

EL PRINCIPIO DE LIBERTAD EN LA FIJACIÓN DE PRECIOS DEL REGLAMENTO (CE) 1008/2008 Y SU IMPACTO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

María Cruz Mayorga Toledano

Profesora contratada doctora

Acreditada al cuerpo de Titulares de Universidad

Universidad de Málaga

SUMARIO. I. INTRODUCCIÓN. II. EL PRECIO DEL CONTRATO. A) NOCIÓN DE PRECIO DEL TRANSPORTE. B) INFORMACIÓN. C) LOS ELEMENTOS OPCIONALES DEL PRECIO.

I. INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo de pasajeros es un medio de transporte que ha contribuido de forma definitiva al desarrollo de la actividad turística, conectando lugares aparentemente lejanos por la distancia, disminuyendo los tiempos de desplazamiento y facilitando el acceso de los ciudadanos a múltiples opciones de destino de sus vacaciones. Evidentemente, la consecuente internacionalización y globalización de este medio de transporte, condicionó desde los inicios de su explotación comercial el carácter de las normas por las que rige.

En relación con el precio del contrato, una norma comunitaria de especial trascendencia es el Reglamento (CE) 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. Este Reglamento que sustituyó, entre otros, al Reglamento (CEE) 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos, reitera el principio de libertad de fijación de precios, consagrado desde 1993, eliminando las restricciones establecidas en convenios bilaterales con terceros Estados, y obliga a que en cualesquiera publicaciones, incluido Internet, que ofrezcan servicios aéreos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, se indique el precio final a pagar por dicho servicio aéreo, desglosando la tarifa o flete, los impuestos aplicables, cánones y recargos obligatorios o conocidos en el momento de la publicación.

II. EL PRECIO DEL CONTRATO

En un número significativo de sentencias se aborda y determina cuál es la carga onerosa que debe legalmente asumir el cliente al adquirir un billete de avión, en función de los conceptos que se incluyan en el precio del billete y de las cláusulas que finalmente lo modifiquen. En este orden, no debemos olvidar que son precisamente las líneas de bajo coste las que han introducido en el mercado nuevas estrategias, prácticas y cláusulas que implican el replanteamiento de este elemento esencial del contrato de transporte y de su contenido¹. Las modificaciones normativas tanto de derecho interno como comunitario contribuyen o fuerzan, por tanto, la modificación de esquemas tradicionales respecto del precio del contrato.

A) Noción de precio del transporte

El precio dentro del contrato de transporte es la obligación esencial que le compete cumplir al pasajero que adquiere el billete. Así, a cambio de asumir esa obligación de abonar el precio, el transportista debe realizar el traslado del pasajero en las condiciones fijadas en el contrato. El precio supone, en la mayoría de los casos, el factor o criterio de elección de la compañía aérea por parte de los pasajeros. El cliente debe cumplir con esta obligación antes de recibir el servicio contratado. En relación con la cuantía del servicio, tal como declara el artículo 22.1 del Reglamento 1008/2008, se reitera el principio de libre fijación de precios para las compañías aéreas comunitarias y para las de terceros países (sobre la base del principio de reciprocidad) para los servicios aéreos intracomunitarios. Además, el Reglamento 1008/2008 tiene como finalidad asegurar una mayor transparencia en la fijación de precios practicada por

¹ Tal y como afirma el Abogado General BOT en sus conclusiones en relación con el Asunto C-487/12, STJUE 18 de septiembre de 2014, (Conclusiones del Abogado General Bot, presentadas el 23 de enero de 2014, Asunto C 487/12, Vueling Airlines, S.A. contra Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia.

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=146683&pageIndex=0&doclang=es&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=251095>). De este modo, las prestaciones complementarias tradicionalmente ofrecidas por los operadores históricos, como la reserva de asientos, el transporte de equipajes, la restauración a bordo o incluso la entrega de prensa, se convierten en servicios opcionales para las líneas de bajo coste que se concentran así en las prestaciones esenciales del servicio, de acuerdo con una lógica de costes muy bajos.

las compañías aéreas, para garantizar una mayor protección del consumidor ante las prácticas engañosas o abusivas que son denunciadas por los pasajeros.

Uno de los aspectos esenciales relativos al precio es su contenido y determinación. El artículo 2.18 del Reglamento 1008/2008, especifica que por tarifa aérea se debe entender el precio que se deba pagar a las compañías aéreas o a sus intermediarios 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. Esta definición incide en un aspecto del precio del servicio, es que es un elemento de contrato de difícil comprensión que puede estar formada por diversos conceptos². Así pues, el precio del transporte o contraprestación principal que se paga por el billete, no es el precio definitivo del contrato³, además de los posibles suplementos opcionales de precio por servicios adicionales, (que no son obligatorios ni indispensables para el transporte)⁴, debemos incluir las tasas de los aeropuertos y otros cánones, recargos y derechos como seguridad y combustible (artículo 23.1 Reglamento 1008/2008). En concreto, podemos encontrar en el precio total del billete la tarifa del billete, las condiciones que afectan a las diferentes tarifas⁵ y que forman parte del concepto de precio final del billete⁶, tasas⁷, equipaje, cargos por emisión del billete, cargos por combustible y servicios adicionales.

² FERRER TAPIA, B. (2012): “Tarjeta de embarque a cargo del pasajero aéreo”, *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, nº 4, p.6 (versión electrónica)

³ Tal y como afirma FERRER TAPIA, B. (2013): *El contrato de transporte aéreo de pasajeros. Sujetos, estatuto y responsabilidad*, Madrid, 2013, p. 88, solo uno de los componentes de la tarifa responde técnicamente al concepto de precio y al de contraprestación.

⁴ En todo caso, el precio del billete responde a una serie de servicios accesorios contratados que deben prestarse al pasajero y que influyen sustancialmente sobre la cuantía del mismo. SAP de Barcelona de 30 de abril de 2009.

⁵ Sobre las diferentes tarifas y las condiciones que se les aplican y los efectos de la información sobre las mismas, ver la SAP de Barcelona de 13 de julio de 2004.

⁶ Respecto de una síntesis de los distintos tipos de tarifas ver NIETO MENOR, M. y FERNÁNDEZ POZA, P. (2007): “Reserva, adquisición y embarque”, en AAVV: *Los derechos de los usuarios del transporte aéreo*, Madrid, p. 15.

⁷ Respecto de las tasas, se justifican en que el transporte aéreo, en tanto servicio público, también está sometido a un régimen de tasas concretas y determinadas. En la página Web de Aena se detallan los servicios que prestan los aeropuertos, los precios que generan tales servicios y los sujetos obligados al pago de los mismos, la última guía se encuentra en la dirección.

http://www.aena.es/csee/ccurl/163/444/Guia%20tarifas%20aena%20aeropuertos%202014_ed%20octubre.pdf.

B) Información

En relación con el apartado anterior, es que el precio del transporte está compuesto por una serie de elementos diversos que dificultan la comprensión del precio definitivo por parte de los clientes. Esa abundancia de componentes del precio no facilita la transparencia de las tarifas y, por tanto, su posibilidad de poder hacer comparaciones entre la oferta de las diversas compañías aéreas. Es por ello que, tanto la normativa comunitaria como la nacional imponen al transportista y agentes la obligación de indicar el precio definitivo que debe pagar de forma clara y transparente, teniendo en cuenta que suele haber una diferencia importante entre el precio base del billete de avión y el precio total pagado por el pasajero una vez hecha su reserva, debido al importante coste de otros componentes.

En este sentido, la Unión Europea regula aspectos concretos de este tipo de operaciones a través de una normativa específica. El Reglamento (CE) 80/2009, de 14 de enero, que establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y deroga Reglamento (CEE) núm. 2299/89, de 24 de julio de 1989. Con este Reglamento el legislador comunitario trata de corregir la conducta de las compañías aéreas en relación con su negativa a suministrar información sobre horarios, tarifas y disponibilidad a sistemas distintos del suyo y a aceptar las reservas efectuadas por medio de dichos sistemas, en tanto que ello puede suponer un falseamiento grave de la competencia. En este caso, tal y como se afirma en el propio Reglamento, (punto 1 del Anexo I) los precios deberán incluir las tarifas y todos los impuestos, tasas, recargos y derechos aplicables que deba pagar el comprador a la compañía aérea y que sean inevitables y previsibles en el momento de la presentación.

Por otro lado, el artículo 23 del Reglamento 1008/2008, establece la obligación de informar de las condiciones aplicables al precio y de indicar en todo momento el precio final que debe pagarse. Este requisito de plena información al usuario del transporte aéreo sobre el servicio contratado constituye uno de los objetivos fundamentales de la política de transporte de la Unión Europea. Debemos entender, por tanto, que el pasajero tiene el derecho a recibir una información neutra y precisa, con independencia del medio por el que contrate, ya efectúe su reserva directamente con la compañía aérea, a través de una agencia de viajes o por Internet. Respecto de la interpretación del artículo 23, dos sentencias de TJUE aportan matizaciones importantes en relación de cuándo se debe dar la información del precio final, sobre la necesidad de aportar el precio final de todas las opciones ofrecidas y sobre el proceso de selección por parte del cliente de las opciones que le presenta el transportista.

En relación con lo referente a la información del precio final, la STJUE de 15 de enero de 2015, Asunto C-573/13⁸, determina que el momento de presentar o informar al cliente con todos sus elementos, debe indicarse cada vez que se comunique al cliente el precio de los servicios aéreos, desde la primera vez que se muestre⁹. Por ello, en consecuencia, los servicios opcionales se deben mostrar al comienzo del proceso de reserva. Así, el cliente podrá conocer desde el principio las opciones que se le ofrecen y decidir en consecuencia. Por otro lado, cuando el artículo 23 hace referencia a la obligación de informar del precio, no solo se debe entender la indicación del coste de la opción final seleccionada, sino que el precio final se aplica a cualquier publicación de las tarifas aéreas, incluidas las tarifas propuestas para un conjunto de servicios aéreos presentadas en forma de tabla. En resumen, por información del precio final que debe pagarse debe hacer alusión no solo al servicio aéreo seleccionado por el cliente, sino también respecto de cada servicio aéreo cuya tarifa aparezca en pantalla.

Respecto del proceso de selección de las opciones presentadas, la STJUE de 19 de julio de 2012, Asunto C-112/2012, ebookers.com Deutschland, determina debe consistir en una opción de inclusión y no de exclusión. Así, sentenció que el sistema de comercialización de ebookers.com a través de un portal de Internet era contrario a lo preceptuado por el artículo 23.1 del Reglamento 1008/2008. El sistema de contratación de ebookers implicaba que cuando un cliente seleccionaba un determinado vuelo dentro de un proceso de reserva a través de dicho portal, en el sitio de Internet de ebookers.com aparecía, en la parte superior derecha y bajo el epígrafe «Coste actual de su viaje», un desglose de gastos. En dicho desglose se indicaba, además de la tarifa aérea, impuestos y tasas y un seguro de anulación: Todo ello representaba el coste total del viaje. Si se producía la reserva definitiva, el cliente debe realizar un pago único, correspondiente a dicho coste total del viaje, a ebookers.com, el cual procede a abonar el precio del billete a la compañía aérea y los gastos del seguro de anulación a la compañía de seguros, que es jurídica y económicamente independiente de la compañía aérea. Asimismo, ebookers.com cursa el pago de los impuestos y tasas a sus beneficiarios. Si el cliente no desea contratar el seguro de anulación, se le informa, en la parte inferior del sitio de

⁸ Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG y Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände — Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.

⁹ Al hacer el artículo 23 referencia a la obligación de mostrarlo “en todo momento”, entiende el TSJUE que no basta con que se indique el precio final al comienzo de un proceso de reserva.

Internet de ebookers.com, del procedimiento que debe seguir, que es una opción explícita de exclusión («opt-out»)¹⁰.

De este modo, el TJUE defendió por un lado que prestaciones como el seguro de anulación de vuelo se encuentran dentro del concepto de suplemento opcional de precio al que hace referencia el artículo 23.1, pues lo relevante la exigencia de protección prevista en esa disposición no puede depender del carácter del prestador del servicio adicional opcional en relación con el propio vuelo. Además, conforme al artículo 22 de la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores, por la que se modifican la Directiva 93/13/CEE, la Directiva 1999/44/CE y se derogan la Directiva 85/577/CEE y la Directiva 97/7/CE, con carácter previo a que el consumidor quede vinculado por una oferta, el oferente deberá recabar el consentimiento expreso del consumidor para todo pago adicional a la remuneración de la obligación principal, en el sentido que el citado consentimiento no resulta válido si otorga utilizando opciones por defecto, de forma que el consumidor deba rechazar para evitar dicho pago opcional. Así pues, el cliente debe, respecto de los pagos adicionales, tener la opción de aceptarlos o rechazarlos mediante la opción de inclusión (opt-in) y no la de exclusión (opt-out)¹¹.

Por otro lado, la obligación de consignar la información relativa al precio total (incluidos precios y tasas) con carácter previo al contrato¹², se recoge con carácter general en el artículo 60 TRLGDCyU¹³. Además, en contratos de transporte realizados por medios

¹⁰ En relación con el deber de información de los costes totales del billete en función del medio elegido para contratar, ver la STS de 12 de diciembre de 2011.

¹¹ Conforme a la propia letra del Reglamento 1008/2008, que en su artículo 23 determina que 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.

¹² En este sentido, ver MENDOZA LOSANA, A.I. (2013): “Facturas telefónicas: retrasos, intereses de demora y cargos adicionales”, *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, nº4, p. 5. Como afirma CAMARA LAPUENTE, S. (2011): Comentarios a las normas de protección de los consumidores: texto refundido (RDL 1-2007) y otras leyes y reglamentos vigentes en España y en la Unión Europea. CAMARA LAPUENTE, S. (dir.), pp. 498 y ss., la finalidad del artículo 60 es acabar con prácticas engañosas en las que solo se informa al consumidor del precio neto del bien o servicio, omitiendo todo tipo de importes adicionales que habrá que pagar igualmente. En relación, por tanto, con el transporte aéreo de pasajeros, deben considerarse contrarios a esta norma los supuestos en los que solo se anuncie el precio del pasaje, omitiendo las tasas, los recargos por emisión, por uso de determinados medios de pago, por facturación de maletas, por cambio de fechas o titular, etc.

¹³ Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

electrónicos se recoge expresamente en el artículo 97.1 e) del TRLGDCyU¹⁴, en tanto que se especifica que antes de que el consumidor quede vinculado por el contrato, el empresario deberá facilitar de forma clara y comprensible la información (entre otras) relativa al precio total de los bienes o servicios, incluidos los impuestos y tasas y, cuando proceda, todos los gastos adicionales de transporte y cualquier otro gasto¹⁵. El artículo 22 de la Directiva 2011/83/UE se interiorizó en nuestro ordenamiento en el artículo 60 bis TRLGDCyU exigiendo la información y la opción de inclusión para los pagos adicionales¹⁶.

La consecuencia del incumplimiento de este deber se encuentra en el reconocimiento al consumidor del derecho al reembolso de este servicio adicional. No obstante, la norma no aclara los efectos de ese derecho de reembolso sobre el contrato, siendo la interpretación más razonable la de entender que el consentimiento no expreso resultaría nulo en relación con la contratación de los servicios adicionales, respecto de los cuales se puede solicitar el reembolso, quedando liberado el empresario que presta el servicio adicional de realizarlo¹⁷. Por otro lado, en tanto que no se ofrezca dicha información en las condiciones fijadas por la norma, sería susceptible de constituir una práctica abusiva por tener que asumir el cliente

¹⁴ Pese a que la regulación de la contratación a distancia del TRLGDCU no se aplica con carácter general a la prestación de servicios de transporte, tras la reforma de este texto operada por la Ley 3/2014, de 27 de marzo, el artículo 93 k) salva de esta exclusión lo preceptuado por el artículo 98.2, que sí admite la aplicación de los apartados a), e), p) y q) del artículo 97.1.

¹⁵ CARRASCO PERERA, A. (2014): “¿Perjudica al consumidor la ignorancia del Derecho?” *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, nº 12, p.12. Para este autor, se aplica el principio de que el consumidor no puede renunciar anticipadamente a los derechos que la ley concede y, por tanto, la renuncia de quien desconocía que era titular de estos derechos, dado que renuncia con ignorancia de ley, no se entiende válida.

¹⁶ Artículo 60 bis TRLGDCyU: *1. Antes de que el consumidor y usuario quede vinculado por cualquier contrato u oferta, el empresario deberá obtener su consentimiento expreso para todo pago adicional a la remuneración acordada para la obligación contractual principal del empresario. Estos suplementos opcionales se comunicarán de una manera clara y comprensible y su aceptación por el consumidor y usuario se realizará sobre una base de opción de inclusión. Si el empresario no ha obtenido el consentimiento expreso del consumidor y usuario, pero lo ha deducido utilizando opciones por defecto que éste debe rechazar para evitar el pago adicional, el consumidor y usuario tendrá derecho al reembolso de dicho pago. Ver a este respecto PANIZA FULLANA; A.: “Información, consumidores y sistemas electrónicos de reserva: indicación del precio final”, *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, nº2, 2015, p. 90. Explica esta autora que los suplementos opcionales de precio en el caso de los servicios aéreos es similar a la regulación de los pagos adicionales del artículo 22 de la Directiva 2011/83/UE, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores.*

2. Corresponde al empresario probar el cumplimiento de las obligaciones a que este artículo se refiere.

¹⁷ LYCZKOWSKA, K. (2014): “Pagos adicionales en el sector del transporte aéreo”, *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, nº 9, p. 120, quien apunta que este incumplimiento de la norma también sería objeto de constituir una práctica desleal consistente en un acto de engaño (artículo 5 LCD).

durante una fase avanzada de la contratación un sobrecoste que no estaba anunciado previamente (artículos 82.1 y 89.5¹⁸ TRLGDCyU)¹⁹.

C) Los Elementos Opcionales del precio.

Los servicios opcionales plantean problemas en cuanto a la elaboración de dicha noción en relación a lo que se deben considerar incluido dentro de la misma. Recordando de nuevo lo especificado en el ya citado artículo 23 del Reglamento 1008/2008: determina que 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. No obstante, dejar determinados aspectos por aclarar tales como qué debemos entender por servicios opcionales y si esa condición depende de quién los ofrezca. No siempre es fácil estimar los costes adicionales que están comprendidos o no en el precio de adquisición del billete de avión ofrecido en el primer momento de la reserva, ni comparar los precios que practican las diferentes compañías.

Nuevamente, la STJUE de 19 de julio de 2012, Asunto C-112/2012, aporta una interpretación del concepto de pagos adicionales, seguida posteriormente por STJUE de 18 de septiembre de 2014, Asunto C-487/12, Vueling Airlines, S.A.-Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia. Para el TJUE los suplementos opcionales de precio deben reunir las siguientes condiciones: frente a la tarifa o prestación esencial de transporte, cuyo pago es necesario, los suplementos opcionales de precio se aplican a servicios que, aunque complementan el propio servicio aéreo no son obligatorios ni indispensables. En consecuencia, en tanto que son prescindibles, el pasajero tiene la opción de no contratarlos, manteniéndose la obligación principal inalterada (traslado al titular del billete al punto de destino en la fecha y hora indicados). Es decir, su carácter prescindible y opcional es el aspecto esencial de estos servicios.

¹⁸ Artículo 89.5 TRLGDCyU: 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.*

¹⁹ En este sentido, la STS de 12 de diciembre de 2011 y la SJCont. de Ourense de 5 de noviembre de 2014.

Por otro lado, la segunda cuestión planteada es dilucidar si en dicho concepto o categoría de servicios se comprenden aquéllos prestados exclusivamente por la compañía aérea o, por el contrario, si es posible incluir también los servicios adicionales prestados a cargo de terceros (tales como los relativos a los seguros) y que se cobran al pasajero junto con la tarifa aérea dentro del precio global. El Tribunal entiende que, dado que el Reglamento 1008/2008 tiene como finalidad garantizar la información y la transparencia de los precios de los servicios aéreos, lo que en definitiva contribuye a garantizar la protección del cliente, debemos interpretarlos en el sentido de que cubre los precios, en relación con el viaje aéreo, de prestaciones como el seguro de anulación de vuelo, ofrecidas por una parte distinta de la compañía aérea y facturadas al cliente por el vendedor de ese viaje junto a la tarifa aérea, en forma de un precio global²⁰ En todo caso, el precio final está compuesto por un sistema complejo con partidas que abona el pasajero y que tienen un destino diferente al del precio por el traslado y por ello la transparencia exigen la mayor claridad en la información.

Un caso concreto de aplicación del Reglamento 1008/2008 es el relativo a la práctica que, en la actualidad y, sobre todo respecto de las líneas de bajo coste, se está imponiendo por la que no se permite facturar equipajes sin coste adicional, sino que cobran por bulto facturado²¹. Ello tiene especial trascendencia a raíz de la STJUE de 18 de septiembre de 2014²². En este contexto, confirma el Tribunal que 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. Así pues, determina que el suplemento de precio vinculado a la facturación de equipaje es una condición de aplicación del precio del transporte de pasajeros, en todo caso es un suplemento opcional, al no ser ni obligatorio ni imprescindible.

El Tribunal reflexiona sobre la compatibilidad de la LNA con el Reglamento 1008/2008. Del análisis de los artículos 22.1²³ y 23.1²⁴, entiende que la normativa española prohíbe a las

²⁰ STJUE 19 de julio de 2012, Asunto C-112/2012, ebookers.com Deutschland.

²¹ Esta circunstancia devuelve algunos autores a la reflexión de si que se cobra por separado el precio del traslado de pasajeros y de equipaje, podríamos estar ante dos contratos diferentes. FERRER TAPIA, B. (2013), *El contrato de transporte aéreo de pasajeros. Sujetos, estatuto y responsabilidad*, Madrid, p. 200.

²² Asunto C-487/12.

²³ Artículo 22.1 Reglamento (CE) 1008/2008: *Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, 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.*

compañías de transporte aéreo el cobro por la facturación de los equipajes de los pasajeros en concepto de suplemento opcional de precio en tanto que la normativa nacional se opone a la libre fijación de precios y, por tanto, a cobrar un suplemento opcional por equipaje facturado. De este modo, dicha normativa para el TJUE 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.

En consecuencia, el objetivo sería alcanzar una mayor competitividad en el mercado, y beneficiar al cliente con una oferta más variada, al excluir del precio base los costes de manipulación, selección transportes y entrega del equipaje, y ofrecerlo como un suplemento opcional del precio. En otras palabras, si tratamos de conciliar el artículo 97 LNA con la normativa europea debemos entender que el transportista debe trasladar el equipaje facturado (cuando lo haya) junto con el pasajero, pero no de forma gratuita (a diferencia del equipaje de mano), y debe hacer constar la tarifa por esa prestación, que se debe incluir dentro del precio del billete, de forma clara y transparente desde el inicio del proceso de reserva del billete²⁵. Ello, con independencia de otras consideraciones, no hace sino incidir en el carácter accesorio del traslado del equipaje facturado respecto del contrato de transporte de pasajeros. Lo que no deja lugar a dudas es que las líneas de bajo coste han introducido verdadera competitividad y racionalización de la oferta de precios en el mercado, cobrando por el billete aquellos servicios accesorios que contrata expresamente el pasajero y, dentro de este marco de liberalización de precios y fomento de la competencia, su estrategia comercial tiene especial acomodo²⁶.

²⁴ Artículo 23.1. *in fine* Reglamento (CE) 1008/2008:... *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.*

²⁵ Ello es así porque en el propio artículo 97 se consigna en clara contraposición al equipaje facturado que el transporte de mano debe ser obligatoriamente gratuito, mientras que el precio del facturado debe ser incluido "dentro del precio del billete".

²⁶ En este sentido, PAZOS CASTRO, R. (2014): "Libertad de precios y cobro por facturación de equipaje en el transporte aéreo de pasajeros", *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, nº 11, p. 237.