



En obligeant les transporteurs aériens à convoier les bagages enregistrés du passager sans supplément de prix, la réglementation espagnole est contraire au droit de l'Union

Le prix à payer pour le transport des bagages enregistrés n'est pas un élément inévitable et prévisible du prix du transport aérien, mais peut constituer un supplément de prix optionnel

La législation espagnole interdit aux transporteurs aériens de soumettre l'enregistrement des bagages des passagers à un supplément de prix optionnel.

Au mois d'août 2010, la compagnie aérienne Vueling Airlines (« Vueling ») a majoré de 40 euros le prix de base de quatre billets d'avion aller-retour La Coruña (Espagne) – Amsterdam (Pays-Bas), achetés par M^{me} Arias Villegas (241,48 euros), suite à l'enregistrement en ligne, par cette dernière, de deux bagages. M^{me} Villegas a alors déposé plainte à l'encontre de Vueling, estimant que le contrat de transport aérien conclu avec cette compagnie était entaché d'une clause abusive. Par la suite, l'Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia (institut de la consommation de la communauté autonome de Galice, Espagne) a infligé à Vueling une sanction administrative de 3 000 euros.

Saisi de l'affaire, le Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense (tribunal administratif n° 1 d'Ourense, Espagne) demande à la Cour de justice si la législation espagnole est compatible avec le principe de la liberté de tarification consacré par le droit de l'Union¹. En définitive, il s'agit de savoir si le droit de l'Union est susceptible de remettre en cause le modèle économique adopté par certaines compagnies aériennes depuis la libéralisation du secteur, telles que les compagnies « low cost » notamment.

Dans son arrêt de ce jour, la Cour répond que **le droit de l'Union s'oppose à une réglementation qui, telle la législation espagnole, oblige les transporteurs aériens, en toutes circonstances, à transporter non seulement le passager, mais également les bagages enregistrés de celui-ci pour le prix du billet d'avion, sans aucun supplément de prix.**

La Cour considère que **le prix à payer pour le transport des bagages enregistrés des passagers aériens n'est pas un élément inévitable et prévisible du prix du service de transport aérien, mais peut constituer, au sens du droit de l'Union, un supplément de prix optionnel relatif à un service complémentaire.**

La Cour souligne à cet égard que, avec l'utilisation de plus en plus généralisée du transport aérien, les modèles commerciaux des compagnies aériennes ont connu une évolution considérable. Ainsi, plusieurs compagnies suivent actuellement un modèle commercial consistant à offrir des services aériens au prix le plus bas. Dans le cadre de ce modèle, le coût lié au transport des bagages est, en tant que composante du prix des services, un élément d'importance. Partant, les transporteurs aériens concernés peuvent vouloir exiger le paiement d'un supplément de prix à ce titre. La Cour signale en outre qu'il ne saurait être exclu que certains passagers aériens préfèrent voyager sans bagage enregistré, dès lors que cela réduit le prix de leur titre de transport. **Au vue de ces**

¹ Article 22, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293, p. 3).

considérations, le service de transport des bagages enregistrés ne peut pas être considéré comme obligatoire ou indispensable pour le transport des passagers.

En revanche, la Cour considère que les bagages non enregistrés, à savoir les bagages à main, doivent être considérés, en principe, comme un élément indispensable au transport des passagers. Par conséquent, le transport des bagages à main ne saurait faire l'objet d'un supplément de prix, pourvu que ceux-ci répondent à des exigences de poids et de dimension raisonnables et satisfassent aux prescriptions de sécurité applicables. À ce propos, la Cour relève qu'il existe des différences entre le service de transport des bagages enregistrés et celui des bagages à main. En effet, le traitement et la garde des bagages enregistrés sont susceptibles d'engendrer des coûts additionnels pour le transporteur aérien, ce qui n'est pas le cas du transport des bagages à main. En outre, la responsabilité du transporteur pour dommages aux bagages est plus importante lorsqu'ils sont enregistrés que lorsqu'ils ne le sont pas.

La Cour souligne que **la réglementation espagnole ne permet manifestement pas aux transporteurs aériens de facturer un supplément pour le transport des bagages enregistrés et, par conséquent, de fixer librement un prix pour le transport des passagers.** À cet égard, la Cour indique que le droit de l'Union ne s'oppose pas à ce que les États membres réglementent certains aspects du contrat de transport aérien, notamment afin de protéger les consommateurs contre des pratiques abusives. Elle rappelle cependant qu'une telle réglementation nationale ne saurait remettre en cause les dispositions tarifaires établies au niveau de l'Union.

La Cour signale que la réglementation espagnole interdit qu'un prix différent soit fixé en fonction de la possibilité ou non d'enregistrer des bagages au moyen du titre de transport. Ce faisant, cette réglementation (i) contrevient au droit des transporteurs aériens de fixer librement le prix dû pour le transport des passagers aériens ainsi que les conditions d'application de ce prix et (ii) est susceptible de remettre en cause l'objectif d'une comparaison effective des prix, tel que fixé par le droit de l'Union; en effet, les transporteurs aériens concernés par cette réglementation ne sont pas autorisés à faire état d'un tarif séparé pour le service de transport des bagages enregistrés, alors que les compagnies aériennes soumises à la réglementation d'un autre État membre peuvent le faire.

Par ailleurs, il appartient aux autorités nationales de vérifier, le cas échéant, si Vueling respecte les obligations d'information et de transparence qui lui incombent en ce qui concerne les suppléments de prix (à savoir, que ceux-ci doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de la procédure de réservation et faire l'objet d'une démarche explicite d'acceptation par le client)².

RAPPEL: Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé

Contact presse: Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106

² Article 23, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008.