aéreo no se opone a las disposiciones del Derecho español que, al regular el contenido del contrato de transporte aéreo, reconocen a los pasajeros el derecho a incluir, de manera automática, dentro de la prestación del servicio, la facturación de una maleta de determinadas características.

20. Según el órgano jurisdiccional remitente, el Derecho español reconoce claramente al consumidor el derecho a facturar equipaje de determinadas características en todo caso y sin sobrecoste sobre el precio base del billete de avión. A su entender, tal derecho constituye una medida lógica y razonable de protección del consumidor, que afecta a la propia dignidad del pasajero. Considera que, puesto que se inserta en la definición legal del contrato de transporte aéreo, entre las prestaciones que con carácter general deben realizar todas las compañías dedicadas a esa actividad, este derecho no se opone a la liberalización de las tarifas aéreas.

21. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente observa que corresponde al pasajero decidir si factura o no equipaje y que el transporte del equipaje facturado influye también en los gastos de combustible y gestión del vuelo. Pero, a su juicio, también lo hace el peso específico del propio pasajero, o la utilización del cuarto de baño del avión durante el viaje, y no por ello las compañías aéreas pueden cobrar un recargo suplementario, porque, según dicho órgano jurisdiccional, se afectaría a su propia dignidad y a sus derechos como consumidor.

22. El órgano jurisdiccional remitente expone que, en el presente caso, la Sra. Arias Villegas resultó atraída por el bajo precio del billete anunciado en el sitio de Internet de Vueling Airlines. Durante el procedimiento de compra del billete, descubrió que el precio anunciado no incluía la posibilidad de facturar una maleta, para un viaje en el que lógicamente habría que facturar equipaje. De este modo, según el órgano jurisdiccional remitente, el consumidor se vio obligado a renunciar no sólo al derecho reconocido por la normativa española a facturar una maleta por pasajero, sino también a pagar un sobrecoste no anunciado previamente en el sitio de Internet de la compañía aérea de que se trata, por la facturación del equipaje.

23. En estas circunstancias, el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n. 1 de Ourense decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 22, apartado 1 del Reglamento [nº] 1008/2008 [...] en el sentido de que se opone a una norma nacional [artículo 97 de la Ley 48/1960 de Navegación Aérea] que obliga a las compañías de transporte aéreo de viajeros a reconocerles en todo caso a los pasajeros el derecho a facturar una maleta sin sobrecoste, ni recargo en el precio base del billete contratado?»

Sobre la cuestión prejudicial

24. Mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 22, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008 se opone a una norma nacional que obliga a las compañías aéreas a transportar, en cualquier circunstancia, no sólo al pasajero, sino también el equipaje facturado de éste, siempre que el equipaje responda a determinados requisitos relativos en particular a su peso, por el precio del billete de avión, sin que pueda exigirse ningún suplemento de precio por el transporte de tal equipaje.

25. Debe señalarse, con carácter preliminar, que el Gobierno español ha aducido, en sus observaciones escritas y en la vista celebrada ante el Tribunal de Justicia, que el órgano jurisdiccional remitente interpreta de manera errónea la legislación nacional controvertida en el litigio principal. Según este Gobierno, dicha legislación atañe al contenido del contrato de transporte aéreo y se refiere en particular a la obligación de las compañías aéreas de garantizar el transporte del equipaje de los pasajeros. A su entender, por tanto, esta norma no regula el precio del título de transporte y no obliga en modo alguno a las compañías aéreas a transportar gratuitamente el equipaje facturado.

26. A este respecto, procede recordar que, en el marco de un procedimiento prejudicial, no corresponde al Tribunal de Justicia pronunciarse sobre la interpretación de las disposiciones nacionales ni apreciar si es correcta la interpretación que el órgano jurisdiccional remitente efectúa de éstas (véanse, en particular, las sentencias Corsten, C-58/98, EU:C:2000:527, apartado 24; Dynamic Medien, C-244/06, EU:C:2008:85, apartado 19; Angelidaki y otros, C-378/07 a C-380/07, EU:C:2009:250, apartado 48, y Samba Diouf, C-69/10, EU:C:2011:524, apartado 59).

27. En estas circunstancias, ha de examinarse la petición de decisión prejudicial partiendo de la premisa del órgano jurisdiccional remitente, según la cual la norma controvertida en el litigio principal obliga a las compañías aéreas a transportar, en cualquier circunstancia, el equipaje facturado de los pasajeros, siempre que dicho equipaje responda a determinados requisitos relativos en particular a su peso, por el precio del billete de avión, sin que pueda exigirse ningún suplemento de precio por ello.

28. Procede recordar que el Reglamento n.º 1008/2008 regula, en particular, la fijación de precios de los servicios aéreos prestados en el interior de la Unión. A este respecto, conforme al artículo 22, apartado 1, del referido Reglamento, las compañías aéreas fijan libremente las «tarifas» de los servicios aéreos, que se definen en el artículo 2, número 18, de éste, como los precios que se deban pagar a las compañías aéreas por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios. El Reglamento n.º 1008/2008 prevé, por tanto, de manera explícita, la libertad de fijación de precios en cuanto al transporte de los pasajeros, sin abordar expresamente la fijación de precios del servicio de transporte del equipaje facturado de éstos.



www.civil-mercantil.com

29. Ahora bien, en lo que atañe a la expresión «tarifas aéreas», que figura en el artículo 2, número 18, del Reglamento n.º 1008/2008, es preciso señalar que existe cierta disparidad en las versiones lingüísticas de esta disposición. Si bien, como en la versión francesa, se habla de «tarifas de pasajeros» («tarifs des passagers»), entre otras, en la versión sueca («passagerarpriser»), se hace referencia a «tarifas aéreas» en las versiones inglesa («air fares») y española, a «tarifas de vuelo» en las versiones alemana («Flugpreise») y finesa («lentohinnat») y, por último, a «tarifas de los billetes» en las versiones danesa («flybilletpriser») y estonia («piletihinnad») de dicho Reglamento.

30. A este respecto, procede recordar la reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia según la cual la necesidad de una aplicación y, por lo tanto, de una interpretación uniformes de las disposiciones de Derecho de la Unión excluye la posibilidad de que, en caso de duda, el texto de una disposición sea considerado aisladamente en una de sus versiones, sino que exige, en cambio, que sea interpretado y aplicado a la luz de las versiones redactadas en las demás lenguas oficiales (véanse, en particular, las sentencias Stauder, 29/69, EU:C:1969:57, apartado 3; EMU Tabac y otros, C-296/95, EU:C:1998:152, apartado 36, y Profisa, C-63/06, EU:C:2007:233, apartado 13).

31. En caso de divergencia entre las distintas versiones lingüísticas de una disposición de la Unión, la norma de que se trate debe interpretarse en función de la estructura general y de la finalidad de la normativa en que se integra (véanse, en particular, las sentencias Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, apartado 14; Italia/Comisión, C-482/98, EU:C:2000:672, apartado 49, y Eleftheri tileorasi y Giannikos, C-52/10, EU:C:2011:374, apartado 24).

32. En estas circunstancias, es preciso señalar que, dentro del capítulo IV del Reglamento n.º 1008/2008, dedicado a las disposiciones sobre precios, el artículo 22, apartado 1, relativo a la libertad de fijación de precios, queda completado por el artículo 23, apartado 1, que tiene por objeto garantizar, en particular, la información y la transparencia de los precios de los servicios aéreos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y que, por lo tanto, contribuye a salvaguardar la protección del cliente que recurre a esos servicios (véase, en este sentido, la sentencia ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, apartado 13). A este respecto, esta última disposición establece obligaciones de información y de transparencia, en particular, sobre las condiciones aplicables a las tarifas aéreas, el precio final que deba pagarse, la tarifa aérea y los elementos del precio obligatorios y previsibles que se le añadan, así como los suplementos opcionales de precio que completan el propio servicio aéreo.

33. A pesar de que el artículo 23, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008 no se refiera expresamente a la fijación de precios del transporte de equipaje, ha de considerarse que las obligaciones previstas en esta disposición también se aplican a dicha fijación de precios, habida cuenta, en particular, del objetivo de comparabilidad real de los precios por los servicios aéreos enunciada en el considerando 16 de este Reglamento.

34. Además, como subrayó el Abogado General en particular en el punto 46 de sus conclusiones, procede señalar que el suplemento de precio vinculado a la facturación del equipaje constituye una condición de aplicación del precio que se debe pagar a la compañía aérea por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos, en el sentido del artículo 2, número 18, del Reglamento n.º 1008/2008.

35. Por consiguiente, procede estimar que el Reglamento n.º 1008/2008 se aplica a la fijación de las tarifas correspondientes al transporte de equipaje.

36. Por lo que se refiere al modo en que estas tarifas deben fijarse, el artículo 23, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008 exige en particular, por un lado, que los elementos obligatorios y previsibles del precio del servicio aéreo se indiquen en todo momento como componentes del precio final que debe pagarse y, por otro lado, que los suplementos de precio, relativos a un servicio que no es ni obligatorio ni indispensable para el propio servicio aéreo, se comuniquen de manera clara, transparente y sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva y sean objeto de una opción aceptada expresamente por el cliente (véase, en este sentido, la sentencia *ebookers.com Deutschland*, EU:C:2012:487, apartado 14).

37. Así, para resolver la cuestión de si el Reglamento n.º 1008/2008 permite imponer el pago de un precio separado por el servicio de transporte del equipaje facturado, es preciso determinar si el precio que ha de pagarse por el transporte de tal equipaje constituye un elemento obligatorio y previsible del precio del servicio aéreo o si representa un suplemento opcional de precio, relativo a un servicio complementario.

38. A este respecto, la práctica comercial de las compañías aéreas ha consistido tradicionalmente en permitir a los pasajeros facturar equipaje sin coste adicional. Ahora bien, dado que los modelos comerciales de las compañías aéreas han experimentado una considerable evolución con la utilización cada vez más generalizada del transporte aéreo, es preciso observar que, en la actualidad, determinadas compañías siguen un modelo comercial

consistente en ofrecer servicios aéreos al precio más bajo. En estas circunstancias, el coste ligado al transporte del equipaje, en cuanto componente del precio de tales servicios, tiene una importancia relativamente mayor que antes y, por tanto, los transportistas aéreos de que se trata pueden querer imponer el pago de un suplemento de precio por ello. Además, no cabe excluir que determinados pasajeros aéreos prefieran viajar sin equipaje facturado, a condición de que eso reduzca el precio de su título de transporte.

39. De ello se sigue, a la luz de estas consideraciones, que el precio que debe pagarse por el transporte del equipaje facturado de los pasajeros aéreos puede constituir un suplemento opcional de precio, en el sentido del artículo 23, apartado 1, del Reglamento nº 1008/2008, dado que tal servicio no puede considerarse obligatorio o indispensable para el transporte de dichos pasajeros.

40. En cambio, por lo que se refiere al equipaje no facturado, es decir, el equipaje de mano, debe señalarse, con objeto de ofrecer una respuesta completa al órgano jurisdiccional remitente, que tal equipaje debe considerarse, en principio, un elemento indispensable del transporte de los pasajeros y que su transporte, por consiguiente, no puede ser objeto de un suplemento de precio, siempre y cuando dicho equipaje responda a las exigencias razonables relativas a su peso y dimensiones y cumpla con los requisitos de seguridad aplicables.

41. En efecto, procede recordar, como hizo el Abogado General en los puntos 54 y 55 de sus conclusiones, las diferencias que existen entre las características del servicio de transporte del equipaje facturado, por un lado, y las del servicio de transporte del equipaje de mano, por otro. A este respecto, cuando el equipaje facturado se confía al transportista aéreo, éste se encarga de garantizar su tratamiento y custodia, lo cual puede generarle costes adicionales. Ahora bien, no ocurre así con el transporte del equipaje no facturado, en particular, los efectos personales que el pasajero lleva consigo.

42. Esta distinción entre el transporte del equipaje registrado y el del equipaje de mano se refleja por lo demás en la normativa relativa a la responsabilidad del transportista aéreo por los daños ocasionados al equipaje, tal como resulta de las disposiciones del Convenio de Montreal, del cual la Unión es parte contratante. Conforme al artículo 17, apartado 2, de este Convenio, el transportista aéreo es responsable de los daños ocasionados al equipaje facturado cuando el hecho que causó tales daños se ha producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que dicho equipaje se hallaba bajo la custodia del transportista, mientras que, en el caso del equipaje no facturado, el transportista sólo es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.

43. En lo que atañe a una norma nacional, como la controvertida en el litigio principal, que obliga a las compañías aéreas a transportar, en cualquier circunstancia, no sólo al pasajero, sino también el equipaje facturado de éste, siempre que el equipaje responda a determinados requisitos relativos en particular a su peso, por el precio del billete de avión, sin que pueda exigirse ningún suplemento de precio por el transporte de tal equipaje, procede estimar que esa norma no permite manifiestamente a los transportistas aéreos facturar separadamente tal suplemento en concepto de transporte del equipaje facturado y, por tanto, fijar libremente un precio por el transporte de los pasajeros.

44. A este respecto, procede señalar que el Derecho de la Unión no se opone, sin perjuicio de la aplicación, en particular, de las normas en materia de protección de los consumidores (véase, en este sentido, la sentencia *ebookers.com Deutschland*, EU:C:2012:487, apartado 17), a que los Estados miembros regulen aspectos relativos al contrato de transporte aéreo, especialmente a efectos de proteger a los consumidores contra las prácticas abusivas. No obstante, una normativa nacional de esta índole no puede cuestionar las disposiciones sobre precios del Reglamento n.º 1008/2008.

45. Pues bien, una norma nacional que exige que el precio que debe pagarse por el transporte del equipaje facturado esté, en cualquier circunstancia, incluido en el precio base del billete de avión, prohíbe toda fijación de un precio distinto para un título de transporte que incluya el derecho a facturar equipaje y para un título de transporte que no prevea tal posibilidad. Por tanto, no sólo es contraria al derecho de los transportistas aéreos a fijar libremente el precio que debe pagarse por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, conforme a los artículos 2, número 18, y 22, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008, sino que igualmente puede menoscabar, en particular, el objetivo perseguido por este Reglamento, consistente en hacer posible la comparabilidad real de tales precios, por cuanto los transportistas aéreos a los que afecta la referida norma nacional no están autorizados a ofrecer una tarifa separada para el servicio de transporte del equipaje facturado, mientras que las compañías aéreas sujetas a la normativa de otro Estado miembro sí pueden hacerlo.

46. Por lo demás, en la medida en que la consecución del objetivo de hacer posible la comparabilidad real de los precios de los servicios aéreos supone la observancia estricta de las exigencias previstas en el artículo 23, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008, procede recordar que, en lo que atañe al cumplimiento efectivo de las obligaciones de información y de transparencia que incumben a Vueling Airlines en virtud de esta última disposición,



www.civil-mercantil.com

corresponde a las autoridades nacionales comprobar, en su caso, si dichas obligaciones se han cumplido.

47. Por último, corresponde al órgano jurisdiccional nacional dar a la norma interna que debe aplicar, en la mayor medida posible, una interpretación conforme con las exigencias del Derecho de la Unión (sentencias Engelbrecht, C-262/97, EU:C:2000:492, apartado 39; EZ, C-115/08, EU:C:2009:660, apartado 138, y Wall, C-91/08, EU:C:2010:182, apartado 70).

48. En la medida en que el resultado pretendido por el Derecho de la Unión no pueda alcanzarse en virtud de una interpretación conforme del Derecho interno, el juez nacional está obligado en particular a garantizar la plena eficacia de las normas del Derecho de la Unión, dejando, si procede, inaplicadas, por su propia iniciativa, cualesquiera disposiciones contrarias de la legislación nacional (véanse, en este sentido, las sentencias Simmenthal, 106/77, EU:C:1978:49, apartado 24; Berlusconi y otros, C-387/02, C-391/02 y C 403/02, EU:C:2005:270, apartado 72; Pupino, C-105/03, EU:C:2005:386, apartado 43, y Melki y Abdeli, C-188/10 y C-189/10, EU:C:2010:363, apartado 43).

49. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la cuestión planteada que el artículo 22, apartado 1, del Reglamento n.º 1008/2008 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma, como la controvertida en el litigio principal, que obliga a las compañías aéreas, en cualquier circunstancia, a transportar no sólo al pasajero, sino también el equipaje facturado de éste, siempre que el equipaje responda a determinados requisitos relativos en particular a su peso, por el precio del billete de avión, sin que pueda exigirse ningún suplemento de precio por el transporte de tal equipaje.

Costas

50. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados al presentar observaciones ante el Tribunal de Justicia, distintos de aquellos en que hayan incurrido dichas partes, no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:



www.civil-mercantil.com

El artículo 22, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma, como la controvertida en el litigio principal, que obliga a las compañías aéreas, en cualquier circunstancia, a transportar no sólo al pasajero, sino también el equipaje facturado de éste, siempre que el equipaje responda a determinados requisitos relativos en particular a su peso, por el precio del billete de avión, sin que pueda exigirse ningún suplemento de precio por el transporte de tal equipaje.

Firmas

* Lengua de procedimiento: español.