



Al obligar a las compañías aéreas a transportar el equipaje facturado del pasajero sin suplemento de precio, la normativa española es contraria al Derecho de la Unión

El precio que debe pagarse por el transporte del equipaje facturado no es un elemento obligatorio y previsible del precio del transporte aéreo, sino que puede constituir un suplemento opcional de precio

La normativa española prohíbe a las compañías de transporte aéreo el cobro por la facturación de los equipajes de los pasajeros en concepto de suplemento opcional de precio.

En agosto de 2010, la compañía aérea Vueling Airlines («Vueling») aplicó un recargo de 40 euros al precio base de los billetes de avión de ida y vuelta A Coruña (España) — Ámsterdam (Países Bajos), adquiridos por la Sra. Arias Villegas (241,48 euros), por la facturación en línea de dos maletas. La Sra. Villegas interpuso entonces una denuncia contra Vueling, pues consideraba que el contrato de transporte aéreo celebrado con dicha compañía estaba viciado por una cláusula abusiva. Posteriormente, el Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia impuso a Vueling una sanción administrativa de 3 000 euros.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 1 de Ourense, que conoce del asunto, pregunta al Tribunal de Justicia si la normativa española es compatible con el principio de libre fijación de precios establecido por el Derecho de la Unión.¹ En definitiva, se trata de saber si el Derecho de la Unión puede cuestionar el modelo de negocio adoptado por determinadas compañías aéreas desde la liberalización del sector y, en particular, por las compañías denominadas «low cost».

En su sentencia de hoy, el Tribunal de Justicia responde que **el Derecho de la Unión 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 por el precio del billete de avión, sin que pueda exigirse ningún suplemento de precio.**

El Tribunal de Justicia considera que **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.**

A este respecto, el Tribunal de Justicia subraya que, con la utilización cada vez más generalizada del transporte aéreo, los modelos comerciales de las compañías aéreas han experimentado una considerable evolución. Así, determinadas compañías siguen actualmente un modelo comercial consistente en ofrecer servicios aéreos al precio más bajo. En este modelo, el coste ligado al transporte del equipaje, en cuanto componente del precio de tales servicios, es un elemento importante. Por tanto, los transportistas aéreos de que se trata pueden querer imponer el pago de un suplemento de precio por ello. El Tribunal de Justicia señala, además, que 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. **En vista de estas consideraciones, el servicio de**

¹ 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).

transporte del equipaje facturado no puede considerarse obligatorio o indispensable para el transporte de los pasajeros.

En cambio, el Tribunal de Justicia estima que el equipaje no facturado, es decir, el equipaje de mano, debe considerarse, en principio, un elemento indispensable del transporte de los pasajeros. Por consiguiente, su transporte 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. A este respecto, el Tribunal de Justicia indica que existen diferencias entre el servicio de transporte del equipaje facturado y el del equipaje de mano. En efecto, el tratamiento y custodia del equipaje facturado puede generarle costes adicionales al transportista aéreo, lo cual no ocurre con el transporte del equipaje de mano. Además, la responsabilidad del transportista por los daños ocasionados al equipaje es mayor cuando éste ha sido facturado que cuando no lo ha sido.

El Tribunal de Justicia subraya que **la norma española no permite manifiestamente a los transportistas aéreos** facturar separadamente un suplemento en concepto de transporte del equipaje facturado y, por tanto, **fijar libremente un precio por el transporte de los pasajeros**. A este respecto, el Tribunal de Justicia indica que el Derecho de la Unión no se opone 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, recuerda que una normativa nacional de esta índole no puede cuestionar las disposiciones sobre precios establecidas en el ámbito de la Unión.

El Tribunal de Justicia señala que la normativa española prohíbe que se fije un precio en función de la posibilidad o no de facturar equipaje mediante el título de transporte. De este modo, dicha normativa i) es contraria al derecho de los transportistas aéreos a fijar libremente el precio que debe pagarse por el transporte de pasajeros y las condiciones de aplicación de tal precio y ii) puede menoscabar el objetivo establecido por el Derecho de la Unión consistente en hacer posible la comparabilidad real de los precios; en efecto, 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.

Por lo demás, corresponde a las autoridades nacionales comprobar, en su caso, si Vueling cumple las obligaciones de información y de transparencia que le incumben en cuanto a los suplementos de precio (es decir, que éstos deben ser comunicados de una manera clara, transparente y sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva, y su aceptación por el pasajero ha de realizarse sobre una base de opción de inclusión).²

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667

*Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en
[«Europe by Satellite»](#) ☎ (+32) 2 2964106*

² Artículo 23, apartado 1, del Reglamento nº 1008/2008.