Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
présentées le 28 juin 2018 [1]

Affaire C-330/17

Verbraucherzentrale Baden-Württemberg eV
contre
Germanwings GmbH

[demande de décision préjudicielle formée par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne)]

« Renvoi préjudiciel – Transport – Règlement (CE) nº 1008/2008 – Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans l'Union – Article 2, point 18, et article 23, paragraphe 1 – Information – Nécessité d'indiquer les tarifs des passagers "en euro ou en monnaie nationale" – Obligation éventuelle de mentionner ces tarifs dans une monnaie nationale déterminée – Critères pertinents, le cas échéant, aux fins d'identifier cette monnaie »

I. Introduction

1. La demande de décision préjudicielle formée par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) porte sur l'interprétation de l'article 2, point 18, et de l'article 23, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 1008/2008 [2].

2. Cette demande s'inscrit dans le cadre d'un litige opposant une association de consommateurs à un transporteur aérien établi en Allemagne au sujet d'une pratique commerciale de ce dernier, prétendument déloyale, ayant consisté à vendre sur son site Internet, en particulier à un consommateur présent en Allemagne, un vol au départ du Royaume-Uni en indiquant son tarif uniquement en livres sterling.

3. En substance, la juridiction de renvoi interroge la Cour sur la teneur de l'obligation d'information concernant les prix qui pèse sur les transporteurs aériens opérant au sein de l'Union, en vertu de l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008 et à la lumière de la définition des « tarifs des passagers » figurant à l'article 2, point 18, de ce règlement, aux termes duquel lesdits tarifs doivent être « exprimés en euro ou en monnaie nationale ».

4. Plus précisément, la Cour est invitée à déterminer, d'une part, si, lorsque les transporteurs aériens entendent recourir à une monnaie autre que l'euro pour indiquer les prix des services qu'ils proposent à de potentiels passagers, ils sont libres d'opter pour la monnaie nationale de leur choix ou, au contraire, tenus d'utiliser une monnaie spécifique et, d'autre part, dans ce dernier cas, selon quels critères celle-ci doit être identifiée.

1 Langue originale : le français.

2 Règlement du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO 2008, L 293, p. 3).

5. Dans les présentes conclusions, j'exposerai les motifs pour lesquels je considère que les dispositions susmentionnées doivent être interprétées en ce sens qu'il n'en résulte pas une obligation, pour les transporteurs concernés, d'employer une monnaie nationale qui aurait été prédéterminée par le législateur de l'Union, lorsqu'ils communiquent leurs tarifs des passagers.

6. À titre subsidiaire, pour couvrir le cas où la Cour jugerait qu'une telle obligation ressort de ces dispositions, je présenterai des observations concernant les critères pertinents pour identifier la monnaie nationale qui devrait être utilisée à cet effet.

II. Le cadre juridique

7. Aux termes du considérant 16 du règlement nº 1008/2008, « [l]es clients devraient pouvoir comparer effectivement le prix des services aériens pratiqués par différentes compagnies aériennes. Par conséquent, le prix définitif à payer par le client pour des services aériens au départ de la Communauté devrait toujours être indiqué toutes taxes, redevances et charges comprises. Les transporteurs aériens communautaires sont également encouragés à indiquer le prix définitif de leurs services aériens au départ de pays tiers et à destination de la Communauté ».

8. L'article 2, point 18, dudit règlement définit la notion de « tarifs des passagers », aux fins de cet instrument, comme étant « les prix exprimés en euro ou en monnaie nationale à payer aux transporteurs aériens, à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport des passagers sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires ».

9. L'article 23 du même règlement, intitulé « Information et non-discrimination », énonce, à son paragraphe 1 :

« Les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts au public mentionnent les conditions applicables lorsqu'ils sont proposés ou publiés sous quelque forme que ce soit, y compris sur internet, pour les services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique. Le prix définitif à payer est précisé à tout moment et inclut le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Outre l'indication du prix définitif, les éléments suivants au moins sont précisés :

a) tarif des passagers ou tarif de fret :

b) taxes ;

c) redevances aéroportuaires ; et

d) autres redevances, suppléments ou droits, tels que ceux liés à la sûreté ou au carburant ;

lorsque les éléments énumérés aux points b), c) et d) ont été ajoutés au tarif des passagers ou au tarif de fret. Les suppléments de prix optionnels sont communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le client résulte d'une démarche explicite. »

III. Le litige au principal, les questions préjudicielles et la procédure devant la Cour

10. Germanwings GmbH est un transporteur aérien établi en Allemagne. En septembre 2014, un consommateur se trouvant dans ce pays a fait l'acquisition, sur la page Internet « www.germanwings.de » exploitée par ladite société, d'un vol au départ de Londres (Royaume-Uni) et à destination de Stuttgart (Allemagne). Le tarif de ce vol était indiqué exclusivement en livres sterling et, à la suite de sa réservation, le consommateur a reçu une facture indiquant ledit tarif ainsi que d'autres frais également en livres sterling.

11. Avisée par ce consommateur, la Verbraucherzentrale Baden-Württemberg eV (association de consommateurs du Land de Bade-Wurtemberg, Allemagne, ci-après la « Verbraucherzentrale ») a introduit une action en cessation contre Germanwings, devant le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne), au motif que le fait de ne pas libeller les tarifs dans la monnaie allemande (l'euro), en de telles circonstances, constituait un comportement déloyal. La défenderesse a objecté que ses concurrents aussi indiquaient en livres sterling les tarifs de vols au départ de Londres. Par décision du 22 avril 2015, ledit tribunal a fait droit à la demande de la requérante.

12. Germanwings ayant interjeté appel de cette décision, l'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne, Allemagne) a infirmé celle-ci, par décision du 4 septembre 2015, aux motifs, notamment, que l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008 énonce uniquement que le prix final doit être indiqué, sans prévoir dans quelle monnaie, et qu'il ne saurait être déduit de la définition contenue à l'article 2, point 18, de ce règlement que la « monnaie nationale » doit toujours être celle du pays dans lequel le transporteur aérien a son siège.

13. Saisi d'un recours par la Verbraucherzentrale, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), par décision du 27 avril 2017 parvenue à la Cour le 2 juin 2017, a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions suivantes :

« 1) Les tarifs des passagers pour les services aériens intracommunautaires, à préciser selon l'article 23, paragraphe 1, deuxième et troisième phrases, du règlement nº 1008/2008, doivent-ils être exprimés dans une monnaie déterminée dans la mesure où ils ne sont pas exprimés en euros ?

2) En cas de réponse positive à la [première question] :

Dans quelle monnaie nationale les tarifs mentionnés à l'article 2, point 18, et à l'article 23, paragraphe 1, deuxième et troisième phrases, du règlement nº 1008/2008 peuvent-ils être indiqués, lorsqu'un transporteur aérien établi dans un État membre (en l'occurrence l'Allemagne) promeut et propose à un consommateur sur Internet un service aérien dont le lieu de départ se situe dans un autre État membre (en l'occurrence le Royaume-Uni) ?

Le fait que, dans ce contexte, le transporteur aérien utilise pour l'offre une adresse Internet avec un domaine de premier niveau spécifique à un pays (www.germanwings.de dans le cas présent), qui renvoie à l'État membre de son siège, et que le consommateur se trouve dans cet État membre est-il déterminant ?

Revêt-il une importance que l'ensemble des transporteurs aériens ou bien une très grande majorité d'entre eux indiquent les tarifs en cause dans la monnaie nationale en vigueur au lieu de départ ? »

14. Des observations écrites ont été déposées par la Verbraucherzentrale, par Germanwings et par la Commission européenne. Seules ces deux dernières ont présenté des observations orales, lors de l'audience tenue le 19 avril 2018.

IV. Analyse

A. Sur l'obligation éventuelle d'exprimer les tarifs des passagers dans une monnaie nationale déterminée lors de leur publication (première question)

15. Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, lu en combinaison avec l'article 2, point 18, de ce règlement, doit être interprété en ce sens que, dans le cadre des services aériens fournis au sein de l'Union qui sont régis par cet instrument [3], les « tarifs des passagers » doivent être exprimés en une monnaie nationale prédéterminée par le législateur, « dans la mesure où ils ne sont pas exprimés en euros» [4].

16. Une telle lecture combinée desdits article 23, paragraphe 1, et article 2, point 18, ne ressort pas directement des termes de la première question préjudicielle. Toutefois, elle s'infère selon moi, d'une part, des considérations exposées par la juridiction de renvoi pour expliquer cette question, notamment au regard des motifs de la décision qui est attaquée devant elle [5], et, d'autre part, de la teneur de la seconde question préjudicielle, qui est posée dans la continuité de la première question et qui associe expressément lesdites dispositions.

17. À l'instar de Germanwings, ainsi que de la Commission me semble-t-il [6], et à l'inverse de la Verbraucherzentrale, je considère que la réponse à la question ainsi quelque peu reformulée [7] doit être négative, pour les motifs qui vont suivre.

18. Au préalable, je rappelle que, conformément à une jurisprudence constante, il découle de l'exigence d'une application uniforme du droit de l'Union que, lorsqu'un acte de l'Union ne renvoie pas de façon expresse au droit des États membres pour la définition d'une notion particulière [8], cette notion doit recevoir une interprétation autonome, que la Cour recherche en tenant compte non seulement des termes des dispositions concernées, mais également du contexte de celles-ci et de l'objectif poursuivi par la réglementation dont elles font partie, ainsi que de leur genèse [9].

1. Interprétation au regard du libellé des dispositions concernées

19. Dans sa décision de renvoi, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) met en exergue qu'aucune obligation d'indiquer les tarifs des passagers en une monnaie nationale déterminée ne résulte expressément du *texte de l'article 23, paragraphe 1,* du règlement nº 1008/2008. Selon lui, cette circonstance plaiderait en faveur d'une liberté de choix laissée aux transporteurs aériens, comme l'a estimé la juridiction ayant statué en appel. Je partage cette analyse.

3 Étant observé que ledit article 23, paragraphe 1, vise expressément « les services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique ».

4 Je note que, par ces derniers mots, la juridiction de renvoi focalise sa question sur les cas où, comme dans le litige au principal, les transporteurs aériens entendent utiliser une monnaie autre que l'euro, pour communiquer leurs tarifs aux potentiels passagers.

5 Voir aussi point 12 des présentes conclusions.

6 Je précise que, dans ses observations écrites et orales, la Commission a proposé une réponse commune aux deux questions préjudicielles et a émis un avis nuancé, en soutenant, d'une part, que le règlement nº 1008/2008 n'imposerait au transporteur aérien « aucune contrainte » s'agissant du choix de la « monnaie nationale » dans laquelle il exprime ses tarifs et, d'autre part, que ledit règlement pourrait « à la rigueur » imposer que ce choix ne soit pas « totalement arbitraire », en ce que cet instrument prescrirait, seulement, le respect de « critères objectifs, liés à la transaction, dans le cadre desquels le transporteur aérien pourrait faire son choix, sans être limité nécessairement à une seule monnaie nationale ».

7 Conformément à une jurisprudence constante, il incombe à la Cour, le cas échéant, de reformuler les questions préjudicielles posées, afin de donner une réponse utile au juge national (voir, notamment, arrêt du 22 février 2018, SAKSA, C-185/17, EU:C:2018:108, point 28).

8 Comme tel est le cas s'agissant des dispositions du règlement nº 1008/2008 dont l'interprétation est demandée dans la présente affaire.

9 Voir, notamment, arrêts du 20 décembre 2017, Acacia et D'Amato (C-397/16 et C-435/16, EU:C:2017:992, point 31), ainsi que du 8 mars 2018, DOCERAM (C-395/16, EU:C:2018:172, point 20).

20. En effet, je relève que le paragraphe 1 dudit article 23 a pour objet d'imposer une obligation d'« information» [10], qui pèse sur les transporteurs aériens proposant des vols au départ d'un État membre, et de fixer les contours de celle-ci. En particulier, les deuxième et troisième phrases de ce paragraphe 1, qui sont spécifiquement visées dans la question posée par la juridiction de renvoi, énoncent des exigences relatives à l'indication du « prix définitif » à payer par le client [11]. Or, tandis que cette disposition énumère dans le détail les éléments d'information qui doivent être communiqués [12], il n'y est fait aucune mention de la monnaie dans laquelle ledit prix devrait être indiqué pour satisfaire à l'obligation qui y est prévue.

21. Le considérant 16 du règlement nº 1008/2008, qui porte aussi sur la nécessité de porter à la connaissance des clients le prix définitif en tous ses éléments, ne mentionne pas davantage qu'une monnaie spécifique devrait être utilisée à cette fin.

22. Je souligne dès à présent qu'il en est ainsi, alors même que la dimension internationale, et non uniquement intracommunautaire, de l'obligation de transparence et d'information complète sur les prix, qui résulte dudit article 23, a été pleinement prise en compte par le législateur [13], lors de l'élaboration de ce règlement [14].

23. *S'agissant de l'article 2, point 18,* dudit règlement, qui définit la notion de « tarifs des passagers » au sens de cet instrument, il vise certes explicitement des « prix exprimés en euro ou en monnaie nationale », sans cependant préciser ce qu'il convient d'entendre par les deux derniers mots de cette locution, notamment sans indiquer s'il s'agit de la « monnaie nationale » d'un État membre [15] et surtout, en l'occurrence, sans spécifier s'il est ou non loisible aux transporteurs d'opter pour la monnaie de leur choix [16].

24. Le fait que l'adjectif « local » soit utilisé dans plusieurs versions linguistiques de cette disposition [17] ne me paraît pas décisif. Même si un tel adjectif est, selon moi, susceptible de refléter davantage une idée de proximité que les termes renvoyant à un pays qui sont utilisés dans d'autres versions [18], force est de constater que le règlement n 1008/2008 ne contient aucune indication concernant le point de savoir ce qu'il faudrait ici entendre par un caractère « local » et quel serait le critère de proximité pertinent à cet égard [19]. Au demeurant, à supposer que cette variation terminologique puisse être

10 Voir l'intitulé de l'article 23 du règlement nº 1008/2008, qui mentionne aussi la « non-discrimination », laquelle fait l'objet du paragraphe 2 de ce même article.

11 Sur les finalités de ces exigences, voir points 44 et suiv. des présentes conclusions.

12 Voir aussi point 27 des présentes conclusions.

13 En particulier, la communication de la Commission au Parlement européen, du 21 avril 2008, concernant la position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption du futur règlement nº 1008/2008 [COM(2008) 175 final, p. 4] précise que « le champ d'application de l'obligation de transparence de l'information [...] a été étendu à *tous les vols au départ de la Communauté, y compris les vols opérés par des compagnies des pays tiers* (article 24 [devenu article 23]). [...] [La dernière phrase du] considérant 15 [devenu considérant 16] *encourage* les compagnies communautaires à faire montre du même niveau de transparence *pour les vols [au départ de pays tiers et] à destination d'un aéroport de la Communauté* » (souligné par mes soins).

14 Sur la genèse de ces dispositions, voir aussi points 29 et suiv. des présentes conclusions.

15 La terminologie employée à cet article 2, point 18, n'exclut pas a priori que la « monnaie nationale » puisse être celle d'un État tiers, étant observé que les considérants 8, 10 et 16 ainsi que les articles 13, 15 et 22 du même règlement font référence aux services aériens présentant un lien de rattachement avec des pays tiers. Cependant, il me paraît probable que le législateur ait plutôt envisagé la monnaie d'un État membre n'ayant pas adopté l'euro, celui-ci constituant l'autre possibilité prévue audit point 18. En tout état de cause, même si la Verbraucherzentrale et Germanwings ont proposé de répondre à la seconde question préjudicielle en spécifiant « monnaie nationale *de l'État membre* » (souligné par mes soins), la Cour n'aura, selon moi, pas à se prononcer sur ce point, eu égard aux circonstances factuelles de la présente affaire.

16 Selon la juridiction de renvoi, si la formule utilisée avait été « prix exprimés en euro ou en *une* monnaie nationale » (souligné par mes soins), il en aurait découlé plus clairement que le législateur entendait accorder un tel choix. Je ne suis pas convaincu par cet argument.

17 Notamment, les versions en langue espagnole (« moneda local »), en langue danoise (« lokal valutale »), en langue anglaise (« local currency »), en langue italienne (« valuta locale »), en langue néerlandaise (« lokale valuta ») et en langue portugaise (« moeda local »).

18 Notamment, les versions en langue allemande (« Landeswährung »), en langue française (« monnaie nationale ») et en langue suédoise (« nationell valuta »).

19 Voir aussi point 27 des présentes conclusions.

considérée comme déterminante dans la présente affaire, il est de jurisprudence constante qu'en cas de disparité entre les diverses versions linguistiques, la disposition en cause doit être interprétée en fonction de l'économie générale et de la finalité de la réglementation dont elle constitue un élément [20].

25. Je note que la locution « prix exprimés en euro ou en monnaie nationale », qui est invoquée par la juridiction de renvoi, figure aussi, sans autre précision, au point 19 du même article 2, pour définir la notion de « tarifs de fret » voisine de celle de « tarifs des passagers ». Selon moi, et selon l'avis émis par la Commission lors de l'audience, il conviendra de garder à l'esprit cette similitude terminologique lorsqu'il sera procédé à l'interprétation dudit point 18 dans la présente affaire [21].

26. Par ailleurs, j'observe que le concept de « prix définitif », visé à l'article 23, paragraphe 1, et au considérant 16 du règlement nº 1008/2008, n'est pas équivalent au concept de « tarifs des passagers », tel que défini à l'article 2, point 18, de ce règlement [22]. Certes, ils se recoupent en partie, puisque le premier concept englobe le second [23], de sorte qu'il y a bien lieu d'interpréter lesdites dispositions de façon combinée dans la présente affaire [24]. Néanmoins, comme Germanwings et la Commission l'ont évoqué, les éléments du « prix définitif » qui s'ajoutent au « tarif des passagers » aux termes dudit article 23 ne sont pas couverts par ledit article 2, point 18, puisque celui-ci définit uniquement cette dernière notion [25], ce qui milite en défaveur de la thèse selon laquelle la formule « en euro ou en monnaie nationale » figurant à l'article 2 imposerait le recours à une monnaie nationale précise pour fournir les informations exigées à l'article 23.

27. Surtout, à l'instar de Germanwings et de la Commission, je souligne que *le législateur de l'Union s'est abstenu*, à l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, de donner une consigne explicite, et notamment de fixer des critères précis d'identification, concernant la monnaie que les transporteurs aériens devraient utiliser pour informer les clients de leurs tarifs. Il a procédé ainsi, alors même qu'il avait manifestement conscience du fait que diverses monnaies nationales avaient vocation à être utilisées alternativement à l'euro, comme le révèle le libellé de l'article 2, point 18, de ce règlement, et alors même qu'il a veillé à adopter des règles détaillées s'agissant de l'obligation pour les transporteurs aériens de toujours indiquer le prix des vols qu'ils commercialisent de façon complète et définitive [26].

28. J'estime que cette absence délibérée d'indications s'agissant de la monnaie à utiliser peut être comprise comme reflétant la volonté du législateur de ne pas imposer de contraintes particulières aux transporteurs à cet égard [27]. Mon point de vue est renforcé par les considérations qui suivent.

20 Voir, notamment, arrêt du 22 mars 2018, Anisimovienė e.a. (C-688/15 et C-109/16, EU:C:2018:209, point 78).

21 À ce sujet, voir aussi point 66 des présentes conclusions.

22 Je précise que la notion de « tarif(s) des passagers » est employée non seulement à l'article 23 dudit règlement, mais également à son considérant 15 ainsi qu'à ses articles 16 et 22.

23 Aux termes dudit article 23, paragraphe 1, « *[l]e prix définitif* à payer [...] *inclut le tarif des passagers* [...] applicable *ainsi que* l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication » (souligné par mes soins).

24 À ce dernier égard, voir aussi point 16 des présentes conclusions.

25 En ce sens, au sujet du régime applicable aux différents éléments composant le prix définitif, voir arrêt du 6 juillet 2017, Air Berlin (C-290/16, EU:C:2017:523, points 23 et suiv.).

26 Sur la teneur desdites règles et s'agissant des objectifs poursuivis par l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, voir points 44 et suiv. des présentes conclusions.

27 Voir, par analogie, s'agissant du silence du législateur, arrêt du 12 avril 2018, Fédération des entreprises de la beauté (C-13/17, EU:C:2018:246, points 34 et 35 ainsi que points 45 et suiv.).

2. Interprétation au regard de la genèse des dispositions concernées

29. L'interprétation littérale ci-dessus proposée est selon moi corroborée par une analyse de l'évolution suivie par les dispositions concernées du règlement nº 1008/2008 au cours des *travaux législatifs* ayant abouti à leur formulation actuelle. En effet, rien n'y indique que le législateur ait eu l'intention, et même ne serait-ce qu'envisagé, d'introduire des exigences particulières concernant la monnaie dans le cadre des règles énoncées à *l'article 23, paragraphe 1,* du règlement nº 1008/2008.

30. Je précise que cette disposition constitue une refonte de l'article 4 du règlement (CEE) nº 2409/92 relatif notamment aux tarifs des passagers [28], lequel prévoyait déjà une obligation de communiquer les tarifs des passagers [29], qui était cependant moins précise et moins stricte que celle actuellement prévue.

31. Les auteurs du règlement nº 1008/2008 ont clairement voulu renforcer, à son article 23, l'obligation d'information qui pesait sur les transporteurs aériens afin de favoriser, d'une part, une meilleure transparence des prix pour les passagers, en imposant la publication de tarifs incluant l'ensemble des taxes, redevances ou autres suppléments, et, d'autre part, une plus juste tarification, en luttant contre les distorsions de concurrence générées par le manque de transparence [30]. En revanche, il n'apparaît nullement qu'il ait été question d'imposer l'usage d'une monnaie déterminée à cet égard.

32. Les seules mentions relatives à la monnaie qui figurent dans les travaux préparatoires du règlement nº 1008/2008 sont celles attachées aux définitions générales données à *l'article 2*. Je note que l'expression « prix exprimés en euro ou en monnaie nationale », employée à l'article 2, points 18 et 19, de ce règlement, était déjà présente en substance dans les dispositions correspondantes de l'article 2, sous a) et d), du règlement nº 2409/92, qui se référaient aux « prix exprimés en écus ou en monnaie nationale ». Le remplacement du terme « écus » par le terme « euro », au sein du règlement nº 1008/2008, me paraît tout simplement lié à l'introduction de l'euro comme monnaie unique dans certains États membres [31].

33. S'agissant de l'expression « en monnaie nationale », qui figurait à quatre reprises à l'article 2 du règlement nº 2409/92 [32], les travaux préparatoires de ce dernier ne donnent aucune indication permettant d'étayer la thèse selon laquelle le législateur aurait entendu exiger des transporteurs aériens qu'ils utilisent une monnaie nationale spécifique lors de la communication de leurs tarifs. À l'inverse, il en ressort clairement que les initiateurs de ce règlement cherchaient à permettre aux compagnies d'« offrir aux consommateurs un choix de services aériens suffisant à des prix raisonnables» [33].

28 Règlement du Conseil, du 23 juillet 1992, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens (JO 1992, L 240, p. 15), qui a été abrogé par le règlement nº 1008/2008 (voir article 27 de ce dernier).

29 Comme suit : « Les transporteurs aériens opérant dans la Communauté communiquent tous leurs tarifs aériens de passagers et tarifs de fret standard à toute personne qui en fait la demande ».

30 Voir proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté, datée du 18 juillet 2006 [COM(2006) 396 final, exposé des motifs, p. 2, 4 et 10, ainsi que considérant 15 et article 24, paragraphe 1]. Voir aussi rapport du Parlement européen, du 11 mai 2007, sur cette proposition (A6-178/2007, p. 25 à 29 et 33) ; avis du Comité économique et social européen, du 31 mai 2007, sur cette proposition (JO 2007, C 175, p. 85, point 8), ainsi que communication de la Commission mentionnée à la note en bas de page 13 des présentes conclusions (p. 3 et 4).

31 À ce sujet, voir considérants 2 et 6 ainsi que article 2 du règlement (CE) nº 1103/97 du Conseil, du 17 juin 1997, fixant certaines dispositions relatives à l'introduction de l'euro (JO 1997, L 162, p. 1), ainsi que considérant 2 et article 2 du règlement (CE) nº 974/98 du Conseil, du 3 mai 1998, concernant l'introduction de l'euro (JO 1998, L 139, p. 1).

32 Voir points a) à d) dudit article 2, qui définissaient, respectivement, les notions de « tarif aérien », de « prix d'affrètement par siège », de « tarif charter » et de « tarifs de fret ».

33 Voir exposé des motifs de la Commission dans sa proposition de règlement (CEE) du Conseil sur les tarifs et les taux de fret des services aériens, datée du 18 septembre 1991 [COM(91) 275 final, p. 3]. Sur la libéralisation de la fixation desdits tarifs, voir p. 14 à 16 de ce document.

34. J'observe que la formule « en monnaie nationale » était aussi utilisée, sans autre précision, aux articles 2, sous a), des précédents instruments relatifs aux tarifs des services aériens auxquels le préambule du règlement nº 2409/92 se réfère [34]. Dans ce dernier, elle est venue compléter, à titre d'alternative, la formule « en écus », seule envisagée par la Commission initialement [35], à la suite d'une demande d'amendement quelque peu différente émanant du Parlement européen [36] et relayée par le Comité économique et social [37]. Lors de l'audience, la Commission a indiqué ne pas disposer d'éléments concernant les raisons exactes des changements successivement opérés pour aboutir à l'expression « prix exprimés [...] en monnaie nationale » figurant à l'article 2, sous a), du règlement nº 2409/92 [38], expression reprise à l'article 2, point 18, du règlement nº 1008/2008.

35. En tout état de cause, il ressort, à mes yeux, de l'ensemble des travaux préparatoires ci-dessus évoqués qu'il n'a nullement été question d'adopter une règle, et encore moins des critères d'identification corrélatifs, qui imposerait l'usage d'une monnaie nationale spécifique en vertu de l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008. L'approche que je propose n'est pas contredite, voire est confirmée, par des éléments contextuels, qui vont à présent être analysés.

3. Interprétation au regard du contexte des dispositions concernées

36. *En premier lieu,* je constate que l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, sur lequel l'action de la requérante au principal est fondée, figure au *chapitre IV* de ce règlement, relatif aux « Dispositions tarifaires », tandis que l'article 2, point 18, où il est fait mention de « prix exprimés [...] en monnaie nationale », figure à son chapitre I, relatif aux « Dispositions générales ».

37. Le lien matériel entre ces deux dispositions, tel qu'il est établi dans la décision de renvoi, n'est donc pas évident, même si les définitions données à l'article 2 valent pour l'article 23, comme d'ailleurs pour toutes les autres dispositions dudit règlement, ce qui justifie d'interpréter le dernier de ces articles à la lumière du premier [39]. De surcroît, je rappelle que la notion de « tarifs des passagers » qui est définie à l'article 2, point 18, ne recoupe pas totalement les notions contenues à l'article 23, paragraphe 1 [40].

38. Dans ce contexte, j'estime que, en l'absence d'un renvoi exprès entre ces dispositions du règlement nº 1008/2008, il ne saurait être considéré que, par la formule employée à l'article 2, point 18, le législateur a entendu limiter le choix des transporteurs quant à la monnaie nationale dans laquelle ils doivent communiquer les informations tarifaires qu'ils sont tenus de fournir en application de l'article 23, paragraphe 1.

34 Voir directive 87/601/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, sur les tarifs des services aériens réguliers entre États membres (JO 1987, L 374, p. 12) et règlement (CEE) nº 2342/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, sur les tarifs des services aériens réguliers (JO 1990, L 217, p. 1). Je note que n'a pas été retenue, dans la directive 87/601, la formule « monnaie ayant localement cours légal », sans critère de localisation, à l'origine prévue par la Commission (voir proposition de directive du Conseil, du 27 octobre 1981, sur les tarifs des transports aériens réguliers entre États membres, JO 1982, C 78, p. 6).

35 Voir article 2 de la proposition susmentionnée [COM(91) 275 final, p. 57].

36 Voir rapport de la commission des transports et du tourisme du Parlement du 27 mars 1992 (A3-142/92, p. 16, amendement nº 5, libellé comme suit : « prix à payer en écus/*monnaie locale appropriée* », et p. 28, où il est indiqué que « [l]a possibilité de libeller les tarifs [...] en monnaie nationale semble judicieuse compte tenu de la pratique actuelle, mais un contrôle devrait être assuré de façon à éviter que cette option ne soit, par exemple, mise à profit pour masquer des différences entre les tarifs intérieurs et extérieurs »), ainsi que avis du Parlement du 8 avril 1992 sur la proposition en question de la Commission (JO 1992, C 125, p. 147, amendement nº 23).

37 Dans son avis du 29 avril 1992, ce comité estime pertinent de « faire allusion [dans la définition du "tarif aérien"] *aux devises nationales ainsi qu'à l'écu* en attendant son instauration en tant que monnaie commune » (JO 1992, C 169, p. 20, point 5.2.1.1.1, souligné par mes soins).

38 Sachant que la proposition modifiée présentée par la Commission le 19 juin 1992 [COM(92) 274 final, JO 1992, C 206, p. 54, amendement nº 5] reprenait le libellé proposé par le Parlement (« prix à payer en écus/monnaie locale appropriée »), lequel n'a toutefois pas été conservé dans la version finale du règlement nº 2409/92 (« prix exprimés en écus ou en monnaie nationale »).

39 Voir point 16 des présentes conclusions.

40 Voir point 26 des présentes conclusions.

39. *En deuxième lieu*, je relève que la juridiction de renvoi évoque la « liberté de tarification » consacrée à *l'article 22* du règlement nº 1008/2008 [41] pour étayer la thèse selon laquelle l'article 23, paragraphe 1, de celui-ci n'impose pas l'usage d'une monnaie nationale déterminée. La Verbraucherzentrale objecte que cette liberté ne serait pas entravée du seul fait qu'il y aurait lieu d'indiquer les tarifs dans une monnaie spécifique, tandis que Germanwings soutient que la règle ainsi prévue inclurait la liberté de choisir la monnaie dans laquelle les tarifs des passagers sont libellés.

40. Si je prône également la thèse mentionnée ci-dessus, je ne partage néanmoins pas le point de vue de Germanwings selon lequel l'article 22 de ce règlement devrait jouer un rôle déterminant pour la réponse à apporter à la première question préjudicielle. En effet, il ressort de la jurisprudence de la Cour que la liberté consacrée audit article est l'aboutissement d'une élimination progressive du contrôle des prix exercé par les États membres, la libéralisation du marché aérien ayant eu pour objectif de parvenir à une plus grande diversification de l'offre ainsi qu'à une tarification plus basse au bénéfice des consommateurs [42].

41. Ledit article 22 a pour objet une dérégulation du secteur [43], qui permet aux transporteurs aériens de déterminer librement la valeur attribuée à leurs prestations de services. Il n'a donc, selon moi, pas d'incidence en ce qui concerne le choix de la monnaie dans laquelle les tarifs des passagers devraient être communiqués. Néanmoins, l'esprit de libéralisation qui sous-tend cette disposition, ainsi que la Commission l'a indiqué [44], est bien de nature à conforter l'interprétation selon laquelle le règlement nº 1008/2008 n'impose pas de contrainte à ce sujet.

42. *En troisième lieu,* s'agissant du *contexte plus général* dans lequel s'inscrit l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, j'observe que, comme la Commission y a fait allusion, la directive 98/6/CE [45], qui porte spécifiquement sur l'indication des prix des produits offerts aux consommateurs, ne contient pas davantage de règles contraignantes concernant la monnaie dans laquelle le prix à payer doit être libellé, alors même que cette problématique n'a pas été occultée par le législateur [46]. La directive 2011/83/UE [47], qui a pour objet la protection des consommateurs – notamment en termes d'information sur les prix – dans le cadre de la conclusion de contrats avec des professionnels, ne prévoit rien non plus à ce sujet [48].

43. Les considérations ci-dessus exposées sont, à mon sens, parfaitement compatibles avec l'interprétation téléologique, qui va suivre, des dispositions concernées par la présente demande de décision préjudicielle.

41 Aux termes de l'article 22, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, hormis dans le cadre des obligations de service public visées à l'article 16 de celui-ci, « les transporteurs aériens [...] fixent librement les tarifs des passagers [...] pour les services aériens intracommunautaires ».

42 Voir arrêt du 6 juillet 2017, Air Berlin (C-290/16, EU:C:2017:523, points 46 et 47), où la Cour a précisé que l'objectif ainsi poursuivi par l'article 22, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008 n'induit pas que les contrats de transport aérien ne seraient pas soumis au respect des règles générales protégeant les consommateurs contre les clauses abusives.

43 Voir, également, conclusions de l'avocat général Bot dans l'affaire Vueling Airlines (C-487/12, EU:C:2014:27, points 27 et suiv.).

44 Dans ses observations écrites, la Commission a mis en exergue que l'article 22 du règlement nº 1008/2008 a considérablement renforcé la liberté de tarification par rapport aux dispositions qui figuraient aux articles 5 à 8 du règlement nº 2409/92.

45 Directive du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 1998, relative à la protection des consommateurs en matière d'indication des prix des produits offerts aux consommateurs (JO 1998, L 80, p. 27).

46 La Commission a publié, le 21 juin 2006, un rapport sur l'application de la directive 98/6, dans lequel elle indique que, conformément à son article 4, paragraphe 1, certains États membres ont fixé des limites concernant l'affichage des prix en monnaie nationale et en euros qui étaient applicables au cours de la période transitoire de passage à l'euro [voir communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, COM(2006) 325 final, point 4].

47 Directive du Parlement européen et du Conseil, du 25 octobre 2011, relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO 2011, L 304, p. 64).

48 Voir communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, du 19 décembre 2011, intitulée « Une vision européenne pour les passagers, Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport » [COM(2011) 898 final, point 3.2].

4. Interprétation au regard des objectifs des dispositions concernées

44. Ainsi que la Cour l'a déjà mis en exergue, il ressort clairement tant de l'intitulé de l'article 23 du règlement nº 1008/2008 que des termes du paragraphe 1 dudit article que cette disposition « vise à garantir, notamment, l'information et la transparence des prix des services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et contribue, partant, à assurer la protection du client recourant à ces services» [49].

45. Dans la même optique, le considérant 16 de ce règlement énonce que « [l]es clients devraient pouvoir comparer effectivement le prix des services aériens pratiqués par différentes compagnies aériennes ». Il ajoute que, « [p]ar conséquent, le prix définitif à payer par le client », pour des services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire de l'Union, « devrait toujours être indiqué toutes taxes, redevances et charges comprises ».

46. Selon la juridiction de renvoi et la Verbraucherzentrale, l'objectif de comparaison effective des prix indiqué à la première phrase dudit considérant 16 serait compromis s'il était loisible à tout transporteur aérien d'indiquer dans la monnaie de son choix les tarifs des passagers pour un vol au sein de l'Union. Je n'adhère pas à ce point de vue, de même que Germanwings et la Commission.

47. *En premier lieu,* je précise qu'il m'apparaît, au vu de la genèse de l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, que le renforcement de la *protection des clients* [50] est, certes, l'une des finalités ayant présidé à l'adoption de cette disposition, mais que celle-ci a aussi eu pour but d'assurer une *concurrence* plus saine entre les transporteurs aériens [51]. Cette double préoccupation ressort également d'instruments antérieurs [52] et ultérieurs [53] en la matière.

48. Il serait donc souhaitable, à mon sens, de se garder de procéder à une interprétation de cette disposition tellement large qu'elle conduirait à favoriser principalement, voire exclusivement, les intérêts des clients [54], sans tenir suffisamment compte des contraintes qui pèsent sur les transporteurs aériens, de façon explicite, et des marges de manœuvre qui leur ont été laissées, de façon implicite, au regard dudit règlement.

49. À cet égard, je relève, *en deuxième lieu,* que pour permettre la réalisation des objectifs susmentionnés, le législateur de l'Union a encadré la liberté de tarification accordée aux transporteurs aériens. Il a expressément imposé à ces transporteurs de publier des *informations complètes sur leurs tarifs* de transport de passagers et sur les conditions dont ces derniers sont assortis, ainsi que précisé que lesdits tarifs doivent comprendre l'ensemble des taxes, redevances et droits applicables [55].

49 Voir arrêts du 15 janvier 2015, Air Berlin (C-573/13, EU:C:2015:11, point 33), et du 6 juillet 2017, Air Berlin (C-290/16, EU:C:2017:523, point 30), ainsi que la jurisprudence y citée.

50 Contrairement à la proposition initiale de la Commission [COM(2006) 396 final, p. 10, 13 et 50], les considérants 15 et 16 ainsi que l'article 23 du règlement nº 1008/2008 visent les « clients », à savoir les personnes effectuant l'achat de billets d'avion, étant observé qu'il est possible que les « passagers », à savoir les personnes voyageant avec ces billets, ne les aient pas achetés eux-mêmes.

51 Voir point 31 des présentes conclusions et documents cités dans la note afférente à ce point.

52 Ainsi, le cinquième considérant du règlement nº 2409/92, abrogé par le règlement nº 1008/2008, indiquait qu'il convenait « de compléter la libre fixation des tarifs par des dispositions appropriées visant à sauvegarder les intérêts des consommateurs et de l'industrie ».

53 Voir, en particulier, la communication susmentionnée [COM(2011) 898 final, point 3.2].

54 Une interprétation large est davantage justifiée dans le cadre des règles du droit de l'Union relatives à l'indemnisation et à l'assistance des passagers en cas d'annulation ou de retard d'un vol, lesquelles visent expressément à garantir un niveau élevé de protection des passagers (voir, notamment, arrêts du 4 octobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, points 23 et 34, ainsi que du 4 octobre 2012, Rodríguez Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, points 25 et 33).

55 À ce sujet, voir les passages des documents préparatoires qui sont mentionnés à la note en bas de page 30 des présentes conclusions.

50. Ainsi, l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008 énonce, de façon très détaillée, toute une série d'exigences concernant les données qui doivent être systématiquement communiquées dans ce cadre [56], en assortissant ces exigences de sanctions éventuelles [57]. Je souligne que l'obligation d'indiquer à tout moment le montant final à payer favorise la transparence des prix et permet de contrecarrer la pratique déloyale, précédemment suivie par certains transporteurs aériens, qui consistait à proposer un prix incomplet au début de la transaction et à ajouter divers suppléments juste avant la fin de celle-ci [58].

51. Le considérant 16 de ce règlement suit la même logique, en indiquant quels sont les éléments que le prix définitif doit nécessairement inclure, comme le confirme la deuxième phrase de ce considérant, laquelle vient clarifier la teneur de sa première phrase, qui est à tort invoquée de façon isolée par la Verbraucherzentrale.

52. Contrairement à ce que cette partie au principal apparaît soutenir, l'objectif visé par ces dispositions est non pas de permettre au client d'évaluer le caractère plus ou moins élevé du tarif des passagers dans la monnaie qu'il connaît le mieux, mais d'assurer une transparence consistant à ce que tous les éléments du prix soient bien indiqués dans le prix définitif et, partant, de garantir au client une véritable possibilité de comparaison. J'ajoute que je partage l'avis émis par la Commission, lors de l'audience, selon lequel rien n'indique que la protection des consommateurs recherchée par le règlement nº 1008/2008 comprenne la protection de ces derniers contre le risque de pertes liées aux opérations de change.

53. De surcroît, si l'usage d'une monnaie spécifique avait paru constituer un élément déterminant pour atteindre les objectifs d'information et de transparence des prix qu'ils visaient, les auteurs du règlement nº 1008/2008 n'auraient pas manqué de poser cette règle et de définir les critères permettant d'identifier la monnaie pertinente. Dès lors que le législateur ne l'a aucunement fait, je considère qu'il n'appartient pas à la Cour d'y procéder par substitution, et ce d'autant moins que l'adoption d'une telle règle n'était, selon moi, pas nécessaire pour assurer la protection des clients.

54. En effet, je souligne, *en troisième lieu,* que, outre les difficultés liées à la définition éventuelle de critères adéquats [59], il n'est, à mes yeux, pas certain que le fait d'imposer l'emploi d'une monnaie nationale spécifique *permette davantage au client d'analyser effectivement* le prix des services pratiqués par différents transporteurs aériens, conformément à l'objectif de comparabilité effective et de transparence des prix poursuivi par l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008, lu à la lumière du considérant 16 de celui-ci [60].

55. Il est vrai que, même si elle apparaît ne pas avoir été prévue dans le règlement nº 1008/2008, une limitation du nombre des monnaies nationales pouvant être employées par les transporteurs aériens pour exprimer leurs tarifs des passagers, comme le propose la Verbraucherzentrale, permettrait à première vue de faciliter la comparaison des offres proposées pour un service identique.

56 La Cour a précisé la portée des règles énoncées à cette disposition, notamment quant au contenu des données à communiquer aux clients et quant aux modalités de cette communication (voir arrêts du 19 juillet 2012, ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, points 11 à 20 ; du 18 septembre 2014, Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:2232, points 32 à 39 ; du 15 janvier 2015, Air Berlin, C-573/13, EU:C:2015:11, points 20 à 45, ainsi que du 6 juillet 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, points 18 à 36).

57 Aux termes de l'article 24 de ce règlement, « [l]es États membres veillent au respect des règles énoncées dans le [chapitre relatif aux dispositions tarifaires] et fixent des sanctions en cas d'infraction [qui doivent être] efficaces, proportionnées et dissuasives ».

58 Voir, également, Grard, L., « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Revue de droit des transports*, 2008, nº 12, commentaire 260, section 3.B.

59 À ce sujet, voir points 59 et suiv. des présentes conclusions.

60 Par contraste, notamment, avec les obligations imposées aux transporteurs aériens d'indiquer le prix définitif lors de chaque indication des prix des services aériens et pour chaque service aérien dont le tarif est affiché, ainsi que le montant des différents éléments composant le prix définitif (voir arrêts du 15 janvier 2015, Air Berlin, C-573/13, EU:C:2015:11, points 34 et 41, ainsi que du 6 juillet 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, points 24 et 36).

56. Cependant, à supposer que la Cour admette l'existence d'une obligation d'utiliser telle ou telle monnaie nationale, la gêne occasionnée par l'usage de différentes monnaies ne disparaîtrait pas totalement pour autant. En effet, ainsi que la Commission l'a évoqué, si le libellé de l'article 2, point 18, dudit règlement devait être considéré comme décisif à cet égard, la formule alternative « prix exprimés en euro ou en monnaie nationale » qui y figure peut être comprise comme autorisant toujours un transporteur aérien à libeller ses prix en euros [61], tandis que ses concurrents seraient susceptibles d'opter au contraire pour la monnaie nationale déterminée. Ainsi, du fait de la possibilité que le tarif d'un service soit indiqué de deux façons distinctes, la comparaison effective des prix pourrait en théorie rester malaisée pour le client, même si cette difficulté supposée n'est pas forcément avérée en pratique selon moi.

57. Les problèmes liés à la possibilité d'utiliser des monnaies différentes peuvent, en fait, être limités par plusieurs facteurs qui facilitent la comparaison [62]. Par ailleurs, il ne me paraît pas indispensable d'exiger que les prix des vols soient indiqués dans une monnaie précise, dès lors qu'une régulation peut, dans une certaine mesure, s'opérer de façon naturelle sur ce marché, par le seul fait qu'un client potentiel est susceptible de se détourner spontanément des transporteurs aériens qui indiqueraient leurs prix dans une monnaie lui paraissant incongrue ou impraticable.

58. Eu égard à l'ensemble de ces considérations, je propose de répondre à la première question préjudicielle que l'article 23, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008, lu en combinaison avec l'article 2, point 18, de celui-ci, doit être interprété en ce sens que, lors de la publication de leurs tarifs des passagers, les transporteurs aériens ne sont pas tenus d'exprimer ces tarifs en une monnaie nationale déterminée, dans l'hypothèse où ils ne sont pas exprimés en euros.

B. Sur les critères d'identification de la monnaie nationale éventuellement imposée lors de la publication des tarifs des passagers (seconde question)

59. La seconde question préjudicielle est posée uniquement dans l'hypothèse où la Cour répondrait à la première question préjudicielle en ce sens qu'il résulte de l'article 23, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008 une obligation pour les transporteurs aériens de publier leurs tarifs des passagers en une monnaie nationale déterminée. Compte tenu du fait que je propose d'apporter une réponse inverse à la première question, je considère qu'il n'y aura pas lieu de répondre à cette seconde question. Les observations succinctes qui suivent seront donc présentées seulement *à titre subsidiaire*.

60. Par cette question, la juridiction de renvoi invite la Cour à dire en quelle monnaie nationale les tarifs des passagers peuvent être indiqués, conformément aux dispositions susmentionnées, dans une situation telle que celle en cause au principal, à savoir lorsqu'un transporteur aérien établi dans un État membre (en l'occurrence, en Allemagne) vend, au moyen de son site Internet portant un nom de domaine de premier niveau qui le rattache à cet État (ici, « www.germanwings.de» [63]), à un consommateur se trouvant dans ce même pays, un service aérien dont le lieu de départ se situe dans un autre État membre (en l'espèce, au Royaume-Uni). Elle demande, en outre, s'il revêt une importance, à cet égard, que l'ensemble des transporteurs aériens ou une très grande majorité d'entre eux indiquent ces tarifs dans la monnaie nationale en vigueur au lieu de départ.

61 La Commission considère, à juste titre selon moi, que les tarifs des passagers devraient pouvoir être exprimés en euros quels que soient les aéroports entre lesquels la liaison est proposée.

62 D'une part, comme cela est indiqué à la fin de la seconde question préjudicielle, il semble fréquent que les transporteurs aériens expriment leurs tarifs dans la monnaie du lieu de départ d'un vol, ce qui induit la publication des informations dans une seule et même monnaie. D'autre part, il arrive aussi que les transporteurs prennent soin d'indiquer leurs tarifs à la fois en euros et en monnaie nationale, ce qui multiplie les points de comparaison. Enfin, il n'est pas rare que le client, ou l'agence de voyage qui lui vend le vol, ait recours à un logiciel de conversion, ce qui remédie à la différence de monnaies.

63 D'après les indications de la juridiction de renvoi, qui seules font foi en principe, étant toutefois précisé que Germanwings a soutenu, lors de l'audience, que l'extension serait en réalité « .com/de », le premier niveau étant « .com » – ce qui ne serait pas un domaine de premier niveau spécifique à un pays – et la barre oblique qui précède le « de » n'indiquant que la langue du site Internet.

61. La Verbraucherzentrale allègue qu'il conviendrait de se baser sur la monnaie nationale de l'État membre dont le droit est applicable pour l'exécution du contrat conclu entre le transporteur aérien et le consommateur à qui s'adresse la publicité, en vertu des règles de conflit de lois figurant à l'article 5 du règlement nº 593/2008 [64]. Il en résulterait que, dans les circonstances du litige au principal, le tarif du vol en cause aurait dû être indiqué dans la monnaie allemande, c'est-à-dire en euros, et non dans la monnaie britannique, c'est-à-dire en livres sterling.

62. En revanche, Germanwings soutient que les tarifs des passagers doivent être indiqués en euros ou dans la monnaie nationale de l'État membre du lieu de départ et que les autres critères de rattachement mentionnés dans la seconde question préjudicielle sont sans incidence sur la détermination de la monnaie nationale, au sens du règlement nº 1008/2008. La juridiction de renvoi paraît incliner en faveur de cette interprétation.

63. Pour sa part, la Commission suggère d'interpréter l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008 en ce sens qu'il *ne s'oppose pas* à ce que les transporteurs aériens expriment les tarifs des passagers, les prix définitifs et les autres éléments mentionnés dans cette disposition dans la monnaie du lieu de départ. Je partage ce dernier avis, à titre subsidiaire, étant précisé que, selon moi, ledit article 23, paragraphe 1, ne contient aucune prescription à ce sujet [65].

64. *Premièrement*, j'estime que le critère du *lieu de départ du vol concerné* peut être pertinent pour déterminer la monnaie nationale dans laquelle les tarifs des passagers devraient être libellés. En effet, comme la juridiction de renvoi le souligne, le lieu de départ du vol étant nécessairement commun à tous les services aériens comparés, la monnaie nationale utilisée par les différents transporteurs pour libeller leurs offres serait la même pour tous ces services, ce qui faciliterait la comparaison effective des prix, notamment, visée par le règlement nº 1008/2008 [66]. La Commission fait aussi valoir à juste titre qu'il s'agit là d'un critère qui est objectivement lié à la transaction, car c'est en ce lieu que commence l'exécution du service convenu [67]. En outre, il paraît raisonnable de considérer que le client qui devra se rendre au lieu de départ du vol dont il envisage de faire l'acquisition est censé connaître et savoir utiliser la monnaie ayant cours dans ce pays, de même que le transporteur qui fournit ce service.

64 Règlement du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 2008, sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) (JO 2008, L 177, p. 6), dont l'article 5 énonce :
« 2. À défaut de choix exercé conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique.
Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers, conformément à l'article 3, que la loi du pays dans lequel :
a) le passager a sa résidence habituelle, ou
b) le transporteur a sa résidence habituelle, ou
c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou
d) le lieu de départ est situé, ou
e) le lieu de destination est situé.
3. S'il résulte de l'ensemble des circonstances de la cause que le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé au paragraphe 1 ou 2, la loi de cet autre pays s'applique. »

65 Eu égard aux considérations exposées dans le cadre de la réponse à la première question préjudicielle (voir points 15 et suiv. des présentes conclusions).

66 À ce dernier égard, voir points 44 et suiv. des présentes conclusions.

67 Voir, par analogie, arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a. (C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 68), rendu en matière de compétence judiciaire, aux termes duquel « le lieu de départ et le lieu d'arrivée de l'avion doivent être considérés, au même titre, comme les lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien ». Je note que, dans la présente affaire, la Cour n'est pas interrogée sous l'angle du lieu d'arrivée.

65. Je précise qu'il n'est pas déterminant, à mes yeux, de savoir si tous les transporteurs aériens ou une très grande majorité d'entre eux indiquent leurs tarifs dans la monnaie nationale du lieu de départ, comme cela est évoqué à la fin de la question posée [68]. Néanmoins, l'existence éventuelle de cette pratique, à supposer qu'elle soit établie, pourrait conforter l'idée selon laquelle les transporteurs seraient facilement en mesure de respecter ledit critère.

66. De surcroît, retenir comme critère le lieu de départ du vol serait compatible avec le fait qu'il conviendrait de donner à l'expression « monnaie nationale » utilisée à l'article 2, point 18, dudit règlement, concernant les tarifs des passagers, un sens qui vaille aussi pour l'expression utilisée de façon identique au point 19 du même article, concernant les tarifs de fret [69], ce que ne permettrait pas l'adoption du critère proposé par la Verbraucherzentrale [70].

67. *Deuxièmement*, à l'instar de la juridiction de renvoi et de Germanwings, je considère que le critère du *lieu du siège* du transporteur aérien proposant le service en cause ne saurait être retenu, dès lors que les monnaies pouvant être employées pour indiquer le tarif d'un service identique varieraient alors à proportion du nombre de pays où les divers transporteurs offrant cette prestation seraient établis [71], ce qui n'aiderait pas les clients à comparer les prix.

68. *Troisièmement*, il ne serait pas davantage opportun d'adopter le critère du *nom de domaine de premier niveau de l'adresse Internet* utilisée par le transporteur aérien qui propose le service concerné. À l'instar de la juridiction de renvoi, j'estime qu'il serait aisé pour un transporteur aérien de contourner ce critère en choisissant, de façon arbitraire, un nom de domaine de premier niveau correspondant au pays dans la monnaie duquel il souhaite pouvoir indiquer ses tarifs. De surcroît, Germanwings invoque à bon droit que les noms de domaine ne sont pas toujours nationaux, donc ne renvoient pas nécessairement à un pays précis, comme tel pourrait être le cas si l'adresse se termine par « .com », hypothèse dans laquelle le critère de rattachement en question ferait alors défaut.

69. *Quatrièmement,* je ne suis pas non plus favorable ni au critère du *lieu de séjour du client* ni au critère du *lieu de la résidence habituelle du client*, étant observé que ces deux lieux ne coïncident pas nécessairement, car il peut arriver qu'une personne cherche à acquérir un service aérien dans un pays où elle ne demeure pas habituellement. Même s'il peut être supposé que le client est familiarisé avec les monnaies en vigueur dans ces lieux, lesdits critères ne sont pas appropriés à mon avis, dès lors que, au moment où le transporteur aérien formule son offre de vente, il n'est pas capable de déterminer le pays où se situe le public qui manifestera effectivement son intérêt. Comme l'évoque la juridiction de renvoi, une telle approche imposerait aux compagnies aériennes de localiser en amont l'ensemble des clients potentiels et d'indiquer, à chaque fois, des tarifs des passagers différents pour les diverses zones monétaires envisagées, ce qui me semble constituer une contrainte excessive au regard de la double finalité de la disposition en cause.

70. *Cinquièmement,* la *thèse soutenue par la Verbraucherzentrale* [72] n'emporte pas ma conviction, pour les raisons suivantes. D'une part, il peut être constaté que le règlement nº 1008/2008 n'établit aucun lien avec les dispositions du règlement nº 593/2008, alors même que celui-ci a été adopté quelques mois avant celui-là. D'autre part, selon la Verbraucherzentrale, en vertu de l'article 5, paragraphe 2, du

68 Selon la décision de renvoi, Germanwings s'est prévalue, dans le litige au principal, de ce que l'emploi de la monnaie du lieu de départ correspondrait à la pratique des transporteurs aériens. Dans ses observations écrites et orales, Germanwings a réitéré cet argument, tout en admettant, dans la réponse qu'elle propose d'apporter, que l'interprétation des dispositions du règlement nº 1008/2008 ne saurait dépendre du point de savoir si telle est bien la pratique habituelle.

69 Voir point 25 des présentes conclusions.

70 Laquelle s'appuie sur des considérations tirées de la protection des personnes transportées, qui me semblent inopérantes à l'égard du transport de fret.

71 La juridiction de renvoi donne l'exemple suivant lequel, pour un vol au départ du Royaume-Uni, le tarif pourrait être indiqué en livres sterling par un transporteur établi dans ce pays, en euros par un transporteur établi en Allemagne, en forints par un transporteur établi en Hongrie et en zlotys par un transporteur établi en Pologne.

72 Thèse rappelée au point 61 des présentes conclusions.

règlement nº 593/2008, à défaut de choix par les parties, la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle serait applicable, et donc la monnaie de ce pays devrait être utilisée lors de la publication des tarifs, pour autant que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée du vol s'y trouve aussi situé. Or, une telle approche nécessiterait que le futur passager soit localisé au moyen d'un logiciel ou qu'il indique systématiquement son lieu de résidence habituelle afin de prendre connaissance des tarifs proposés, ce qui pourrait poser des problèmes pratiques et peut-être aussi juridiques, notamment sur le plan de la protection des données à caractère personnel, ainsi que Germanwings l'a plaidé. Enfin, l'interprétation proposée par la Verbraucherzentrale omet que le paragraphe 3 du même article 5 contient une règle complémentaire de proximité qui peut, en réalité, conduire à désigner un autre pays [73], et non pas seulement celui où le passager réside.

71. Par conséquent, dans l'hypothèse où la Cour considérerait que l'article 23, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008 impose aux transporteurs aériens d'exprimer leurs tarifs des passagers en une monnaie nationale déterminée, il conviendrait selon moi de répondre à la seconde question préjudicielle que cette disposition, lue en combinaison avec l'article 2, point 18, dudit règlement, ne s'oppose pas à ce que les tarifs en question soient libellés dans la monnaie ayant cours dans le pays du lieu de départ du vol concerné.

V. Conclusion

72. Au vu des considérations qui précèdent, je propose à la Cour de répondre aux questions préjudicielles posées par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) de la manière suivante :

L'article 23, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, lu en combinaison avec l'article 2, point 18, de celui-ci, doit être interprété en ce sens que, lors de la publication de leurs tarifs des passagers, les transporteurs aériens ne sont pas tenus d'exprimer ces tarifs en une monnaie nationale déterminée, dans l'hypothèse où ils ne sont pas exprimés en euros.

73 Voir la citation dudit article 5 figurant à la note en bas de page 64 des présentes conclusions.