



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 22 de junio de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículos 2, letra f), y 10, apartado 2 — Reembolso parcial del precio del billete cuando en un vuelo el transportista haya cambiado al pasajero a una clase inferior — Conceptos de “billete” y “precio del billete” — Cálculo del reembolso que corresponde al pasajero»

En el asunto C-255/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), mediante resolución de 30 de abril de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 29 de mayo de 2015, en el procedimiento entre

Steef Mennens

y

Emirates Direktion für Deutschland,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, y los Sres. D. Šváby, J. Malenovský (Ponente), M. Safjan y M. Vilaras, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. Mennens, por él mismo;
- en nombre de Emirates Direktion für Deutschland, por el Sr. U. Stepler, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. C. Colelli y por el Sr. F. Di Matteo, avvocati dello Stato;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. W. Mölls y K.-P. Wojcik y por la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: alemán.

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 2, letra f), y 10, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Esta petición ha sido presentada en el contexto de un litigio seguido entre el Sr. Steef Mennens y Emirates Direktion für Deutschland (en lo sucesivo, «Emirates») en relación con la reclamación del reembolso parcial del precio de un billete tras un cambio del pasajero a una clase inferior.

Marco jurídico

- 3 Según los considerandos 1, 2 y 4 del Reglamento n.º 261/2004:
 - «(1) La actuación de la Comunidad en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.
 - (2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.

[...]

 - (4) La Comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por dicho Reglamento con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.»
- 4 El artículo 2 de dicho Reglamento, titulado «Definiciones», dispone que, a los efectos del mismo, se entenderá por:
 - «f) *billete*, todo documento válido que dé derecho al transporte, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado».
- 5 El artículo 8 del mismo Reglamento, titulado «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», establece lo siguiente en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerán a los pasajeros las opciones siguientes:

 - a)

- el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:
- un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;

[...]»

- 6 El artículo 10 del Reglamento, titulado «Cambio de clase», establece lo siguiente en su apartado 2:

«Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo acomoda a un pasajero en una plaza de clase inferior a aquella por la que se pagó el billete, en siete días, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 7, reembolsará:

- a) el 30 % del precio del billete del pasajero para todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o
- b) el 50 % del precio del billete para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros, excepto los vuelos entre el territorio europeo de los Estados miembros y los territorios franceses de ultramar, y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros, o
- c) el 75 % del precio del billete para todos los vuelos no comprendidos en a) o en b), incluidos los vuelos entre el territorio europeo de los Estados miembros y los territorios franceses de ultramar.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 7 El Sr. Mennens reservó y compró, unitaria y globalmente, un billete para un conjunto de vuelos realizados por Emirates. Dichos vuelos discurrían entre Düsseldorf (Alemania) y Dubái (Emiratos Árabes Unidos) la noche del 26 al 27 de julio de 2013, entre Dubái y Tokio (Japón) el día 29 de julio de 2013, entre Singapur (Singapur) y Dubái la noche del 23 al 24 de agosto de 2013, y entre Dubái y Fráncfort (Alemania) el día 24 de agosto de 2013, respectivamente. Los vuelos entre Düsseldorf, Dubái y Tokio debían efectuarse en primera clase, mientras que los vuelos entre Singapur, Dubái y Fráncfort lo serían en clase business. El billete indicaba por separado la «tarifa» conjunta de los vuelos comprados por el Sr. Mennens (por un importe de 2 371 euros), los «impuestos y tasas» correspondientes y el «total» de dichos conceptos (por un importe de 2 471,92 euros), pero no individualizaba el precio de cada vuelo.
- 8 Dado que entre Düsseldorf y Dubái Emirates cambió al Sr. Mennens de primera clase a business, el interesado solicitó el reembolso de la suma de 1 853,94 euros, equivalentes al 75 % del precio de su billete, impuestos y tasas incluidos, en aplicación del artículo 10, apartado 2, letra c), del Reglamento n.º 261/2004. En respuesta a dicha solicitud Emirates le reembolsó la suma de 376 euros.
- 9 En el contexto del litigio seguido frente al Sr. Mennens ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania) Emirates alegó en esencia, por una parte, que, en el caso de un billete para un conjunto de vuelos, si el transportista realiza el cambio de clase sólo en uno de los vuelos o trayectos parciales, el porcentaje de reembolso que establece el artículo 10, apartado 2, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 no se aplicará al precio total del billete, sino al precio del vuelo o trayecto parcial afectado. Por otra parte, Emirates sostiene que dicho porcentaje no se aplicará al precio más impuestos y tasas de dicho vuelo o trayecto parcial sino al precio sin impuestos.
- 10 El tribunal remitente estima que la solución de esta parte del litigio dependerá de la interpretación que se haya de dar al artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 10, apartado 2, letra c), de la misma norma.

11 Así las cosas, el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Se ha de interpretar el artículo 10, apartado 2, en relación con el artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que constituye un “billete” el documento que confiere al pasajero el derecho al transporte en el propio vuelo en el que se le cambió a una clase inferior, independientemente de si en ese documento constan, además, otros vuelos, tales como vuelos de conexión o vuelos de vuelta?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿se ha de interpretar también el artículo 10, apartado 2, en relación con el artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que el “precio del billete” es el importe pagado por el pasajero por todos los vuelos que constan en el billete, aunque el cambio a una clase inferior sólo afectase a uno de los vuelos?

En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, para determinar el importe que sirva de base para el reembolso previsto en el artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004, ¿se ha de atender al precio anunciado por la compañía aérea para el transporte en el trayecto parcial afectado por el cambio de clase y en la clase reservada, o se ha de multiplicar por el precio total del vuelo el cociente resultante de dividir la distancia del trayecto parcial afectado por el cambio de clase entre la distancia total?

3) ¿Se ha de interpretar también el artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que el “precio del billete” es sólo el precio del vuelo, sin impuestos ni tasas?»

Sobre la competencia del Tribunal de Justicia

12 Emiratos discute que el Tribunal de Justicia sea competente para contestar a la petición de decisión prejudicial, alegando que el propio tribunal remitente no es competente para conocer del asunto principal.

13 A este respecto se ha de señalar que la presunta incompetencia del tribunal remitente no influye en la competencia del Tribunal de Justicia.

14 Ello se debe a que en su petición el tribunal remitente solicita que el Tribunal de Justicia se pronuncie con carácter prejudicial sobre la interpretación del Reglamento n.º 261/2004. Dado que éste constituye un acto adoptado por las instituciones de la Unión Europea, resulta evidente que, con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafo primero, el Tribunal de Justicia es competente para resolver sobre dicha petición.

15 Por otra parte, de los documentos obrantes en autos se deduce que la interpretación que se solicita al Tribunal de Justicia es necesaria para que el tribunal remitente pueda dictar su resolución en el asunto principal. Así las cosas, habida cuenta del reparto de funciones que rige entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales, no incumbe a aquél verificar si la resolución por la que se le sometió el asunto fue adoptada de acuerdo con las normas procesales y de organización judicial del Derecho nacional (sentencia de 23 de noviembre de 2006, Asnef-Equifax y Administración del Estado, C-238/05, EU:C:2006:734, apartado 14 y jurisprudencia citada) ni, por lo tanto, rechazar la petición de decisión prejudicial.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Cuestiones prejudiciales primera y segunda

- 16 Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que se han de analizar conjuntamente, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si se debe interpretar el artículo 10, apartado 2, en relación con el artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, cuando en un vuelo el transportista haya cambiado al pasajero a una clase inferior:
- el billete que se tomará en consideración para determinar el reembolso que por ello corresponda al pasajero será el documento que conceda al pasajero el derecho al transporte en ese mismo vuelo, independientemente de si en ese documento constan, además, otros vuelos, y
 - el precio que se tomará en consideración para determinar dicho reembolso será bien el importe pagado por el pasajero por todos los vuelos que consten en el billete, bien el precio anunciado por la compañía aérea por el vuelo y clase afectados por el cambio de clase, bien la parte del precio del billete resultante de dividir la distancia del vuelo correspondiente entre la distancia total del transporte al que el pasajero tiene derecho.
- 17 A ese respecto, el artículo 10, apartado 2, letras a) a c), del Reglamento n.º 261/2004 establece que, si el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo acomoda a un pasajero en una plaza de clase inferior a aquélla por la que se pagó el billete, deberá reembolsarle una parte del precio del billete que se determinará, en particular, en función de la distancia de los vuelos de que se trate.
- 18 Así pues, dicha disposición vincula los conceptos de «billete» y «vuelo».
- 19 En los términos del artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004, el concepto de «billete» se define como todo documento válido que dé derecho al transporte, o un título equivalente en forma no impresa, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado.
- 20 El concepto de «vuelo», por su parte, no queda definido en el Reglamento n.º 261/2004. No obstante, es jurisprudencia reiterada que un vuelo consiste en una operación de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituye en cierto modo una «unidad» de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario (sentencias de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, apartado 40, y de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 27).
- 21 Por lo tanto, el billete es el documento que confiere al pasajero el derecho a un transporte y puede referirse, según el caso, a uno o más vuelos.
- 22 Cada uno de dichos vuelos, como se ha dicho, constituye una unidad de transporte, y en principio su realización se producirá de conformidad con los requisitos acordados entre el pasajero y el transportista aéreo. Entre esos requisitos figura, concretamente, usando los propios términos del artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004, el de acomodar al pasajero en la clase concreta por la que se pagó su billete.
- 23 Así pues, el billete del que el pasajero dispone le otorga, en particular, derecho a ser transportado en uno o más vuelos concretos y en la clase acordada para cada uno de ellos.

- 24 Pues bien, cuando en un vuelo determinado el transportista aéreo acomoda al pasajero en una plaza de clase inferior a aquella por la que se pagó el billete, el pasajero no está disfrutando en ese vuelo concreto del servicio acordado como contrapartida del precio pagado. En cambio, ese cambio a una clase inferior no influye en los servicios acordados para los demás vuelos que, en su caso, el billete permita que el pasajero efectúe.
- 25 En consecuencia, el artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 no es de aplicación a esos otros vuelos.
- 26 Dicho análisis se ve corroborado por el objetivo perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, que consiste, tal como se colige de sus considerandos 1, 2 y 4, en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y consumidores, consolidando sus derechos en determinadas situaciones que les ocasionan graves trastornos y molestias y reparando esos derechos de forma estandarizada e inmediata (véase en ese sentido la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 82).
- 27 En efecto cuando, en un vuelo determinado, en una situación de las características del asunto principal, el transportista aéreo sitúa a un pasajero en una clase inferior a aquella por la que dicho pasajero pagó su billete, la molestia que se le está causando se debe a que el pasajero no disfrutará en ese vuelo concreto de la comodidad que corresponde a la clase que indica el billete.
- 28 Así pues, procede considerar que el artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 trata de compensar una molestia concreta vinculada a un vuelo determinado, y no al transporte del pasajero en su conjunto.
- 29 Por consiguiente, sólo servirá como base para el reembolso establecido en dicha disposición el precio del vuelo en el que el pasajero hubiera sido acomodado en una clase inferior, y no el precio conjunto del transporte que el billete dé derecho a efectuar.
- 30 Ahora bien, en el supuesto de que el billete se limite a indicar el precio conjunto del transporte del pasajero y, por tanto, no precise además el precio del vuelo en que se haya producido el cambio a una clase inferior, se habrá de tomar como base la parte del precio de dicho billete que resulte de dividir la distancia del vuelo afectado entre la distancia total del transporte al que el pasajero tenga derecho.
- 31 Ello se debe a que, puesto que el cambio del pasajero a una clase inferior afecta únicamente a uno de los trayectos parciales de su transporte (que cubre una distancia determinada), el uso de ese método permite que el reembolso que obtenga sea proporcional a la parte de su transporte durante la que el cambio de clase le causara molestias.
- 32 Habida cuenta de todos los razonamientos anteriores, se ha de contestar a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 10, apartado 2, en relación con el artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, cuando en un vuelo el transportista haya cambiado al pasajero a una clase inferior, el precio que se tomará en consideración para determinar el reembolso que corresponda al pasajero será el precio del vuelo en el que hubiera sido acomodado en una clase inferior, salvo que en el billete que le dé derecho al transporte en dicho vuelo no se indique ese precio, en cuyo caso se habrá de tomar como base la parte del precio de dicho billete que resulte de dividir la distancia de ese vuelo entre la distancia total del transporte al que el pasajero tenga derecho.

Sobre la tercera cuestión prejudicial

- 33 Mediante su tercera cuestión prejudicial el tribunal remitente pregunta en esencia si el artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, cuando en un vuelo el transportista haya cambiado a un pasajero a una clase inferior, el precio del billete que se tomará en consideración para determinar el reembolso que corresponda al pasajero será sólo el precio de ese vuelo, sin impuestos ni tasas.
- 34 A este respecto, el artículo 10, apartado 2, letras a) a c), del Reglamento n.º 261/2004 se refiere, sin mayor precisión, al «precio del billete», entendiéndose por éste, tal como resulta de la respuesta dada a la segunda cuestión prejudicial planteada, el precio del vuelo en el que el pasajero afectado hubiera sido acomodado en una clase inferior.
- 35 Resulta acreditado que dicho precio incluye en particular dos elementos diferenciados: por una parte, la «tarifa» aplicada por el transportista aéreo por el transporte del pasajero que compra el billete y, por otra, los impuestos y tasas cobrados con ese motivo por el mismo transportista aéreo.
- 36 Pues bien, dichos impuestos y tasas son elementos inevitables del precio definitivo que el pasajero ha de pagar para disfrutar del servicio ofrecido por el transportista aéreo (véanse, por analogía, las sentencias de 19 de julio de 2012, *ebookers.com Deutschland*, C-112/11, EU:C:2012:487, apartado 14, y de 18 de septiembre de 2014, *Vueling Airlines*, C-487/12, EU:C:2014:2232, apartado 36).
- 37 Ahora bien, de la frase del apartado 2 del artículo 10 del Reglamento n.º 261/2004 que introduce las letras a) a c) de dicho apartado se colige que, si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo acomoda a un pasajero en una plaza de clase inferior a aquella por la que se pagó el billete, deberá reembolsar una parte del precio de dicho billete con arreglo a lo previsto en dichas letras a) a c).
- 38 Esa frase introductoria pone implícitamente de relieve la responsabilidad que al transportista encargado de efectuar un vuelo incumbe respecto de los cambios de pasajeros a clases inferiores: por ser, a efectos de la jurisprudencia citada en el apartado 20 de la presente sentencia, la persona que realiza ese vuelo determinado, es a quien se le puede imputar, en exclusiva, la decisión, que difiere de lo acordado con el interesado y de lo que éste compró, de acomodar a un pasajero en una clase inferior a la prevista por su billete.
- 39 Así pues, en su conjunto, el artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que para determinar el reembolso que corresponda al pasajero no se tomarán en consideración elementos del precio del vuelo, como puedan ser los impuestos y tasas, que estén vinculados con el propio vuelo pero no sean inherentes al mismo.
- 40 Dicha conclusión se ve corroborada por el objetivo perseguido por el artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004, que consiste, tal como se ha señalado en los apartados 26 a 28 de la presente sentencia, en compensar a tanto alzado la molestia originada por la disminución de comodidad que se deriva de que el transportista aéreo lo haya cambiado a una clase inferior para toda la distancia y duración del vuelo de que se trate.
- 41 En efecto, habida cuenta de dicho objetivo, no puede considerarse que el Reglamento avale jurídicamente la imposición del reembolso, aun parcial y a tanto alzado, de los elementos del precio cuya exigibilidad e importe no se deriven de la molestia mencionada y, por consiguiente, de la realización del vuelo en cuestión.
- 42 Corresponde al tribunal remitente determinar si los impuestos y tasas controvertidos en el asunto principal cumplen o no con los requisitos mencionados.

- 43 En estas circunstancias, procede contestar a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el precio del billete que se tomará en consideración para determinar el reembolso que corresponda al pasajero cuando en un vuelo el transportista lo haya cambiado a una clase inferior será sólo el precio de ese vuelo, sin los impuestos ni las tasas que se indiquen en el billete, a condición de que ni la exigibilidad ni el importe de dichos impuestos y tasas dependan de la clase para la que se compró el billete.

Costas

- 44 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

- 1) **El artículo 10, apartado 2, en relación con el artículo 2, letra f), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que, cuando en un vuelo el transportista haya cambiado al pasajero a una clase inferior, el precio que se tomará en consideración para determinar el reembolso que corresponda al pasajero será el precio del vuelo en el que hubiera sido acomodado en una clase inferior, salvo que en el billete que le dé derecho al transporte en dicho vuelo no se indique ese precio, en cuyo caso se habrá de tomar como base la parte del precio de dicho billete que resulte de dividir la distancia de ese vuelo entre la distancia total del transporte al que el pasajero tenga derecho.**
- 2) **El artículo 10, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el precio del billete que se tomará en consideración para determinar el reembolso que corresponda al pasajero cuando en un vuelo el transportista lo haya cambiado a una clase inferior será sólo el precio de ese vuelo, sin los impuestos ni las tasas que se indiquen en el billete, a condición de que ni la exigibilidad ni el importe de dichos impuestos y tasas dependan de la clase para la que se compró el billete.**

Firmas