Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 16ης Ιανουαρίου 2025*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 3, παράγραφος 3 – Δωρεάν ταξίδι ή ταξίδι με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό – Επιβάτης που κατέβαλε μόνον τέλη και φόρους αεροπορικών μεταφορών – Κράτηση στο πλαίσιο διαφημιστικής εκστρατείας – Άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄ – Δικαίωμα μεταφοράς με άλλη πτήση σε μεταγενέστερη ημερομηνία – Δεν απαιτείται η ύπαρξη χρονικής συνάφειας μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της άλλης πτήσης που επιθυμεί ο επιβάτης»

Στην υπόθεση C-516/23,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία) με απόφαση της 8ης Αυγούστου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 10 Αυγούστου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

NW,

YS

κατά

Qatar Airways

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους N. Jääskinen, πρόεδρο του ενάτου τμήματος, προεδρεύοντα του ογδόου τμήματος, M. Gavalec (εισηγητή) και J. Passer, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– οι YS και NW, εκπροσωπούμενοι από τον M. Böse, Rechtsanwalt,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Qatar Airways, εκπροσωπούμενη από τους B. Liebert και U. Steppler, Rechtsanwälte,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον G. von Rintelen και την N. Yerrell,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 3, και του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού αριθ. (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των NW και YS, επιβατών αεροπορικών μεταφορών, και, αφετέρου, της Qatar Airways σχετικά με αγωγή αποζημίωσης λόγω παράβασης από τον εν λόγω αερομεταφορέα της υποχρέωσής του για μεταφορά των επιβατών αυτών με άλλη πτήση στον τελικό προορισμό τους.

Το νομικό πλαίσιο

Ο κανονισμός 261/2004

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2, 4, 12, και 13 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [Ευρωπαϊκή] Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

(2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.

[…]

(4) Η Κοινότητα θα πρέπει συνεπώς να ανυψώσει το επίπεδο προστασίας που προβλέπει ο [κανονισμός (ΕΟΚ) 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ 1991, L 36, σ. 5)], για να ενισχυθούν τα δικαιώματα των επιβατών αφενός, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, αφετέρου.

[…]

(12) Θα πρέπει επίσης να μειωθεί η ταλαιπωρία και η αναστάτωση των επιβατών που προκαλείται από την ματαίωση πτήσεων. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τη ματαίωση πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και επιπλέον να τους προσφέρουν μια εύλογη μεταφορά με άλλη πτήση, ώστε οι επιβάτες να μπορούν να προβούν σε άλλες διευθετήσεις. Διαφορετικά οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εξαιρουμένων των έκτακτων περιστάσεων ματαίωσης που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

(13) Οι επιβάτες των ματαιούμενων πτήσεων θα πρέπει να είναι σε θέση είτε να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους είτε να μεταφέρονται με άλλη πτήση υπό ικανοποιητικές συνθήκες και θα πρέπει να δέχονται κατάλληλη φροντίδα κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση.»

4 Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού, το οποίο επιγράφεται «Πεδίο εφαρμογής», προβλέπει στην παράγραφο 3 τα ακόλουθα:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται για τα δωρεάν ταξίδια ή τα ταξίδια με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό. Ωστόσο, εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν με εισιτήρια που εκδίδονται βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων ενός αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικού πράκτορα.»

5 Το άρθρο 5 του κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Ματαίωση», ορίζει στην παράγραφο 1, στοιχείο α′, και στην παράγραφο 3 τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8, και

[…]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

6 Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, το οποίο επιγράφεται «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει τυποποιημένη αποζημίωση των επιβατών, το ύψος της οποίας ποικίλλει, μεταξύ άλλων, ανάλογα με την απόσταση της πτήσης.

7 Το άρθρο 8 του ίδιου κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», προβλέπει τα εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει:

α) – την εντός επτά ημερών επιστροφή, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, στην τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση:

– πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν·

β) τη μεταφορά του με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, ή

γ) τη μεταφορά του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

[…]»

Ο κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008

8 Το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ 2008, L 293, σ. 3), το οποίο επιγράφεται «Πληροφόρηση και μη διακριτική μεταχείριση», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Οι αεροπορικοί ναύλοι και τα κόμιστρα που διατίθενται στο ευρύ κοινό περιλαμβάνουν τους εφαρμοστέους όρους όταν προσφέρονται ή δημοσιεύονται σε οιαδήποτε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του διαδικτύου για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη. Το καταβλητέο τελικό αντίτιμο σημειώνεται πάντοτε και περιλαμβάνει τον ισχύοντα αεροπορικό ναύλο ή κόμιστρο καθώς και όλους τους εφαρμοστέους φόρους, επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις και τέλη που είναι αναπόφευκτα και προβλέψιμα κατά τη στιγμή της δημοσίευσης. Πέραν του τελικού αντιτίμου επισημαίνονται τουλάχιστον:

α) ο αεροπορικός ναύλος ή το κόμιστρο,

β) οι φόροι,

γ) τα τέλη αερολιμένος και

δ) λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη, όπως αυτά που αφορούν την προστασία από έκνομες ενέργειες ή τα καύσιμα,

όταν τα σημεία στα οποία αναφέρονται τα στοιχεία β), γ) και δ) έχουν προστεθεί στον αεροπορικό ναύλο ή το κόμιστρο. Οι προαιρετικές επιπρόσθετες τιμολογήσεις γνωστοποιούνται σαφώς, διαφανώς και δίχως ασάφειες στην αρχή οιασδήποτε διαδικασίας κράτησης θέσεων και η αποδοχή τους από τον επιβάτη γίνεται με ενεργητική συναίνεση.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

9 Στις 5 Αυγούστου 2020 οι ενάγοντες της κύριας δίκης πραγματοποίησαν κράτηση πτήσεων μετ' επιστροφής με την Qatar Airways από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν (Γερμανία) με προορισμό το Denpasar (Ινδονησία), με ενδιάμεση στάση στην Ντόχα (Κατάρ).

10 Η κράτηση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο διαφημιστικής εκστρατείας του εν λόγω πραγματικού αερομεταφορέα. Η εκστρατεία αυτή, περιορισμένης διάρκειας, προοριζόταν μόνο για επαγγελματίες του τομέα της υγείας και τους παρείχε τη δυνατότητα να προβούν σε κράτηση πτήσεων με τον εν λόγω αερομεταφορέα καταβάλλοντας μόνον τους σχετικούς με τις κρατήσεις αυτές φόρους και τέλη.

11 Στις 13 Σεπτεμβρίου 2020 η Qatar Airways ματαίωσε τις πτήσεις για τις οποίες είχε γίνει κράτηση.

12 Επιπλέον, η Qatar Airways δεν εκτελούσε πλέον και μέχρι την άνοιξη του 2022 πτήσεις με προορισμό το Denpasar.

13 Με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 8ης Αυγούστου 2022, οι ενάγοντες της κύριας δίκης ζήτησαν από τον εν λόγω αερομεταφορέα να τους μεταφέρει με άλλη πτήση στο Denpasar στις 20 Οκτωβρίου 2022 και να εκτελέσει την πτήση επιστροφής τους στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν στις 7 Νοεμβρίου 2022, επισημαίνοντάς του ότι πρέπει να λάβει τα αναγκαία προς τούτο μέτρα πριν από τις 18 Αυγούστου 2022. Κατόπιν άπρακτης παρέλευσης της εν λόγω ταχθείσας προθεσμίας, οι ενάγοντες της κύριας δίκης πραγματοποίησαν την κράτηση των επίμαχων πτήσεων, κάνοντας χρήση των προνομίων που είχαν από πρόγραμμα τακτικών επιβατών και καταβάλλοντας το συνολικό αντίτιμο των 394,62 ευρώ. Κατά την ημερομηνία της κράτησης, το αντίτιμο αγοράς των εισιτηρίων για τις εν λόγω πτήσεις ανερχόταν σε 4 276,36 ευρώ ανά επιβάτη.

14 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης άσκησαν ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Landgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείου Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία), αγωγή κατά της Qatar Airways με αίτημα να τους καταβάλει αποζημίωση λόγω παραβάσεως από τον εν λόγω πραγματικό αερομεταφορέα της υποχρέωσης παροχής βοήθειας που υπείχε από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004.

15 Στο πλαίσιο της αγωγής αυτής το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, πρώτον, αν είναι δυνατή εν προκειμένω η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004.

16 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, αφενός, αν ένας επιβάτης πρέπει να θεωρείται ότι ταξιδεύει δωρεάν, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, όταν οφείλει να καταβάλει μόνον τους φόρους για την αεροπορική μεταφορά και τα τέλη αερολιμένος.

17 Αφετέρου, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι από τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία) προκύπτει ότι ο μειωμένος ναύλος που παρέχεται από τον αερομεταφορέα στο προσωπικό επιχείρησης η οποία έχει συνάψει συμφωνία-πλαίσιο με τον αερομεταφορέα, πρέπει να θεωρείται ότι «διατίθεται στο κοινό», κατά

την έννοια του εν λόγω άρθρου 3, παράγραφος 3. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η νομολογία αυτή μπορεί να εφαρμοστεί στην επίμαχη στην κύρια δίκη διαφημιστική εκστρατεία, δεδομένου ότι η εκστρατεία αυτή δεν αποτελεί ούτε πρόγραμμα τακτικών επιβατών ούτε εμπορικό πρόγραμμα, κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.

18 Εάν ο κανονισμός 261/2004 έχει εφαρμογή στην επίμαχη στην κύρια δίκη περίπτωση, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, δεύτερον, αν το δικαίωμα μεταφοράς με άλλη πτήση, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού αυτού, προϋποθέτει την ύπαρξη χρονικής συνάφειας μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της πτήσης που πρέπει να εκτελεστεί στο πλαίσιο της μεταφοράς με άλλη πτήση, έστω και αν η προϋπόθεση αυτή δεν προκύπτει από το γράμμα της διάταξης αυτής.

19 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι, κατά τη νομολογία του Oberlandesgericht Köln (εφετείου Κολωνίας, Γερμανία), λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, ο οποίος συνίσταται στην προστασία των επιβατών κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου ταξιδιού, η διάταξη αυτή δεν παρέχει στον επιβάτη δικαίωμα δωρεάν μεταφοράς με άλλη πτήση, που τον εξυπηρετεί, χωρίς καμία χρονική συνάφεια με το αρχικό ταξιδιωτικό σχέδιο. Κατά το αιτούν δικαστήριο, πρέπει να υφίσταται χρονική συνάφεια μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της πτήσης που πρέπει να εκτελεστεί στο πλαίσιο της μεταφοράς με άλλη πτήση. Προκύπτει, εντούτοις, ότι η νομολογία αυτή έχει ανατραπεί από το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία). Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν η απαίτηση της ως άνω χρονικής συνάφειας απορρέει από τη διάταξη αυτή, το γράμμα της οποίας δεν περιέχει καμία τέτοια ένδειξη.

20 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει ο κανονισμός 261/2004 την έννοια ότι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών ταξιδεύουν δωρεάν, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 3, [πρώτη περίοδος], περίπτωση 1, του κανονισμού, όταν καλούνται να πληρώσουν μόνον τέλη και φόρους αερομεταφορών για το αεροπορικό εισιτήριο;

2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα:

Έχει ο κανονισμός 261/2004 την έννοια ότι δεν πρόκειται για ναύλο που διατίθεται (έμμεσα) στο κοινό κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, [πρώτη περίοδος], περίπτωση 2, του κανονισμού, όταν η κράτηση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο χρονικώς και ποσοτικώς περιορισμένης προωθητικής ενέργειας του αερομεταφορέα, η οποία τέθηκε στη διάθεση συγκεκριμένης επαγγελματικής κατηγορίας;

3) Σε περίπτωση που δοθεί αρνητική απάντηση και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα και θεωρηθεί ότι τυγχάνει εφαρμογής ο κανονισμός 261/2004:
α) Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού την έννοια ότι μεταξύ της αρχικώς κρατηθείσας και ματαιωθείσας πτήσης και της μεταφοράς με άλλη πτήση σε μεταγενέστερο χρόνο που επιθυμεί ο επιβάτης πρέπει να υφίσταται χρονική συνάφεια;
β) Πώς θα έπρεπε να οριοθετείται, κατά περίπτωση, η εν λόγω χρονική συνάφεια;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

21 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, πρώτη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ένας επιβάτης ταξιδεύει δωρεάν, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, όταν, για την πραγματοποίηση της κράτησής του, όφειλε να καταβάλει μόνον φόρους αεροπορικών μεταφορών και τέλη.

22 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, πρώτη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στα δωρεάν ταξίδια.

23 Επισημαίνεται, εκ προοιμίου, ότι ούτε το άρθρο 3, παράγραφος 3, ούτε οιαδήποτε άλλη διάταξη του κανονισμού 261/2004 ορίζουν τα «δωρεάν ταξίδια». Υπό τις συνθήκες αυτές, η σημασία και το περιεχόμενο του όρου αυτού πρέπει να καθορίζονται, κατά πάγια νομολογία, σύμφωνα με το σύνηθες νόημά του στην καθημερινή γλώσσα, λαμβανομένου ταυτοχρόνως υπόψη του πλαισίου εντός του οποίου αυτός χρησιμοποιείται και των σκοπών που επιδιώκει η ρύθμιση στην οποία εντάσσεται (απόφαση της 30ής Απριλίου 2024, Trade Express-L και DEVNIA TSIMENT, C-395/22 και C-428/22, EU:C:2024:374, σκέψη 65 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Περαιτέρω, όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του κανονισμού 261/2004, ο οποίος μνημονεύεται στην αιτιολογική του σκέψη 1 και συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, μια εξαίρεση από τις διατάξεις που παρέχουν δικαιώματα στους επιβάτες πρέπει να ερμηνεύεται στενά (πρβλ. απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, σκέψη 43 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

24 Όσον αφορά, κατ' αρχάς, το σύνηθες νόημα του όρου «δωρεάν ταξίδια», πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο όρος αυτός υποδηλώνει, γενικώς, την περίπτωση κατά την οποία ο επιβάτης ταξιδεύει δωρεάν, χωρίς να πρέπει να καταβάλει την παραμικρή αντιπαροχή για το αεροπορικό εισιτήριό του.

25 Συναφώς, μια ερμηνεία του όρου αυτού κατά την οποία ένας επιβάτης ταξιδεύει δωρεάν, μολονότι οφείλει, για να ολοκληρώσει την κράτησή του, να καταβάλει ορισμένο ποσό, όχι για τον αεροπορικό ναύλο, αλλά για φόρους αεροπορικών μεταφορών ή τέλη, θα ήταν αντίθετη προς το σύνηθες νόημα του εν λόγω όρου στην καθημερινή γλώσσα.

26 Περαιτέρω, όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, μολονότι βεβαίως η διάταξη αυτή αναφέρεται εν γένει σε δωρεάν ταξίδια, χωρίς να διευκρινίζει τα διάφορα στοιχεία που συνθέτουν το αντίτιμο του ταξιδιού, παραμένει εντούτοις γεγονός ότι το άρθρο 23 του κανονισμού 1008/2008 προβλέπει ότι το καταβλητέο τελικό αντίτιμο περιλαμβάνει τον ισχύοντα αεροπορικό ναύλο καθώς και όλους τους φόρους, τα τέλη αερολιμένος και τις λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη, όπως αυτά που αφορούν την προστασία από έκνομες ενέργειες ή τα καύσιμα. Επομένως, οι φόροι και τα τέλη δεν εξαιρούνται από το αντίτιμο του αεροπορικού εισιτηρίου, αλλά αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του.

27 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τη νομολογία του Δικαστηρίου, κατά την οποία οι επιβάτες που ταξιδεύουν με εισιτήρια για τα οποία πληρώνουν μέρος μόνον του αντιτίμου εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, εφόσον είτε ο καταβληθείς μειωμένος ναύλος ήταν άμεσα ή έμμεσα διαθέσιμος στο κοινό, είτε τα εισιτήρια αυτά εκδόθηκαν στο πλαίσιο

προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων (διάταξη της 26ης Νοεμβρίου 2020, SATA International– –Azores Airlines (C-316/20, EU:C:2020:966, σκέψη 16).

28 Τέλος, όσον αφορά τον σκοπό του κανονισμού 261/2004, αυτός συνίσταται, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές του σκέψεις 1, 2 και 4, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού και των καταναλωτών, ενισχύοντας τα δικαιώματά τους σε ορισμένες περιπτώσεις που συνεπάγονται σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία, καθώς και παρέχοντάς τους αποζημίωση κατά τρόπο τυποποιημένο και άμεσο (απόφαση της 22ας Απριλίου 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, σκέψη 26).

29 Μια ερμηνεία όμως κατά την οποία ο επιβάτης ταξιδεύει δωρεάν και, επομένως, δεν επωφελείται της εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού 261/2004, μολονότι οφείλει να καταβάλει φόρους αεροπορικών μεταφορών και τέλη, θα υπονόμευε τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός, ο οποίος υπομνήσθηκε στη σκέψη 28 της παρούσας αποφάσεως, ήτοι την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

30 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, πρώτη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ένας επιβάτης δεν ταξιδεύει δωρεάν, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, όταν, για να πραγματοποιήσει την κράτησή του, όφειλε να καταβάλει μόνον φόρους αεροπορικών μεταφορών και τέλη.

Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

31 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ένας επιβάτης ταξιδεύει με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, όταν η κράτηση του εισιτηρίου του πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο διαφημιστικής εκστρατείας, με περιορισμένη χρονική διάρκεια και ποσότητα προσφερόμενων εισιτηρίων, απευθυνόμενης σε συγκεκριμένη επαγγελματική κατηγορία.

32 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό.

33 Κατ' αρχάς, επισημαίνεται ότι, εν προκειμένω, στο πλαίσιο της διαφημιστικής εκστρατείας της Qatar Airways, ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας παρείχε μόνο στους επαγγελματίες του τομέα της υγείας τη δυνατότητα κράτησης σε πτήσεις του εν λόγω αερομεταφορέα, καταβάλλοντας μόνο φόρους και τέλη για τις κρατήσεις αυτές. Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν ένας τέτοιος μειωμένος ναύλος που παρέχεται μόνο σε ομάδα επαγγελματιών του τομέα της υγείας πρέπει να θεωρείται ως ναύλος που διατίθεται στο κοινό, κατά την έννοια της διάταξης αυτής.

34 Συναφώς, όσον αφορά τη σημασία της φράσης «διατίθεται στο κοινό», επισημαίνεται, όπως υποστήριξε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ότι ένας ναύλος διατίθεται στο κοινό ακόμη και αν κάθε δυνητικός πελάτης δεν είναι σε θέση να επωφεληθεί από αυτόν.

35 Πράγματι, η έννοια του «κοινού» αφορά έναν απροσδιόριστο αριθμό δυνητικών αποδεκτών και, επιπλέον, προϋποθέτει έναν αρκετά μεγάλο αριθμό προσώπων (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 20ής Ιουνίου 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Προκειμένου να διαπιστωθεί αν μια ομάδα προσώπων για τα οποία ισχύει μειωμένος ναύλος μπορεί να διακριθεί από το «κοινό», πρέπει να εξακριβωθεί, ειδικότερα, αν η ομάδα αυτή ορίζεται με επαρκή ακρίβεια, αν όλα τα οικεία πρόσωπα πληρούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που απαιτεί ο αερομεταφορέας προκειμένου να επωφεληθούν από τον εν λόγω ναύλο και αν ο αερομεταφορέας προβλέπει τη χορήγηση ατομικής έγκρισης πριν από την έκδοση του εισιτηρίου μεταφοράς.

36 Συναφώς, η ομάδα των επαγγελματιών του τομέα της υγείας, που περιγράφονται κατά τρόπο αφηρημένο, χωρίς να διευκρινίζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τους διακρίνουν, και για τους οποίους η έκδοση εισιτηρίων μεταφοράς δεν υπόκειται σε προηγούμενη ατομική έγκριση, μπορεί να αποτελεί κοινό, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004. Επομένως, ο μειωμένος ναύλος που προορίζεται για μια τέτοια ομάδα πρέπει να γίνει δεκτό ότι «διατίθεται στο κοινό», κατά την έννοια της διάταξης αυτής.

37 Μια τέτοια ερμηνεία επιρρωννύεται από τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, κατά την οποία ένα εισιτήριο ειδικής τιμής το οποίο διατίθεται μόνο σε συγκεκριμένα πρόσωπα στο πλαίσιο χορηγίας εκδήλωσης και το οποίο μπορεί να εκδοθεί μόνον κατόπιν προηγούμενης και εξατομικευμένης έγκρισης του αερομεταφορέα δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι διατίθεται στο κοινό ούτε ότι εκδόθηκε στο πλαίσιο προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων (διάταξη της 26ης Νοεμβρίου 2020, SATA International – –Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, σκέψη 17).

38 Εν προκειμένω, οι ενάγοντες της κύριας δίκης πραγματοποίησαν κράτηση πτήσεων στο πλαίσιο διαφημιστικής εκστρατείας του οικείου αερομεταφορέα, της οποίας η διάρκεια ήταν αυστηρώς περιορισμένη και η οποία αφορούσε μόνον τους επαγγελματίες του τομέα της υγείας. Βεβαίως, οι ναύλοι που προσφέρονταν στο πλαίσιο αυτής της διαφημιστικής εκστρατείας δεν διατίθεντο στο σύνολο του πληθυσμού. Ωστόσο, τέτοιοι ναύλοι δεν προβλέπονταν μόνον για ορισμένα ατομικώς καθοριζόμενα πρόσωπα, αλλά για συγκεκριμένη επαγγελματική ομάδα, ήτοι τους επαγγελματίες του τομέα της υγείας, ομάδα η οποία αποτελούνταν από απροσδιόριστο αριθμό προσώπων που δεν είχαν, με τον εν λόγω αερομεταφορέα, άλλη ιδιαίτερη σχέση πέραν της πελατειακής σχέσης.

39 Επιπλέον, όσον αφορά τον ποσοτικό περιορισμό του αριθμού των διαθέσιμων εισιτηρίων στο πλαίσιο της διαφημιστικής εκστρατείας, από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι ο περιορισμός αυτός δεν φαίνεται να απορρέει από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της οικείας επαγγελματικής ομάδας, αλλά προκύπτει ότι δικαιολογείται από πρακτικούς περιορισμούς του αερομεταφορέα ο οποίος δεν ήταν σε θέση να προσφέρει τέτοιους ναύλους στο σύνολο της οικείας ομάδας λόγω του μεγέθους της.

40 Τέλος, πρέπει να προστεθεί ότι ερμηνεία κατά την οποία μια ομάδα προσώπων που καθορίζεται ευρέως, όπως οι επαγγελματίες του τομέα της υγείας στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν πρέπει να θεωρείται «κοινό», κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004, θα αντέβαινε στον σκοπό που εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού αυτού, ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών.

41 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ένας επιβάτης δεν ταξιδεύει με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, όταν η κράτηση του εισιτηρίου του πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο διαφημιστικής εκστρατείας, με περιορισμένη χρονική διάρκεια και ποσότητα προσφερόμενων εισιτηρίων, απευθυνόμενης σε συγκεκριμένη επαγγελματική κατηγορία.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

42 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο υποβάλλεται σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στα δύο πρώτα ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι για την εφαρμογή του απαιτείται η ύπαρξη χρονικής συνάφειας μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της άλλης πτήσης με την οποία επιθυμεί να μεταφερθεί ο επιβάτης και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να οριοθετείται η χρονική αυτή συνάφεια.

43 Δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσεως, να παρέχει βοήθεια στους θιγόμενους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού.

44 Κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, οι επιβάτες μπορούν στην περίπτωση αυτή να επιλέξουν μεταξύ τριών εναλλακτικών δυνατοτήτων, ήτοι, πρώτον, την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου τους, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, καθώς επίσης, αν συντρέχει περίπτωση, πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής τους το νωρίτερο δυνατόν, δεύτερον, τη μεταφορά τους με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό τους προορισμό, ή, τρίτον, τη μεταφορά τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό τους προορισμό άλλη ημέρα που τους εξυπηρετεί, εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

45 Όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, το άρθρο αυτό προβλέπει ρητώς την υποχρέωση του πραγματικού αερομεταφορέα να παράσχει στους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε τις διάφορες εναλλακτικές δυνατότητες που προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, όπερ προϋποθέτει την παροχή στους επιβάτες πλήρους ενημέρωσης σχετικά με τα δικαιώματα που απορρέουν από την εν λόγω διάταξη, προκειμένου αυτοί να είναι σε θέση να ασκήσουν αποτελεσματικά τα δικαιώματά τους σε περίπτωση ματαίωσης. Ομοίως, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να ενημερώνει λυσιτελώς τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών όταν δεν είναι δυνατή η μεταφορά με άλλη πτήση [πρβλ. απόφαση της 8ης Ιουνίου 2023, Austrian Airlines (Πτήση επαναπατρισμού), C-49/22, EU:C:2023:454, σκέψεις 43 και 44 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

46 Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι ο αερομεταφορέας, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, οφείλει να παρέχει στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να έχουν τη δυνατότητα αποτελεσματικής επιλογής, προκειμένου είτε να ζητήσουν την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου τους είτε να συνεχίσουν τη μεταφορά τους προς τον τελικό προορισμό τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, το νωρίτερο δυνατόν ή μια άλλη ημέρα. Επομένως, η αναγνώριση δικαιώματος ενημέρωσης δεν μπορεί να συνεπάγεται οποιαδήποτε υποχρέωση του επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς να συμβάλει ενεργά στην αναζήτηση των δεδομένων που πρέπει να περιλαμβάνει η προσφορά του πραγματικού αερομεταφορέα (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψεις 54 έως 56).

47 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι οι αρχικώς κρατηθείσες από τους ενάγοντες της κύριας δίκης πτήσεις ματαιώθηκαν από την Qatar Airways τον Σεπτέμβριο του 2020. Ο αερομεταφορέας αυτός απλώς ενημέρωσε συναφώς τους ενάγοντες της κύριας δίκης για την αδυναμία εκτέλεσης πτήσεων με προορισμό το Denpasar, που ήταν ο τελικός προορισμός τους, λόγω περιστάσεων συνδεόμενων με την πανδημία COVID-19, παρατείνοντας ταυτόχρονα για δύο έτη την ισχύ των επίμαχων εισιτηρίων, ήτοι έως τις 4 Αυγούστου 2022. Οι ενάγοντες της κύριας δίκης ζήτησαν από τον εν λόγω αερομεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, μεταφορά με άλλη πτήση στον τελικό προορισμό τους σε μεταγενέστερη ημερομηνία που τους εξυπηρετούσε, ήτοι στις 20 Οκτωβρίου 2022.

48 Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίζεται ότι η υποχρέωση παροχής βοήθειας δυνάμει του άρθρου 8 του κανονισμού 261/2004 επιβάλλεται στον πραγματικό αερομεταφορέα ανεξαρτήτως του γεγονότος που προκάλεσε τη ματαίωση της πτήσης. Πράγματι, ακόμη και όταν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού απαλλάσσει τον πραγματικό αερομεταφορέα μόνον από την υποχρέωσή του να καταβάλει αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού [απόφαση της 8ης Ιουνίου 2023, Austrian Airlines (Πτήση επαναπατρισμού), C-49/22, EU:C:2023:454, σκέψη 45].

49 Επιπροσθέτως, ο κανονισμός 261/2004 δεν περιέχει καμία ένδειξη βάσει της οποίας να μπορεί να γίνει δεκτό ότι αναγνωρίζει, πέραν των «έκτακτων περιστάσεων» που αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, μια χωριστή κατηγορία «ιδιαίτερα έκτακτων» γεγονότων, όπως η πανδημία COVID-19, η επέλευση των οποίων θα είχε ως συνέπεια την απαλλαγή του πραγματικού αερομεταφορέα από όλες τις υποχρεώσεις του, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που υπέχει από το άρθρο 8 του κανονισμού (απόφαση της 8ης Ιουνίου 2023, Austrian Airlines (Πτήση επαναπατρισμού), C-49/22, EU:C:2023:454, σκέψη 46).

50 Επομένως, επιβάτης του οποίου η πτήση ματαιώθηκε δικαιούται να λάβει ισοδύναμη αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα, σε περίπτωση μη τήρησης της απορρέουσας από το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 υποχρέωσης του αερομεταφορέα για παροχή βοήθειας, συμπεριλαμβανομένου του καθήκοντός του ενημέρωσης που προσδιορίζεται στις σκέψεις 45 και 46 της παρούσας αποφάσεως [απόφαση της 8ης Ιουνίου 2023, Austrian Airlines (Πτήση επαναπατρισμού), C-49/22, EU:C:2023:454, σκέψη 48].

51 Ωστόσο, η αποζημίωση αυτή θα περιορίζεται μόνο στο ποσό το οποίο, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περίπτωσης, αποδεικνύεται απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να καλυφθεί η παράλειψη του πραγματικού αερομεταφορέα [απόφαση της 8ης Ιουνίου 2023, Austrian Airlines (Πτήση επαναπατρισμού), C-49/22, EU:C:2023:454, σκέψη 49 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

52 Όσον αφορά, ειδικότερα, το ζήτημα αν το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 απαιτεί, για την εφαρμογή του, την ύπαρξη χρονικής συνάφειας μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της άλλης πτήσης με την οποία επιθυμεί να μεταφερθεί ο επιβάτης, το ζήτημα αυτό πρέπει, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 23 της παρούσας απόφασης, να εξεταστεί λαμβανομένων υπόψη όχι μόνον του γράμματος της διάταξης αυτής, αλλά και του πλαισίου στο οποίο αυτή εντάσσεται και των σκοπών που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος.

53 Όσον αφορά, πρώτον, το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τούτο δεν περιλαμβάνει απαίτηση περί υπάρξεως χρονικής συνάφειας μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της πτήσης που πρέπει να εκτελεστεί

στο πλαίσιο της μεταφοράς με άλλη πτήση. Πράγματι, από τη διάταξη αυτή προκύπτει μόνον ότι οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών μπορούν να ζητήσουν μεταφορά με άλλη πτήση «άλλη ημέρα που τους εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων». Ωστόσο, από τη φράση «άλλη ημέρα» δεν προκύπτει κανένας χρονικός περιορισμός του δικαιώματος μεταφοράς με άλλη πτήση.

54 Επομένως, από το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι καθοριστικής σημασίας είναι η εξυπηρέτηση και η επιθυμία του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών να μεταφερθεί με άλλη πτήση σε συγκεκριμένη μεταγενέστερη ημερομηνία, με μόνο σχετικό περιορισμό τη διαθεσιμότητα θέσεων. Επομένως, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να αρνηθεί τη μεταφορά με άλλη πτήση που αποδέχεται ο οικείος επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς μόνο στην περίπτωση που δεν υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις.

55 Δεύτερον, όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, επισημαίνεται ότι ο νομοθέτης της Ένωσης προέβλεψε ρητώς ένα χρονικό στοιχείο στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού αυτού, το οποίο συνίσταται στη δυνατότητα του επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς να ζητήσει μεταφορά με άλλη πτήση προς τον τελικό προορισμό του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς και το νωρίτερο δυνατόν. Αν ο νομοθέτης ήθελε να περιορίσει χρονικά το δικαίωμα μεταφοράς με άλλη πτήση που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του εν λόγω κανονισμού, θα το είχε ορίσει ρητώς, όπως το προέβλεψε στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του ίδιου κανονισμού. Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίζεται επίσης ότι οι αιτιολογικές σκέψεις 12 και 13 του κανονισμού 261/2004 ουδόλως αναφέρουν ότι σε περίπτωση ματαίωσης πτήσεως πρέπει να υφίσταται χρονική συνάφεια μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της πτήσης που εκτελείται στο πλαίσιο μεταφοράς με άλλη πτήση.

56 Επιπλέον, όπως προκύπτει από τη σκέψη 46 της παρούσας αποφάσεως, ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσεως, μπορεί να επιλέξει την επιστροφή χρημάτων ή μεταγενέστερη μεταφορά με άλλη πτήση. Λαμβανομένων υπόψη αυτών των δυνατοτήτων επιλογής που παρέχονται στον επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς, μια ερμηνεία κατά την οποία το χρονικό στοιχείο που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004 θα είχε καθοριστική σημασία για τους σκοπούς του δικαιώματος μεταγενέστερης μεταφοράς με άλλη πτήση, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού αυτού, θα καθιστούσε την τελευταία αυτή διάταξη άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας.

57 Τρίτον, μια τέτοια ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 επιρρωννύεται από τους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός, όπως εκτίθενται στις αιτιολογικές του σκέψεις 1 και 4, οι οποίοι συνίστανται, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών και στην ενίσχυση των δικαιωμάτων τους, λαμβανομένων πλήρως υπόψη των απαιτήσεων προστασίας των καταναλωτών εν γένει.

58 Πράγματι, μια ερμηνεία που θα περιόριζε υπέρμετρα τις δυνατότητες επιλογής που παρέχονται στον επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού θα ήταν αντίθετη προς τον κύριο σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός, ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών.

59 Μια τέτοια ερμηνεία δεν αναιρείται, εξάλλου, από τον ισχυρισμό που προέβαλε η Qatar Airways ότι η ερμηνεία αυτή θα συνεπαγόταν υπέρμετρες επιβαρύνσεις για τους οικείους πραγματικούς αερομεταφορείς. Συναφώς, επισημαίνεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η σημασία που έχει ο

επιδιωκόμενος από τον κανονισμό 261/2004 σκοπός προστασίας των καταναλωτών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, μπορεί να δικαιολογήσει τις ενδεχομένως σημαντικές για ορισμένους επιχειρηματίες αρνητικές οικονομικές συνέπειες που προκύπτουν (απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 48 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

60 Ωστόσο, και εν πάση περιπτώσει, εν προκειμένω, η Qatar Airways περιόρισε την ισχύ των εκδοθέντων εισιτηρίων σε δύο έτη από την αρχική κράτηση, λόγω της πανδημίας COVID-19. Οι ενάγοντες της κύριας δίκης είχαν στην κατοχή τους έγκυρα εισιτήρια έως τις 4 Αυγούστου 2022 και ζήτησαν τη μεταφορά τους με άλλη πτήση μετά την ημερομηνία αυτή, ήτοι στις 8 Αυγούστου 2022.

61 Συναφώς, επισημαίνεται ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν εμπεριέχει καμία διάταξη ως προς τον χρόνο παραγραφής των προβαλλόμενων ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων αξιώσεων που έχουν ως αντικείμενο την παροχή της προβλεπόμενης στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού αυτού μεταφοράς με άλλη πτήση (βλ., κατ’ αναλογίαν, απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, σκέψη 24).

62 Κατά πάγια νομολογία, ελλείψει κανονιστικής ρυθμίσεως της Ένωσης επί του θέματος, εναπόκειται στην έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους, δυνάμει της αρχής της δικονομικής αυτονομίας, να θεσπίζει τις δικονομικές προϋποθέσεις άσκησης των μέσων ένδικης προστασίας προς διασφάλιση των δικαιωμάτων τα οποία αντλούν οι πολίτες από το δίκαιο της Ένωσης, εφόσον οι προϋποθέσεις αυτές δεν παραβιάζουν τις αρχές της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας (απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, σκέψη 25 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

63 Ως εκ τούτου, υπό περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης, κατά τις οποίες οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών ζητούν μεταφορά με άλλη πτήση προς τον τελικό προορισμό μετά την ημερομηνία λήξης της ισχύος των αεροπορικών εισιτηρίων τους, ήτοι μετά την παρέλευση πλέον των δύο ετών από την αρχική κράτηση, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να καθορίσει πότε παραγράφονται οι αξιώσεις που απορρέουν από το προβλεπόμενο στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 δικαίωμά τους για μεταφορά με άλλη πτήση, τηρουμένων των αρχών της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας.

64 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι για την εφαρμογή του δεν απαιτείται η ύπαρξη χρονικής συνάφειας μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της άλλης πτήσης με την οποία επιθυμεί να μεταφερθεί ο επιβάτης, καθόσον μια τέτοια μεταφορά με άλλη πτήση προς τον τελικό προορισμό μπορεί να ζητηθεί υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς σε μεταγενέστερη ημερομηνία, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις.

Επί των δικαστικών εξόδων

65 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ’ αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, πρώτη περίπτωση, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91,**

   έχει την έννοια ότι:

   ένας επιβάτης δεν ταξιδεύει δωρεάν, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, όταν, για να πραγματοποιήσει την κράτησή του, όφειλε να καταβάλει μόνον φόρους αεροπορικών μεταφορών και τέλη.

2) **Το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004**

   έχει την έννοια ότι:

   ένας επιβάτης δεν ταξιδεύει με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, όταν η κράτηση του εισιτηρίου του πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο διαφημιστικής εκστρατείας, με περιορισμένη χρονική διάρκεια και ποσότητα προσφερόμενων εισιτηρίων, απευθυνόμενης σε συγκεκριμένη επαγγελματική κατηγορία.

3) **Το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004**

   έχει την έννοια ότι:

   για την εφαρμογή του δεν απαιτείται η ύπαρξη χρονικής συνάφειας μεταξύ της ματαιωθείσας πτήσης και της άλλης πτήσης με την οποία επιθυμεί να μεταφερθεί ο επιβάτης, καθόσον μια τέτοια μεταφορά με άλλη πτήση προς τον τελικό προορισμό μπορεί να ζητηθεί υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς σε μεταγενέστερη ημερομηνία, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις.

(υπογραφές)