

## SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

18 settembre 2014 (\*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Norme comuni per la prestazione di servizi aerei nell’Unione europea – Regolamento (CE) n. 1008/2008 – Libertà in materia di tariffe – Registrazione dei bagagli – Supplemento di prezzo – Nozione di “tariffa aerea passeggeri” – Tutela dei consumatori – Inflizione di un’ammenda al vettore a causa di una clausola contrattuale abusiva – Norma di diritto nazionale secondo cui il trasporto del passeggero e la registrazione di un bagaglio devono essere compresi nel prezzo di base del biglietto aereo – Compatibilità con il diritto dell’Unione»

Nella causa C-487/12,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dallo Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n. 1 de Ourense (Spagna), con decisione del 23 ottobre 2012, pervenuta in cancelleria il 2 novembre 2012, nel procedimento

**Vueling Airlines SA**

contro

**Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia,**

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da T. von Danwitz, presidente di sezione, E. Juhász, A. Rosas (relatore), D. Šváby e C. Vajda, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza dell’8 gennaio 2014,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Vueling Airlines SA, da J.M. Rodríguez Cárcamo e B. García Gómez, abogados;
- per l’Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, da O. Peñas González e I. Torralba Mena;
- per il governo spagnolo, da A. Rubio González e S. Centeno Huerta, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da J. Rius e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 23 gennaio 2014,

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293, pag. 3).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia fra la Vueling Airlines SA (in prosieguito: la «Vueling Airlines») e l'Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia (Istituto per la tutela dei consumatori della comunità autonoma di Galizia; in prosieguito: l'«Istituto Galego de Consumo») in relazione all'inflizione, da parte di quest'ultimo, alla Vueling Airlines di un'ammenda sanzionante il contenuto dei contratti di trasporto aereo di tale società.

### Contesto normativo

#### *Diritto internazionale*

- 3 La Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, è stata firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a suo nome con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU L 194, pag. 38; in prosieguito: la «Convenzione di Montreal»).

- 4 Gli articoli da 17 a 37 della Convenzione di Montreal costituiscono il capo III della medesima, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni».

- 5 L'articolo 17 di detta Convenzione, recante il titolo «(...) Danni ai bagagli», dispone quanto segue:

«(...)

2. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Tuttavia la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

3. Se il vettore riconosce la perdita del bagaglio consegnato, ovvero qualora il bagaglio consegnato non sia ancora giunto a destinazione entro ventuno giorni dalla data prevista, il passeggero può far valere nei confronti del vettore i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto.

4. Salvo diversa disposizione, nella presente convenzione il termine "bagagli" indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati».

#### *Diritto dell'Unione*

- 6 Il regolamento n. 1008/2008 è stato adottato sulla base dell'articolo 80, paragrafo 2, CE, corrispondente all'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, che fa parte del titolo VI del Trattato FUE, intitolato «Trasporti», e che consente di stabilire opportune disposizioni, in particolare, per la navigazione aerea. Tale regolamento costituisce una rifusione di vari regolamenti, tra i quali il regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di

passenger e di merci (GU L 240, pag. 15).

7 A termini del considerando 16 del regolamento n. 1008/2008:

«I clienti dovrebbero poter confrontare efficacemente i prezzi per i servizi aerei delle diverse linee aeree. È opportuno, pertanto, che il prezzo finale che il cliente dovrà pagare per i servizi aerei in partenza dalla Comunità sia sempre indicato, comprensivo di tutte le tasse, i diritti ed i supplementi (...)».

8 Nell'ambito del capo I di tale regolamento, intitolato «Disposizioni generali», l'articolo 1 di quest'ultimo, intitolato «Oggetto», al paragrafo 1 dispone quanto segue:

«Il presente regolamento disciplina (...) la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari».

9 Nell'ambito del medesimo capo I, l'articolo 2 di detto regolamento, recante il titolo «Definizioni», prevede che:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

(...)

4) “servizio aereo”, un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;

(...)

13) “servizio aereo intracomunitario”, un servizio aereo prestato all'interno della Comunità;

(...)

15) “vendita del solo posto”, la vendita al pubblico da parte del vettore aereo, direttamente o tramite i suoi agenti autorizzati o noleggiatori, di posti cui non siano abbinati altri servizi come ad esempio l'alloggio;

(...)

18) “tariffe aeree passeggeri”, il prezzo in euro o in valuta locale che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari;

19) “tariffe aeree merci”, il prezzo in euro o in valuta locale da pagarsi per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari;

(...)».

10 L'articolo 22 del regolamento n. 1008/2008, che fa parte del capo IV, recante il titolo «Disposizioni in materia di tariffe», è intitolato «Libertà in materia di tariffe» e al paragrafo 1 dispone quanto segue:

«I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le

tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, fatto salvo quanto disposto all'articolo 16, paragrafo 1 [intitolato "Principi generali per gli oneri di servizio pubblico"]».

- 11 All'interno del medesimo capo IV, l'articolo 23 di detto regolamento, recante il titolo «Informazione e non discriminazione», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Le tariffe aeree passeggeri e merci disponibili al pubblico comprendono le condizioni ad esse applicabili in qualsiasi forma offerte o pubblicate, anche su Internet, per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione. Oltre all'indicazione del prezzo finale, sono specificati almeno i seguenti elementi:

- a) tariffa aerea passeggeri o merci;
- b) tasse;
- c) diritti aeroportuali; e
- d) altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti;

dove le voci di cui alle lettere b), c) e d) sono state addizionate alle tariffe aeree passeggeri e merci. I supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato ("opt-in").

(...)».

#### *Il diritto spagnolo*

- 12 L'articolo 97 della legge 48/1960 sulla navigazione aerea (Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea), del 21 luglio 1960 (BOE n. 176, del 23 luglio 1960, pag. 10291), nella versione di cui alla legge 1/2011, che stabilisce il programma di sicurezza dello Stato relativo all'aviazione civile e che modifica la legge 21/2003, del 7 luglio, sulla sicurezza aerea (Ley 1/2011 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), del 4 marzo 2011 (BOE n. 55, del 5 marzo 2011, pag. 24995; in prosieguo: la «LNA»), dispone quanto segue:

«Il vettore è obbligato a trasportare, per il prezzo del biglietto, il passeggero e i suoi bagagli, entro i limiti di peso fissati nei regolamenti, a prescindere dal numero di colli e dal loro volume.

I bagagli eccedenti tali limiti sono oggetto di clausole speciali.

A tal fine non si considerano bagagli gli oggetti e i bagagli a mano che il passeggero tenga con sé. Il vettore è obbligato a trasportare gratuitamente in cabina, come bagaglio a mano, gli oggetti e i colli che il passeggero tenga con sé, compresi gli articoli acquistati nei negozi situati all'interno degli aeroporti. L'imbarco di tali oggetti o colli può essere negato solamente per motivi attinenti alla sicurezza, al peso o alle dimensioni dell'oggetto in relazione alle caratteristiche del velivolo».

- 13 A termini dell'articolo 82, intitolato «Nozione di clausole abusive», del testo consolidato della legge generale per la tutela dei consumatori e degli utenti e di altre leggi complementari, adottato dal regio decreto legislativo 1/2007 (Real Decreto Legislativo 1/2007, por el que se aprueba el texto

refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias), del 16 novembre 2007 (BOE n. 287, del 30 novembre 2007, pag. 49181; in prosieguo: la «legge per la tutela dei consumatori»):

«1. Si considerano clausole abusive tutte quelle clausole di un contratto non oggetto di negoziato individuale e tutte quelle pratiche non autorizzate espressamente che, in contrasto con il requisito della buona fede, determinino a danno del consumatore o utente uno squilibrio significativo dei diritti e degli obblighi delle parti nascenti dal contratto.

(...)

4. Ferme restando le disposizioni di cui ai precedenti paragrafi, in ogni caso si considerano abusive le clausole che, conformemente alle disposizioni di cui agli articoli da 85 a 90:

(...)

b. limitino i diritti dei consumatori/utenti,

c. determinino la mancanza di reciprocità del contratto (...)).

14 L'articolo 86 della legge per la tutela dei consumatori, intitolato «Clausole considerate abusive poiché limitano i diritti di base del consumatore o utente», prevede che:

«Si considerano in ogni caso abusive le clausole che limitino o privino il consumatore o utente dei diritti che gli sono conferiti da norme dispositive o imperative e, in particolare, quelle clausole che prevedano:

(...)

7. l'imposizione di qualsiasi altra rinuncia o limitazione dei diritti del consumatore o utente».

15 L'articolo 87 della legge in parola, dal titolo «Clausole abusive per mancanza di reciprocità», così recita:

«Sono abusive le clausole che determinano la mancanza di reciprocità nel contratto, in contrasto con il principio di buona fede, ai danni del consumatore o utente, e in particolare:

(...)

6. Le clausole che impongano ostacoli onerosi o sproporzionati all'esercizio dei diritti conferiti al consumatore o utente dal contratto, in particolare nei contratti aventi ad oggetto prestazioni di servizi o forniture di beni periodiche o continue, l'imposizione di termini di durata eccessivi, la rinuncia o l'imposizione di limiti che escludano o ostacolino il diritto del consumatore o utente a porre termine ai detti contratti, nonché le clausole che ostacolano l'esercizio di tale diritto attraverso la procedura concordata, come nel caso delle clausole che prevedano l'espletamento di formalità diverse da quelle previste per la contrattazione o la perdita degli anticipi versati, il pagamento di un corrispettivo per servizi non effettivamente prestati, l'attribuzione all'imprenditore della facoltà di eseguire unilateralmente le clausole penali che siano state stabilite contrattualmente o la fissazione di indennizzi che non corrispondano ai danni effettivamente causati».

16 L'articolo 89 della legge per la tutela dei consumatori, intitolato «Clausole abusive che influiscono sul perfezionamento e sull'esecuzione del contratto», dispone quanto segue:

«Si considerano in ogni caso clausole abusive:

(...)

5. Gli aumenti di prezzo dovuti per servizi accessori, finanziamenti, differimenti, maggiorazioni, indennizzi o sanzioni che non corrispondano a prestazioni supplementari, che possano essere accettati o respinti caso per caso, enunciati con la dovuta chiarezza o separatamente».

### **Procedimento principale e questione pregiudiziale**

- 17 Nell'agosto 2010 la sig.ra Arias Villegas ha acquistato tramite Internet dei biglietti aerei della compagnia aerea Vueling Airlines. Si trattava di quattro biglietti andata-ritorno che le consentivano di viaggiare con altre tre persone tra La Coruña (Spagna) ed Amsterdam (Paesi Bassi), e i relativi voli dovevano essere effettuati il 18 e il 23 ottobre 2010. Avendo la sig.ra Arias Villegas registrato complessivamente due valigie per i quattro passeggeri in questione, la Vueling Airlines ha aumentato di EUR 40, vale a dire dieci euro per bagaglio e per tratta, il prezzo di base dei biglietti aerei, che ammontava a EUR 241,48.
- 18 Al ritorno dal viaggio, la sig.ra Arias Villegas ha presentato un reclamo contro la Vueling Airlines presso il comune di Ourense, in cui essa ha contestato a tale compagnia aerea di aver inserito una clausola abusiva nel contratto di trasporto aereo di cui trattasi. Secondo l'interessata, tale clausola è incompatibile con il diritto spagnolo applicabile, che riconoscerebbe al passeggero aereo il diritto di registrare una valigia senza costi supplementari. Il reclamo è stato trasmesso all'Istituto Galego de Consumo, il quale ha avviato un procedimento sanzionatorio contro la Vueling Airlines, al termine del quale a detta società è stata inflitta un'ammenda di EUR 3 000. Tale sanzione si fonda sulla violazione dell'articolo 97 della LNA nonché sulla violazione di talune disposizioni della normativa spagnola relativa alla tutela dei consumatori, tra cui gli articoli 82, 86, 87 e 89 della legge per la tutela dei consumatori.
- 19 Dopo aver presentato in un primo momento un ricorso gerarchico, rimasto infruttuoso, contro la predetta sanzione, la Vueling Airlines ha adito, in un secondo momento, lo Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n. 1 de Ourense (Tribunale amministrativo n. 1 di Ourense, Spagna). Dinanzi a tale giudice, essa sostiene che il diritto dell'Unione europea, in particolare l'articolo 22 del regolamento n. 1008/2008, sancisce un principio di libertà in materia di tariffe, secondo cui i vettori aerei possono stabilire un prezzo di base dei biglietti che non include la registrazione dei bagagli, e successivamente aumentare tale prezzo qualora il cliente intenda procedere a tale registrazione. L'Istituto Galego de Consumo, per contro, fa valere che la normativa dell'Unione relativa alla libertà in materia di tariffe del trasporto aereo non osta alle disposizioni del diritto spagnolo che, fissando il contenuto del contratto di trasporto aereo, riconoscono ai passeggeri il diritto di includere, in modo automatico, nella prestazione di trasporto, la registrazione di un bagaglio che presenti determinate caratteristiche.
- 20 Secondo il giudice del rinvio, il diritto spagnolo riconosce chiaramente al consumatore il diritto di registrare, in ogni caso, un bagaglio che presenti determinate caratteristiche, e ciò senza un aumento del prezzo di base del biglietto aereo. Un simile diritto costituirebbe una misura logica e ragionevole di tutela del consumatore, che attiene alla dignità stessa del passeggero. Dal momento che tale diritto si iscrive nella definizione legale del contratto di trasporto aereo tra le prestazioni che tutte le società che si dedicano a tale attività devono generalmente assicurare, esso non sarebbe contrario al principio di libertà in materia di fissazione delle tariffe aeree.
- 21 In proposito, il giudice del rinvio fa osservare che spetta al passeggero decidere se intenda o meno

registrare un bagaglio e che il trasporto del bagaglio registrato incide anche sulle spese di carburante e sulla gestione del volo. Orbene, lo stesso varrebbe per quanto riguarda il peso specifico del viaggiatore o per l'uso delle toilette dell'aereo durante il volo, senza che le compagnie aeree possano per questo applicare un aumento del prezzo di base del biglietto in funzione di tali fattori, giacché una simile prassi, ad avviso di tale giudice, lederebbe la dignità del viaggiatore e i suoi diritti in quanto consumatore.

- 22 Detto giudice afferma che, nel caso specifico, la sig.ra Arias Villegas è stata attirata dalla modicità del prezzo del biglietto indicato sul sito Internet della Vueling Airlines. Nel corso del processo di acquisto del biglietto, la stessa avrebbe scoperto che il prezzo indicato non comprendeva la possibilità di registrare un bagaglio, mentre il viaggio programmato logicamente necessitava di una simile registrazione. In tal modo, secondo il giudice del rinvio, il consumatore è stato costretto a rinunciare non solo al diritto riconosciuto dal diritto spagnolo di registrare un bagaglio per passeggero, ma è stato altresì obbligato a pagare un sovrapprezzo, non precedentemente indicato sul sito Internet della compagnia aerea interessata, per la registrazione dei bagagli.
- 23 È in tale contesto che lo Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n. 1 de Ourense ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008 (...) debba essere interpretato nel senso che esso osta ad una disposizione nazionale (articolo 97 della [LNA]) che obbliga le compagnie di trasporto aereo di passeggeri a garantire in ogni caso ai passeggeri il diritto di registrare una valigia, senza imporre un sovrapprezzo o un supplemento rispetto al prezzo di base del biglietto pattuito».

### **Sulla questione pregiudiziale**

- 24 Con la sua domanda il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008 osti ad una norma del diritto nazionale che obblighi i vettori aerei a trasportare, in ogni caso, non solo il passeggero, ma anche i bagagli registrati da quest'ultimo, a condizione che tali bagagli posseggano taluni requisiti relativi in particolare al loro peso, per il prezzo del biglietto aereo e senza che possa essere richiesto alcun supplemento di prezzo per il trasporto di tali bagagli.
- 25 In via preliminare occorre rilevare che il governo spagnolo, nelle sue osservazioni scritte nonché all'udienza tenutasi dinanzi alla Corte, ha affermato che il giudice del rinvio interpreta in modo errato la normativa nazionale di cui trattasi nel procedimento principale. Secondo tale governo, la legislazione in esame verte sul contenuto del contratto di trasporto aereo e prevede tra l'altro l'obbligo, per le compagnie aeree, di garantire il trasporto dei bagagli dei passeggeri. Pertanto, tale disposizione non disciplinerebbe il prezzo del titolo di trasporto e non obbligherebbe in alcun modo le compagnie aeree a trasportare gratuitamente i bagagli registrati.
- 26 A tale riguardo si deve ricordare che, nell'ambito di un rinvio pregiudiziale, non spetta alla Corte pronunciarsi sull'interpretazione delle disposizioni nazionali, né giudicare se l'interpretazione che ne dà il giudice del rinvio sia corretta (v., segnatamente, sentenze Corsten, C-58/98, EU:C:2000:527, punto 24; Dynamic Medien, C-244/06, EU:C:2008:85, punto 19; Angelidaki e a., da C-378/07 a C-380/07, EU:C:2009:250, punto 48, nonché Samba Diouf, C-69/10, EU:C:2011:524, punto 59).
- 27 Ciò posto, la domanda di pronuncia pregiudiziale deve essere esaminata muovendo dalla premessa, che è quella del giudice del rinvio, secondo cui la normativa di cui trattasi nel procedimento principale obbliga i vettori aerei a trasportare, in ogni caso, i bagagli registrati dei passeggeri, a

condizione che tali bagagli posseggano determinati requisiti relativi in particolare al loro peso, per il prezzo del biglietto aereo e senza che a tale titolo possa essere richiesto alcun supplemento di prezzo.

- 28 Va rammentato che il regolamento n. 1008/2008 disciplina, segnatamente, la determinazione del prezzo dei servizi aerei prestati all'interno dell'Unione. Al riguardo, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 1, di tale regolamento, i vettori aerei fissano liberamente le «tariffe aeree passeggeri», che sono definite all'articolo 2, punto 18, dello stesso, come relative, in particolare, al prezzo che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei per il proprio trasporto sui servizi aerei, nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo. Il menzionato regolamento contempla quindi esplicitamente la libertà in materia di fissazione delle tariffe per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, senza tuttavia occuparsi espressamente della determinazione del prezzo per il servizio di trasporto dei bagagli registrati da questi ultimi.
- 29 Orbene, per quanto riguarda l'espressione «tariffe aeree passeggeri», di cui all'articolo 2, punto 18, del regolamento n. 1008/2008, si deve necessariamente rilevare che esiste una certa disparità tra le versioni linguistiche di tale disposizione. Se in talune versioni viene fatto riferimento alle «tariffe passeggeri», come in quelle in lingua francese («tarifs des passagers») e, inter alia, in lingua svedese («passagerarpriser»), viene invece fatto riferimento alle «tariffe aeree» nelle versioni in lingua spagnola («tarifas aéreas») e inglese («air fares»), alle «tariffe dei voli» nelle versioni in lingua tedesca («Flugpreise») e finlandese («lentohinnat»), o ancora alle «tariffe dei biglietti» nelle versioni in lingua danese («flybilleterpriser») ed estone («piletihinnad») del citato regolamento.
- 30 A questo proposito si deve ricordare la giurisprudenza costante della Corte, secondo cui, data la necessità che le disposizioni di diritto dell'Unione vengano applicate, e quindi interpretate, in modo uniforme, in caso di dubbio il testo di una disposizione non può essere considerato isolatamente in una delle sue versioni, ma deve venire invece interpretato e applicato alla luce dei testi redatti nelle altre lingue ufficiali (v., segnatamente, sentenze Stauder, 29/69, EU:C:1969:57, punto 3; EMU Tabac e a., C-296/95, EU:C:1998:152, punto 36, e Profisa, C-63/06, EU:C:2007:233, punto 13).
- 31 In caso di difformità tra le diverse versioni linguistiche di un testo dell'Unione, la disposizione di cui è causa dev'essere interpretata in funzione dell'economia generale e della finalità della normativa di cui essa fa parte (v., segnatamente, sentenze Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, punto 14; Italia/Commissione, C-482/98, EU:C:2000:672, punto 49, nonché Eleftheri tileorasi e Giannikos, C-52/10, EU:C:2011:374, punto 24).
- 32 In tali circostanze, si deve constatare che, al capo IV del regolamento n. 1008/2008, dedicato alle disposizioni tariffarie, l'articolo 22, paragrafo 1, relativo alla libertà in materia di tariffe, è completato dall'articolo 23, paragrafo 1, diretto a garantire, in particolare, l'informazione e la trasparenza dei prezzi dei servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e che, pertanto, contribuisce ad assicurare la tutela del cliente che fa ricorso a detti servizi (v., in tal senso, sentenza ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, punto 13). A tale proposito, quest'ultima disposizione prevede obblighi di informazione e di trasparenza per quanto riguarda, in particolare, le condizioni applicabili alle tariffe dei passeggeri, il prezzo finale da pagare, le tariffe aeree passeggeri e gli elementi di prezzo inevitabili e prevedibili che si aggiungono ad esso, nonché i supplementi opzionali di prezzo relativi a servizi che completano lo stesso servizio aereo.
- 33 Nonostante il fatto che l'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008 non contempli espressamente la determinazione del prezzo del trasporto dei bagagli, si deve ritenere che gli obblighi previsti da tale disposizione coprano anche tale determinazione, tenuto conto, in particolare, dell'obiettivo di effettiva comparabilità dei prezzi dei servizi aerei enunciato al



considerando 16 di tale regolamento.

- 34 Inoltre, come sottolineato dall'avvocato generale, segnatamente al paragrafo 46 delle sue conclusioni, va rilevato che il supplemento di prezzo connesso alla registrazione di un bagaglio configura una condizione di applicazione del prezzo da pagare al vettore aereo per il trasporto di passeggeri su servizi aerei, ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento n. 1008/2008.
- 35 Di conseguenza, deve ritenersi che il regolamento n. 1008/2008 sia applicabile alla fissazione delle tariffe relative al trasporto dei bagagli.
- 36 Per quanto attiene al modo in cui tali tariffe devono essere fissate, l'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008 stabilisce segnatamente, da un lato, che gli elementi inevitabili e prevedibili del prezzo del servizio aereo siano sempre specificati quali componenti del prezzo finale da pagare e, dall'altro, che i supplementi di prezzo, relativi ad un servizio che non è né obbligatorio né indispensabile per il servizio aereo stesso, siano comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione, e che essi devono esser oggetto di un esplicito consenso da parte del cliente (v., in tal senso, sentenza *ebookers.com Deutschland*, EU:C:2012:487, punto 14).
- 37 Pertanto, per rispondere alla domanda se il regolamento n. 1008/2008 consenta di imporre il pagamento di un prezzo separato per il servizio di trasporto dei bagagli registrati, occorre stabilire se il prezzo da pagare per il trasporto di tali bagagli configuri un elemento inevitabile e prevedibile del prezzo del servizio aereo o se invece rappresenti un supplemento di prezzo opzionale, relativo ad un servizio complementare.
- 38 Al riguardo, la prassi commerciale delle compagnie aeree è tradizionalmente consistita nel consentire ai passeggeri di registrare i bagagli senza costi aggiuntivi. Orbene, dal momento che i modelli commerciali delle compagnie aeree hanno conosciuto un'evoluzione notevole con l'utilizzo sempre più generalizzato del trasporto aereo, va rilevato che, attualmente, talune compagnie seguono un modello commerciale consistente nell'offrire servizi aerei a prezzi assai ridotti. In tale situazione, il costo legato al trasporto dei bagagli, in quanto componente del prezzo di tali servizi, ha assunto relativamente più importanza rispetto al passato e, quindi, i vettori aerei interessati possono voler richiedere a tale titolo il pagamento di un supplemento di prezzo. Inoltre, non può escludersi che taluni passeggeri aerei preferiscano viaggiare senza bagaglio registrato, purché ciò comporti una riduzione del prezzo del loro titolo di trasporto.
- 39 Alla luce di tali considerazioni, deve ritenersi che il prezzo da pagare per il trasporto dei bagagli registrati dei passeggeri aerei possa costituire un supplemento di prezzo opzionale, ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008, dato che un simile servizio non può essere considerato come obbligatorio o indispensabile per il trasporto di detti passeggeri.
- 40 Invece, per quanto riguarda i bagagli non registrati, vale a dire i bagagli a mano, per fornire una risposta completa al giudice del rinvio si deve rilevare che in linea di principio tali bagagli devono essere considerati un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e che il trasporto di questi non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo, a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni, e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza.
- 41 Infatti, occorre ricordare, come ha fatto l'avvocato generale ai paragrafi 54 e 55 delle sue conclusioni, le differenze che esistono tra le caratteristiche del servizio di trasporto dei bagagli registrati, da un lato, e quelle del servizio di trasporto dei bagagli a mano, dall'altro. In proposito,

quando i bagagli registrati sono affidati al vettore aereo, questi assume l'obbligo di assicurarne la gestione e la custodia, e ciò può determinare a suo carico costi addizionali. Orbene, ciò non si verifica per quanto attiene al trasporto dei bagagli non registrati, in particolare per gli effetti personali che il passeggero conserva con sé.

- 42 La suindicata distinzione tra il trasporto dei bagagli registrati e quello dei bagagli a mano si traduce del resto nella disciplina relativa alla responsabilità del vettore aereo per i danni causati ai bagagli, come emerge dalle disposizioni della Convenzione di Montreal, della quale l'Unione è parte contraente. Conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, di tale Convenzione, il vettore aereo è responsabile del danno causato ai bagagli consegnati, per il fatto che l'evento che ha causato tali danni si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di tutto il periodo durante il quale il vettore aveva in custodia detti bagagli, mentre, nel caso dei bagagli non consegnati, il vettore è responsabile unicamente qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.
- 43 Per quanto riguarda una normativa nazionale, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che obblighi i vettori aerei a trasportare, in ogni caso, non solo il passeggero, ma anche i bagagli registrati da quest'ultimo, a condizione che questi ultimi posseggano taluni requisiti relativi in particolare al loro peso, per il prezzo del biglietto aereo e senza che possa essere richiesto alcun supplemento di prezzo per il trasporto di tali bagagli, occorre constatare che una simile normativa manifestamente non consente ai vettori aerei di addebitare separatamente un simile supplemento a titolo del trasporto dei bagagli registrati e, pertanto, di fissare liberamente un prezzo per il trasporto dei passeggeri.
- 44 Al riguardo, va rilevato che il diritto dell'Unione non osta, fatta salva l'applicazione, in particolare, delle norme adottate in materia di tutela dei consumatori (v., in tal senso, sentenza *ebookers.com Deutschland*, EU:C:2012:487, punto 17), a che gli Stati membri disciplinino aspetti relativi al contratto di trasporto aereo, in particolare, al fine di tutelare i consumatori contro pratiche abusive. Nondimeno, una simile normativa nazionale non può rimettere in discussione le disposizioni tariffarie del regolamento n. 1008/2008.
- 45 Orbene, una normativa nazionale in base alla quale il prezzo da pagare per il trasporto dei bagagli registrati sia, in ogni caso, incluso nel prezzo di base del biglietto aereo, impedisce qualsiasi fissazione di un prezzo differente per un titolo di trasporto che preveda il diritto di registrare bagagli e per un titolo di trasporto che non offra tale possibilità. Pertanto, essa contravviene non solo al diritto dei vettori aerei di fissare liberamente i prezzi da pagare per il trasporto dei passeggeri su servizi aerei nonché le condizioni per l'applicabilità di tali prezzi, conformemente agli articoli 2, punto 18, e 22, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008, ma è altresì atta a rimettere in discussione, in particolare, l'obiettivo perseguito dal regolamento in questione e consistente nel rendere possibile l'effettiva comparabilità di tali prezzi, in quanto i vettori aerei interessati da una simile normativa nazionale non sono autorizzati a indicare una tariffa separata per il servizio di trasporto dei bagagli registrati, mentre le compagnie aeree soggette alla normativa di un altro Stato membro lo sono.
- 46 Inoltre, poiché la realizzazione dell'obiettivo consistente nel rendere possibile l'effettiva comparabilità dei prezzi dei servizi aerei presuppone il rigoroso rispetto delle prescrizioni dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008, si deve ricordare che, per quanto attiene al rispetto effettivo degli obblighi di informazione e trasparenza che incombono alla Vueling Airlines in virtù di questa disposizione, spetta alle autorità nazionali verificare, se del caso, se tali obblighi siano rispettati.

- 47 Infine, spetta al giudice del rinvio dare alla normativa interna che esso è chiamato ad applicare un'interpretazione quanto più possibile conforme alle prescrizioni del diritto dell'Unione (sentenze Engelbrecht, C-262/97, EU:C:2000:492, punto 39; ČEZ, C-115/08, EU:C:2009:660, punto 138, e Wall, C-91/08, EU:C:2010:182, punto 70).
- 48 Qualora il risultato perseguito dal diritto dell'Unione non possa essere conseguito in forza di un'interpretazione conforme del diritto interno, il giudice nazionale ha segnatamente l'obbligo di garantire la piena efficacia delle disposizioni del diritto dell'Unione, disapplicando all'occorrenza, di propria iniziativa, qualsiasi disposizione contrastante della legislazione nazionale (v., in tal senso, sentenze Simmenthal, 106/77, EU:C:1978:49, punto 24; Berlusconi e a., C-387/02, C-391/02 e C-403/02, EU:C:2005:270, punto 72; Pupino, C-105/03, EU:C:2005:386, punto 43, nonché Melki e Abdeli, C-188/10 e C-189/10, EU:C:2010:363, punto 43).
- 49 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008 deve essere interpretato nel senso che esso osta ad una normativa, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che obbliga i vettori aerei, in tutte le circostanze, a trasportare non solo il passeggero, ma anche i bagagli registrati dello stesso, a condizione che tali bagagli posseggano determinati requisiti relativi in particolare al loro peso, per il prezzo del biglietto aereo e senza che possa essere richiesto alcun supplemento di prezzo per il trasporto di detti bagagli.

### Sulle spese

- 50 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quinta Sezione) dichiara:

**L'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, deve essere interpretato nel senso che esso osta ad una normativa, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che obbliga i vettori aerei, in tutte le circostanze, a trasportare non solo il passeggero, ma anche i bagagli registrati dello stesso, a condizione che tali bagagli posseggano determinati requisiti relativi in particolare al loro peso, per il prezzo del biglietto aereo e senza che possa essere richiesto alcun supplemento di prezzo per il trasporto di detti bagagli.**

Firme

---

\* Lingua processuale: lo spagnolo.