

A VUELTAS CON EL ART. 97 LNA O POR QUÉ PAGAR POR EL EQUIPAJE FACTURADO BENEFICIA AL CONSUMIDOR

Dra. Karolina Lyczkowska
Investigadora CESCO
Professional Support Lawyer en DLA Piper, Madrid

Fecha de publicación: 6 de octubre de 2014

La STJUE de 18 septiembre 2014 (Asunto C-487/12) resuelve la cuestión planteada por un Juzgado español en relación con el recurso de Vueling contra la multa del Instituto Galego de Consumo. La transportista fue sancionada por incluir una cláusula calificada de abusiva entre sus condiciones generales en virtud de la cual la pasajera denunciante tuvo que pagar 10 euros por pasajero y por trayecto en un viaje de A Coruña a Ámsterdam por el equipaje facturado.

El Juzgado Contencioso-Administrativo nº 1 de Ourense pregunta si el art. 22 del Reglamento UE 1008/2008 que establece la libertad en la fijación de los precios de las tarifas aéreas se opone a la normativa española, en concreto, al art 97 de la Ley de Navegación Aérea (LNA). Según el órgano remitente, dicho precepto reconoce claramente el derecho a facturar equipaje sin sobrecoste sobre el precio del billete, pues entender lo contrario atentaría contra la dignidad del consumidor y sus derechos. No obstante, el Gobierno español discrepa de esta interpretación y en sus observaciones escritas defiende que el art. 97 LNA se limita a garantizar el transporte del equipaje de los pasajeros, pero no regula el precio ni obliga a las compañías a transportar gratuitamente el equipaje facturado.

Ante tal discrepancia de opiniones, el Tribunal de Luxemburgo recuerda que no le corresponde pronunciarse sobre si es correcta la interpretación del órgano remitente y que sólo puede responder a la cuestión prejudicial partiendo de la premisa planteada por el órgano español. Aunque el Reglamento 1008/2008 no se refiera expresamente a las tarifas correspondientes al transporte de equipaje, el TJUE entiende que las obligaciones previstas en esta disposición también se aplican a la fijación de dichos precios. Por tanto, como el transporte del equipaje facturado no puede considerarse sino un servicio no obligatorio ni imprescindible en relación con el viaje, el precio que deba pagar el pasajero por dicho

servicio constituye un suplemento opcional, en el sentido de la norma comunitaria. En conclusión, una normativa española que impida a los transportistas facturar separadamente el transporte del equipaje facturado y por tanto, fijar libremente su importe, se opone al Derecho comunitario. La sentencia añade obiter dicta que el transporte del equipaje de mano debe considerarse "en principio" un elemento indispensable del transporte de los pasajeros y por tanto, no puede ser objeto de un suplemento de precio, a diferencia del equipaje facturado. La diferencia del trato se justifica en las medidas de tratamiento y custodia que exige la facturación de maletas, en contraposición a los bultos subidos a bordo del avión por el pasajero y bajo su responsabilidad.

El fallo no es sorprendente, pues sigue la línea de las conclusiones generales presentadas por el Abogado General que ya comentamos en este Centro¹. No obstante, la incompatibilidad entre la normativa española y la comunitaria es aparente, pues sólo se da en la interpretación sesgada del Juzgado de Ourense. El art. 97 LNA se promulgó hace más de cincuenta años, cuando la realidad del mercado de los viajes en avión era drásticamente diferente a la que presenciamos hoy, pero ello no impide que se pueda interpretar conforme a la normativa comunitaria actual sin necesidad de modificarlo o inaplicarlo. Obsérvese el tenor literal del precepto en cuestión: *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*. En ningún momento se habla del equipaje facturado. Con independencia de que el legislador del año 1960 podía haber pensado en las maletas transportadas en la bodegas de avión cuando redactaba este precepto, es indiscutible que esta interpretación ya no puede sostenerse a la luz de la normativa comunitaria. Y también está claro que con el desarrollo de los vuelos de bajo coste y corta distancia el transporte del equipaje facturado ha dejado de ser un servicio indispensable para la prestación del servicio del transporte de viajeros en avión (si es que lo era en algún momento), con lo cual se trataría de un servicio adicional, que puede prestarse contra el pago de un suplemento opcional cobrado de conformidad con el Reglamento 1008/2008, es decir, con la libertad en la fijación de la tarifa. A la luz de estas consideraciones, la solución más simple al problema, e indirectamente señalada por la sentencia comentada, es entender que el art. 97 LNA se refiere únicamente al equipaje de mano del pasajero que nunca podría ser objeto de un cargo adicional, pero no al equipaje facturado. Esta solución respeta la normativa comunitaria y ahorra costes de un eventual cambio legislativo.

Finalmente, quisiera señalar que la política de libertad en la fijación de precios del equipaje

¹ Cfr. la nota en CESCO al respecto: LYCZKOWSKA, *Volar barato o volar con una maleta gratis, elijase según convenga*, <http://blog.uclm.es/cesco/files/2014/01/Volar-barato-o-volar-con-una-maleta-gratis-el%3%ADjase-seg%3%BAAn-convenga.pdf>



facturado al margen del coste del billete beneficia a los consumidores. Imponer a las transportistas la inclusión del precio del equipaje facturado en el importe del billete provocaría inevitablemente una subida de tarifas, perjudicando en el último extremo a los viajeros que prefieren sacrificar este servicio para viajar más barato, pero también a los pasajeros que quieran facturar su equipaje, pues al incluir su coste en el precio base se les privaría de una herramienta de comparación de precios.