ARREST VAN HET HOF (Achtste kamer)

16 januari 2025 *

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 3, lid 3 – Gratis reis of reis tegen een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect toegankelijk is voor het publiek – Passagier die alleen de luchtvaartgerelateerde heffingen en belastingen heeft betaald – Boeking tijdens een promotieactie – Artikel 8, lid 1, onder c) – Recht op een alternatief reisplan op een latere datum – Geen vereiste dat er sprake is van een temporeel verband tussen de geannuleerde vlucht en de door de passagier gevraagde alternatieve vlucht”

In zaak C-516/23,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg Frankfurt am Main, Duitsland) bij beslissing van 8 augustus 2023, ingekomen bij het Hof op 10 augustus 2023, in de procedure

NW,

YS

tegen

Qatar Airways,

wijst

HET HOF (Achtste kamer),

samengesteld als volgt: N. Jääskinen, president van de Negende kamer, waarnemend voor de president van de Achtste kamer, M. Gavalec (rapporteur) en J. Passer, rechters,

advocaat-generaal: P. Pikamäe,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– YS en NW, vertegenwoordigd door M. Böse, Rechtsanwalt,

* Procestaal: Duits.

– Qatar Airways, vertegenwoordigd door B. Liebert en U. Steppler, Rechtsanwälte,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. von Rintelen en N. Yerrell als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 3, lid 3, en artikel 8, lid 1, onder c), van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1, met rectificaties in PB 2006, L 365, blz. 89, en PB 2021, L 420, blz. 134).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen enerzijds NW en YS, twee passagiers, en anderzijds Qatar Airways over een vordering tot vergoeding van schade voor de niet-nakoming door die luchtvaartmaatschappij van haar verplichting om deze passagiers een alternatief reisplan naar hun eindbestemming aan te bieden.

Toepasselijke bepalingen

Verordening nr. 261/2004

3 De overwegingen 1, 2, 4, 12 en 13 van verordening nr. 261/2004 luiden als volgt:

„(1) Het optreden van de [Europese] Gemeenschap op het gebied van het luchtvervoer moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.

(2) Instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten brengen voor passagiers ernstige moeilijkheden en ongemak met zich mee.

[…]

(4) De Gemeenschap dient derhalve de bij [verordening (EEG) nr. 295/91 van de Raad van 4 februari 1991 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer (PB 1991, L 36, blz. 5)] vastgestelde beschermingsnormen te verhogen, teneinde de rechten van de passagier uit te breiden en ervoor te zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden hun bedrijf uitoefenen op een geliberaliseerde markt.

[…]

(12) De overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten dienen eveneens te worden verminderd. Dit dient te worden verwezenlijkt door de luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen passagiers voor de voorziene vertrektijd van annuleringen in kennis te stellen en hen bovendien een redelijk alternatief vervoer aan te bieden, zodat de passagiers andere regelingen kunnen treffen. De luchtvaartmaatschappijen die nalaten dat te doen, dienen de passagiers een compensatie te betalen, tenzij de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.

(13) Passagiers van wie de vlucht geannuleerd wordt, moeten hun tickets terugbetaald kunnen krijgen of onder bevredigende voorwaarden een alternatief reisplan naar hun bestemming krijgen, en moeten tijdens het wachten op een latere vlucht voldoende worden verzorgd."

4 Artikel 3 („Werkingssfeer") van deze verordening bepaalt in lid 3:

„Deze verordening geldt niet voor passagiers die gratis reizen of tegen een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is. Passagiers die in het bezit zijn van tickets die door een luchtvaartmaatschappij of touroperator zijn verstrekt in het kader van een Frequent Flyer-programma of een ander commercieel programma, vallen echter wel onder deze verordening."

5 Artikel 5 („Annulering") van de verordening bepaalt in lid 1, onder a), en lid 3:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;

[…]

3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden."

6 Artikel 7 („Recht op compensatie") van verordening nr. 261/2004 kent een gestandaardiseerde compensatie toe aan passagiers waarvan de hoogte met name varieert afhankelijk van de vluchtafstand.

7 Artikel 8 („Recht op terugbetaling of een alternatief reisplan") van die verordening bepaalt het volgende:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers de keuze tussen:

a) – volledige terugbetaling van het ticket binnen zeven dagen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7, lid 3, tegen de prijs waarvoor het gekocht was, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt en voor het gedeelte en de gedeelten die reeds zijn gemaakt indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft, alsmede in voorkomend geval,

– een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt bij de eerste gelegenheid;

b) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid; of

c) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.

[…]"

Verordening nr. 1008/2008

8 Artikel 23 („Informatie en non-discriminatie") van verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB 2008, L 293, blz. 3) bepaalt in lid 1:

„De voor het grote publiek beschikbare passagiers- en luchttarieven die, in eender welke vorm, onder meer op het internet, worden aangeboden of bekendgemaakt voor luchtdiensten vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, omvatten ook de toepasselijke voorwaarden. De definitieve prijs wordt steeds bekendgemaakt en omvat de geldende passagiers- of luchttarieven en alle toepasselijke belastingen en heffingen, toeslagen en vergoedingen die op het tijdstip van publicatie onvermijdbaar en voorzienbaar zijn. Afgezien van de bekendmaking van de definitieve prijs wordt ten minste het volgende gespecificeerd:

a) de passagiers- of luchttarieven;

b) belastingen;

c) luchthavengelden, en

d) andere heffingen, toeslagen of vergoedingen, zoals voor beveiliging of brandstof;

waarbij de onder b), c) en d), genoemde elementen aan het passagiers- of luchttarief zijn toegevoegd. Facultatieve prijstoeslagen worden op duidelijke, transparante en ondubbelzinnige wijze aan het begin van elk boekingsproces medegedeeld en moeten door de passagier op een ‚opt-in'-basis worden aanvaard."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

9 Op 5 augustus 2020 hebben verzoekers in het hoofdgeding bij Qatar Airways een vlucht geboekt van Frankfurt am Main (Duitsland) via Doha (Qatar) naar Denpasar (Indonesië) en terug.

10 Deze boeking is gemaakt in het kader tijdens een promotieactie van die luchtvaartmaatschappij, die de vluchten zou uitvoeren. Deze actie van beperkte duur was uitsluitend bedoeld voor werknemers in de zorg en stelde hen in staat om bij de bovengenoemde luchtvaartmaatschappij vluchten te boeken waarbij alleen de op de vlucht betrekking hebbende belastingen en heffingen moesten worden betaald.

11 Op 13 september 2020 heeft Qatar Airways de geboekte vluchten geannuleerd.

12 Deze luchtvaartmaatschappij heeft overigens tot het voorjaar van 2022 niet meer gevlogen op Denpasar.

13 Bij e-mail van 8 augustus 2022 hebben verzoekers in het hoofdgeding Qatar Airways aangemaand om hen op 20 oktober 2022 een alternatieve vlucht naar Denpasar aan te bieden, met een retourvlucht naar Frankfurt am Main op 7 november 2022, en hebben zij haar met klem verzocht om uiterlijk vóór 18 augustus 2022 daartoe de nodige regelingen te treffen. Na het vruchteloos verstrijken van de gestelde termijn hebben verzoekers in het hoofdgeding de betrokken vluchten geboekt met gebruikmaking van de voordelen die zij hadden verkregen in het kader van een Frequent Flyer-programma, en hebben zij een totaalbedrag van 394,62 EUR betaald. De marktprijs van de vluchten op de boekingsdatum was 4 276,36 EUR per passagier.

14 Verzoekers in het hoofdgeding hebben bij het Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg Frankfurt am Main, Duitsland), de verwijzende rechter, een vordering tegen Qatar Airways ingesteld ter vergoeding van de schade als gevolg van de niet-nakoming, door die luchtvaartmaatschappij, van de verplichting om bijstand te bieden overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004.

15 In de context van die vordering vraagt de verwijzende rechter zich in de eerste plaats af of verordening nr. 261/2004 in casu van toepassing is.

16 In dit verband vraagt de verwijzende rechter zich af of een passagier moet worden geacht gratis te reizen in de zin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wanneer hij enkel de luchtvaartbelasting en de luchthavengelden moet betalen.

17 Voorts merkt die rechter op dat uit de rechtspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) volgt dat een gereduceerd tarief dat door de luchtvaartmaatschappij wordt toegekend aan het personeel van een onderneming die met deze luchtvaartmaatschappij een raamovereenkomst heeft gesloten, moet worden geacht „voor het publiek toegankelijk” te zijn in de zin van artikel 3, lid 3, van die verordening. De verwijzende rechter is van oordeel dat deze rechtspraak kan worden toegepast op de in het hoofdgeding aan de orde zijnde promotieactie, welke actie noch een Frequent Flyer-programma noch een commercieel programma in de zin van deze bepaling vormt.

18 Voor het geval dat verordening nr. 261/2004 van toepassing is op de situatie die in het hoofdgeding aan de orde is, vraagt de verwijzende rechter zich in de tweede plaats af of het in artikel 8, lid 1, onder c), van die verordening neergelegde recht op een alternatief reisplan vereist dat er sprake is van een temporeel verband tussen de geannuleerde vlucht en de uit te voeren alternatieve vlucht, ook al vloeit deze voorwaarde niet voort uit de bewoordingen van die bepaling.

19 De verwijzende rechter merkt in dit verband op dat volgens de rechtspraak van het Oberlandesgericht Köln (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaat Noordrijn-Westfalen, Keulen, Duitsland) artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, gelet op het beoogde doel – namelijk passagiers tijdens de betrokken reis beschermen –, de passagier geen willekeurig recht verleent op een gratis alternatief reisplan zonder enig temporeel verband met het oorspronkelijke reisplan. Volgens die rechterlijke instantie moet er een temporeel verband bestaan tussen de geannuleerde vlucht en de uit te voeren alternatieve vlucht. Het blijkt echter dat die lijn in de rechtspraak niet is gevolgd door het Bundesgerichtshof. In deze context wenst

de verwijzende rechter te vernemen of het vereiste dat er sprake is van een temporeel verband voortvloeit uit die bepaling, aangezien de bewoordingen ervan geen enkele aanwijzing in die zin bevatten.

20 In die omstandigheden heeft het Landgericht Frankfurt am Main de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Moet verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat de passagier in de zin van artikel 3, lid 3, [eerste volzin,] eerste alternatief, van die verordening gratis reist wanneer hij voor het ticket enkel heffingen en luchtvaartbelasting hoeft te betalen?

2) Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord:

Moet verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat er geen sprake is van een tarief dat in de zin van artikel 3, lid 3, [eerste volzin,] tweede alternatief, van die verordening (indirect) voor het publiek toegankelijk is, indien de vlucht is geboekt in het kader van een actie van een luchtvaartmaatschappij die in tijd en hoeveelheid beperkt was en enkel voor een bepaalde beroepsgroep toegankelijk was?

3) Indien de tweede vraag eveneens ontkennend wordt beantwoord en verordening nr. 261/2004 van toepassing wordt geacht:
   a) moet artikel 8, lid 1, onder c), van die verordening aldus worden uitgelegd dat er een temporeel verband moet bestaan tussen de oorspronkelijk geboekte en geannuleerde vlucht en de gewenste andere vlucht op een latere datum;
   b) zo ja, hoe moet dit temporeel verband dan worden afgebakend?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

21 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of het eerste alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een passagier gratis reist in de zin van deze bepaling wanneer hij voor de boeking van zijn ticket uitsluitend de luchtvaartgerelateerde belastingen en heffingen heeft moeten betalen.

22 Overeenkomstig het eerste alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 geldt die verordening niet voor passagiers die gratis reizen.

23 Om te beginnen zij opgemerkt dat het begrip „gratis reizen” noch in artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004, noch in enige andere bepaling van die verordening wordt gedefinieerd. De betekenis en de draagwijdte van die bewoordingen moeten volgens vaste rechtspraak dan ook worden bepaald in overeenstemming met de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan, waarbij rekening moet worden gehouden met de context waarin dat begrip wordt gebezigd en met de doelstellingen van de regeling waarvan het deel uitmaakt (arrest van 30 april 2024, Trade Express-L en DEVNIA TSIMENT, C-395/22 en C-428/22, EU:C:2024:374, punt 65 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Bovendien heeft het Hof geoordeeld dat, gelet op de in overweging 1 van verordening nr. 261/2004 genoemde doelstelling – namelijk een hoog niveau van bescherming van passagiers waarborgen –, een uitzondering op de bepalingen waarbij aan

passagiers rechten worden verleend, strikt moet worden uitgelegd (zie in die zin arrest van 26 oktober 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, punt 43 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

24 Wat allereerst de gebruikelijke betekenis van het begrip „gratis reizen" betreft, moet worden aangenomen dat dit begrip doorgaans verwijst naar een situatie waarin de passagier kosteloos reist zonder ook maar enige vergoeding te hoeven te betalen voor zijn ticket.

25 Het zou in strijd zijn met de gebruikelijke betekenis van dat begrip in het dagelijkse taalgebruik als dat begrip aldus zou worden uitgelegd dat een passagier gratis reist, ook al moet hij om zijn boeking te voltooien een bedrag betalen, niet voor de prijs van de vlucht, maar voor luchtvaartbelasting of heffingen.

26 Wat vervolgens de context van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 betreft, is het zo dat deze bepaling weliswaar in algemene zin verwijst naar de kosteloosheid van de reis zonder in te gaan op de verschillende bestanddelen waaruit de prijs van de reis is samengesteld, maar dat in artikel 23 van verordening nr. 1008/2008 is bepaald dat de definitieve prijs de geldende passagierstarieven en alle toepasselijke belastingen, luchthavengelden en andere heffingen, toeslagen of vergoedingen, zoals voor beveiliging of brandstof, omvat. Hieruit volgt dat belastingen en heffingen niet losstaan van de prijs van het vliegticket, maar er een integrerend onderdeel van zijn.

27 Deze uitlegging vindt steun in de rechtspraak van het Hof volgens welke passagiers die reizen met tickets waarvoor zij slechts een fractie van de prijs betalen, onder verordening nr. 261/2004 vallen wanneer hetzij het betaalde gereduceerde tarief rechtstreeks of indirect toegankelijk is voor het publiek, hetzij de tickets zijn verstrekt in het kader van een Frequent Flyer-programma of een ander commercieel programma (beschikking van 26 november 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punt 16).

28 Wat ten slotte het doel van verordening nr. 261/2004 betreft, moet erop worden gewezen dat met deze verordening wordt beoogd – zoals blijkt uit de overwegingen 1, 2 en 4 ervan – een hoog niveau van bescherming van passagiers en consumenten te waarborgen door hun rechten te versterken in bepaalde situaties die ernstige moeilijkheden en ongemak met zich brengen en door hiervoor onmiddellijk en gestandaardiseerd compensatie te bieden (arrest van 22 april 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punt 26).

29 Het in punt 28 van dit arrest in herinnering gebrachte doel van verordening nr. 261/2004 om een hoog niveau van bescherming van passagiers te waarborgen zou in het gedrang komen als de uitlegging wordt gehanteerd dat een passagier gratis reist en zich bijgevolg niet op die verordening kan beroepen, ook al moet hij luchtvaartbelasting en heffingen betalen.

30 In het licht van de voorgaande overwegingen dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat het eerste alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een passagier niet gratis reist in de zin van deze bepaling wanneer hij voor de boeking van zijn ticket uitsluitend de luchtvaartgerelateerde belastingen en heffingen heeft moeten betalen.

Tweede vraag

31 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of het tweede alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een passagier reist tegen een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is in de zin van deze bepaling wanneer hij zijn ticket heeft geboekt tijdens een promotieactie die beperkt was in de tijd en in het aantal aangeboden tickets en die gericht was op een specifieke beroepsgroep.

32 Overeenkomstig het tweede alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 geldt deze verordening niet voor passagiers die reizen tegen een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is.

33 Om te beginnen moet worden opgemerkt dat in de onderhavige zaak Qatar Airways in het kader van een promotieactie uitsluitend werknemers in de zorg de mogelijkheid bood om bij haar een vlucht te boeken waarbij alleen de op de vlucht betrekking hebbende belastingen en heffingen moesten worden betaald. In deze context vraagt de verwijzende rechter zich af of een gereduceerd tarief dat alleen geldt voor de categorie werknemers in de zorg, moet worden beschouwd als een tarief dat voor het publiek toegankelijk is in de zin van het tweede alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

34 In dit verband moet met betrekking tot de strekking van de bewoordingen „voor het publiek toegankelijk” worden opgemerkt dat – zoals de Europese Commissie betoogt – het tarief voor het publiek toegankelijk is, ook al kan niet iedere potentiële klant er gebruik van maken.

35 Het begrip „publiek” ziet namelijk op een onbepaald aantal potentiële ontvangers en impliceert bovendien een vrij groot aantal personen (zie naar analogie arrest van 20 juni 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, punt 38 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Om te bepalen of een categorie personen die aanspraak maakt op een gereduceerd tarief kan worden onderscheiden van het „publiek”, moet in het bijzonder worden nagegaan of die categorie voldoende nauwkeurig is omschreven, of de betrokken personen voldoen aan de specifieke kenmerken die volgens de luchtvaartmaatschappij vereist zijn om voor dat tarief in aanmerking te komen, en of het verstrekken van het ticket afhankelijk is van de individuele toestemming van die luchtvaartmaatschappij.

36 De categorie werknemers in de zorg, die in abstracto is omschreven zonder nadere precisering van de specifieke kenmerken die hen binden en voor wie de verstrekking van tickets niet afhankelijk is van voorafgaande individuele toestemming, kan worden aangemerkt als publiek in de zin van het tweede alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004. Hieruit volgt dat een gereduceerd tarief dat alleen geldt voor die categorie, moet worden geacht „voor het publiek toegankelijk” te zijn in de zin van die bepaling.

37 Deze uitlegging vindt steun in de op artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 betrekking hebbende rechtspraak van het Hof volgens welke een tegen een gunstiger tarief verstrekt ticket dat in het kader van de sponsoring van een evenement slechts beschikbaar is voor bepaalde personen en dat slechts mag worden verstrekt na voorafgaande individuele toestemming van de luchtvaartmaatschappij, niet geacht kan worden voor het publiek toegankelijk te zijn of te zijn verstrekt in het kader van een Frequent Flyer-programma of een ander commercieel programma (beschikking van 26 november 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punt 17).

38 In het voorliggende geval hebben verzoekers in het hoofdgeding een vlucht bij een luchtvaartmaatschappij geboekt tijdens een promotieactie die een strikt beperkte duur had en waarvoor alleen werknemers in de zorg in aanmerking kwamen. Het is juist dat de in het kader van deze promotieactie aangeboden tarieven niet toegankelijk waren voor iedereen. Het ging echter niet om tarieven die alleen golden voor specifiek bepaalde personen, maar om tarieven die golden voor een specifieke beroepsgroep, namelijk werknemers in de zorg. Deze uit een onbepaald aantal personen bestaande beroepsgroep heeft, afgezien van een klantrelatie, geen speciale band met de luchtvaartmaatschappij.

39 Wat voorts de beperking van het aantal tijdens de promotieactie beschikbare tickets betreft, blijkt uit de stukken die aan het Hof zijn overgelegd dat deze beperking niet lijkt voort te vloeien uit de specifieke kenmerken van de betrokken beroepsgroep, maar het gevolg is van praktische beperkingen waarmee de luchtvaartmaatschappij rekening moest houden. Door de omvang van de beroepsgroep kon zij de tarieven waar het over gaat niet aan de gehele groep aanbieden.

40 Ten slotte moet hieraan worden toegevoegd dat een uitlegging volgens welke een breed afgebakende groep personen – zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde werknemers in de zorg – niet is aan te merken als „publiek” in de zin van het tweede alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004, zou kunnen indruisen tegen het in overweging 1 van deze verordening geformuleerde doel om een hoog niveau van bescherming van passagiers te waarborgen.

41 Gelet op een en ander moet op de tweede vraag worden geantwoord dat het tweede alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een passagier niet reist tegen een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is in de zin van deze bepaling wanneer hij zijn ticket heeft geboekt tijdens een promotieactie die beperkt was in de tijd en in het aantal aangeboden tickets en die gericht was op een specifieke beroepsgroep.

Derde vraag

42 Met zijn derde vraag – die wordt gesteld voor het geval dat de eerste twee vragen ontkennend worden beantwoord – wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat het voor de toepassing ervan vereist is dat er sprake is van een temporeel verband tussen de geannuleerde vlucht en de door een passagier gevraagde alternatieve vlucht en, zo ja, hoe de grenzen van dat temporele verband moeten worden bepaald.

43 Krachtens artikel 5, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 moet de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in geval van annulering van een vlucht de betrokken passagiers bijstand bieden als bedoeld in artikel 8 van die verordening.

44 Volgens artikel 8, lid 1, van die verordening hebben de betrokken passagiers de keuze tussen drie mogelijkheden, namelijk i) volledige terugbetaling van het ticket mits bepaalde voorwaarden worden nageleefd, eventueel in combinatie met de organisatie van een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt bij de eerste gelegenheid, ii) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid of iii) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.

45 Zoals het Hof heeft geoordeeld, legt dit artikel de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren expliciet de verplichting op om de passagiers van wie de vlucht is geannuleerd, de verschillende in artikel 8, lid 1, van die verordening genoemde mogelijkheden aan te bieden, hetgeen inhoudt dat zij deze passagiers alle informatie verstrekt over de uit die bepaling voortvloeiende rechten, zodat zij – gelet op de annulering – hun rechten doeltreffend kunnen uitoefenen. Evenzo staat het aan die luchtvaartmaatschappij om de passagiers naar behoren te informeren wanneer een alternatief reisplan niet mogelijk is [zie in die zin arrest van 8 juni 2023, Austrian Airlines (Repatriëringsvlucht), C-49/22, EU:C:2023:454, punten 43 en 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

46 Hieruit volgt dat de luchtvaartmaatschappij, in geval van annulering van de vlucht, aan de passagiers de informatie moet verstrekken die nodig is om hen in staat te stellen een juiste keuze te maken, met name om ofwel hun ticket terugbetaald te krijgen, ofwel hun vervoer naar hun eindbestemming voort te zetten onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden bij de eerste gelegenheid dan wel op een latere datum. Het genot van het recht op informatie kan dus geen enkele verplichting voor de passagier met zich brengen om zelf actief de informatie in te winnen die deel zou moeten uitmaken van het voorstel van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren (zie in die zin arrest van 29 juli 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punten 54-56).

47 In casu blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de oorspronkelijk door verzoekers in het hoofdgeding geboekte vluchten door Qatar Airways in september 2020 zijn geannuleerd. Deze luchtvaartmaatschappij heeft verzoekers in het hoofdgeding er alleen op gewezen dat er niet naar Denpasar, hun eindbestemming, kon worden gevlogen door omstandigheden die verband hielden met de COVID-19-pandemie, en heeft daarnaast ook de geldigheid van de betrokken tickets met twee jaar verlengd, namelijk tot en met 4 augustus 2022. Op 8 augustus 2022 hebben verzoekers in het hoofdgeding de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 verzocht om een alternatief reisplan naar hun eindbestemming op een latere datum naar keuze.

48 In die context moet erop worden gewezen dat de verplichting om overeenkomstig artikel 8 van verordening nr. 261/2004 bijstand te bieden blijft gelden voor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, ongeacht de gebeurtenis die de annulering van de vlucht heeft veroorzaakt. Artikel 5, lid 3, van die verordening stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren immers alleen maar vrij van de verplichting om overeenkomstig artikel 7 van de verordening compensatie te betalen, ook al doen er zich uitzonderlijke omstandigheden voor [arrest van 8 juni 2023, Austrian Airlines (Repatriëringsvlucht), C-49/22, EU:C:2023:454, punt 45].

49 Bovendien bevat verordening nr. 261/2004 geen enkele aanwijzing om aan te nemen dat er boven op de in artikel 5, lid 3, van deze verordening vermelde „buitengewone omstandigheden” een onderscheiden categorie van „bijzonder buitengewone” gebeurtenissen, zoals de COVID-19-pandemie, wordt erkend die inhoudt dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren wordt vrijgesteld van al haar verplichtingen, waaronder ook die welke voortvloeien uit artikel 8 van die verordening [arrest van 8 juni 2023, Austrian Airlines (Repatriëringsvlucht), C-49/22, EU:C:2023:454, punt 46].

50 Een passagier van wie de vlucht is geannuleerd, heeft dus recht op een gelijkwaardige schadevergoeding van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, indien die luchtvaartmaatschappij haar uit artikel 8, lid 1, van die verordening voortvloeiende verplichting

om bijstand te bieden, waaronder haar in de punten 45 en 46 van het onderhavige arrest beschreven plicht om informatie te verstrekken, niet nakomt [arrest van 8 juni 2023, Austrian Airlines (Repatriëringsvlucht), C-49/22, EU:C:2023:454, punt 48].

51 Die compensatie is evenwel beperkt tot hetgeen, gelet op de specifieke omstandigheden van elk geval, noodzakelijk, passend en redelijk is om het verzuim van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren goed te maken [arrest van 8 juni 2023, Austrian Airlines (Repatriëringsvlucht), C-49/22, EU:C:2023:454, punt 49 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

52 Wat meer bepaald de vraag betreft of artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, voor de toepassing ervan vereist dat er sprake is van een temporeel verband tussen de geannuleerde vlucht en de gevraagde alternatieve vlucht, moet er overeenkomstig de in punt 23 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte rechtspraak in dit verband niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen van deze bepaling, maar ook met de context ervan en met de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt.

53 In de eerste plaats dient met betrekking tot de bewoordingen van artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 te worden vastgesteld dat deze niet vereisen dat er sprake is van een temporeel verband tussen de geannuleerde vlucht en de uit te voeren alternatieve vlucht. Uit deze bepaling blijkt namelijk uitsluitend dat de passagier om een alternatief reisplan kan verzoeken „op een latere datum naar keuze […], indien er plaats beschikbaar is”. De bewoordingen „op een latere datum” impliceren echter niet dat het recht op een alternatief reisplan in de tijd wordt beperkt.

54 Aldus volgt uit de bewoordingen van artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 dat de omstandigheid dat de passagier kiest voor een alternatief reisplan op een latere datum en een desbetreffend verzoek doet doorslaggevend is, en dat de enige beperking in dit verband de beschikbaarheid van plaatsen is. Bijgevolg kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, een voor de betrokken passagier aanvaardbare alternatieve vlucht alleen weigeren wanneer er geen plaatsen beschikbaar zijn.

55 In de tweede plaats moet met betrekking tot de context van artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 worden opgemerkt dat de Uniewetgever in artikel 8, lid 1, onder b), van deze verordening uitdrukkelijk een temporeel aspect heeft opgenomen, namelijk dat de passagier bij de eerste gelegenheid kan verzoeken om een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden. Indien de Uniewetgever het recht op een alternatief reisplan als bedoeld in artikel 8, lid 1, onder c), van die verordening in de tijd had willen beperken, zou hij dit expliciet hebben aangegeven, zoals hij in artikel 8, lid 1, onder b), van de verordening heeft gedaan. In die context zij er tevens op gewezen dat er met betrekking tot de annulering van een vlucht ook in de overwegingen 12 en 13 van verordening nr. 261/2004 nergens sprake is van een temporeel verband tussen de geannuleerde vlucht en de uit te voeren alternatieve vlucht.

56 Bovendien kan de passagier – zoals blijkt uit punt 46 van dit arrest – in geval van annulering van een vlucht ook kiezen voor terugbetaling of voor een alternatief reisplan op een latere datum. In het licht van deze mogelijkheden en de door de passagier te maken keuze zou een uitlegging volgens welke het temporele aspect van artikel 8, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 beslissend is voor het in artikel 8, lid 1, onder c), van deze verordening neergelegde recht op een alternatief reisplan op een latere datum, aan de laatstgenoemde bepaling haar nuttig effect ontnemen.

57 In de derde plaats vindt de gehanteerde uitlegging van artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 steun in de doelstellingen van die verordening, die in de overwegingen 1 en 4 ervan worden uiteengezet en er met name in bestaan een hoog niveau van bescherming van passagiers te waarborgen en hun rechten te versterken, waarbij ten volle rekening wordt gehouden met de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.

58 Een uitlegging die de in artikel 8, lid 1, van die verordening aan passagiers geboden keuzemogelijkheden overdreven beperkt, zou namelijk indruisen tegen het hoofddoel van de verordening – een hoog niveau van bescherming van passagiers waarborgen.

59 Aan de hierboven gegeven uitlegging wordt overigens niet afgedaan door het betoog van Qatar Airways dat deze uitlegging een buitensporige last zou meebrengen voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren. In dit verband zij erop gewezen dat volgens vaste rechtspraak het belang van de door verordening nr. 261/2004 nagestreefde doelstelling van de bescherming van consumenten, onder wie passagiers, voor sommige marktdeelnemers – zelfs aanzienlijke – negatieve economische gevolgen kan rechtvaardigen (arrest van 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punt 48 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

60 In ieder geval heeft Qatar Airways in casu de geldigheid van de verstrekte tickets vanwege de COVID-19-pandemie beperkt tot een periode van twee jaar na de oorspronkelijke boeking. Verzoekers in het hoofdgeding hadden tickets die geldig waren tot en met 4 augustus 2022 en hebben na die datum, namelijk op 8 augustus 2022, om een alternatief reisplan verzocht.

61 In dit verband zij opgemerkt dat verordening nr. 261/2004 geen enkele bepaling bevat betreffende de verjaringstermijn voor bij nationale rechterlijke instanties ingestelde vorderingen tot het verkrijgen van een alternatief reisplan als bedoeld in artikel 8, lid 1, onder c), van die verordening (zie naar analogie arrest van 22 november 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punt 24).

62 Volgens vaste rechtspraak staat het bij het ontbreken van een desbetreffende Unieregeling aan het nationale recht van elke lidstaat om krachtens het beginsel van procedurele autonomie de procesregels vast te stellen voor rechtsvorderingen die ertoe strekken de rechten te beschermen die justitiabelen aan het Unierecht ontlenen, waarbij wel als voorwaarde geldt dat die regels het gelijkwaardigheidsbeginsel en het doeltreffendheidsbeginsel eerbiedigen (arrest van 22 november 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punt 25 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

63 In omstandigheden als die van het hoofdgeding – waarin de passagiers verzoeken om een alternatief reisplan naar hun eindbestemming na het verstrijken van de geldigheidsduur van hun vliegtickets, dus meer dan twee jaar na de oorspronkelijke boeking – staat het derhalve aan de nationale rechter om met inachtneming van het gelijkwaardigheidsbeginsel en het doeltreffendheidsbeginsel de verjaringstermijn te bepalen voor vorderingen die worden ingesteld om het recht op een alternatief reisplan als bedoeld in artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 uit te oefenen.

64 Gelet op een en ander moet op de derde vraag worden geantwoord dat artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat het voor de toepassing ervan niet vereist is dat er sprake is van een temporeel verband tussen de geannuleerde vlucht en de door

een passagier gevraagde alternatieve vlucht. Om een alternatief reisplan naar de eindbestemming kan, indien er plaats beschikbaar is, onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden op een latere datum worden verzocht.

Kosten

65 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Achtste kamer) verklaart voor recht:

1) **Het eerste alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91**

   moet aldus worden uitgelegd dat

   een passagier niet gratis reist in de zin van deze bepaling wanneer hij voor de boeking van zijn ticket uitsluitend de luchtvaartgerelateerde belastingen en heffingen heeft moeten betalen.

2) **Het tweede alternatief in de eerste volzin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004**

   moet aldus worden uitgelegd dat

   een passagier niet reist tegen een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is in de zin van deze bepaling wanneer hij zijn ticket heeft geboekt tijdens een promotieactie die beperkt was in de tijd en in het aantal aangeboden tickets en die gericht was op een specifieke beroepsgroep.

3) **Artikel 8, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004**

   moet aldus worden uitgelegd dat

   het voor de toepassing ervan niet vereist is dat er sprake is van een temporeel verband tussen de geannuleerde vlucht en de door een passagier gevraagde alternatieve vlucht. Om een alternatief reisplan naar de eindbestemming kan, indien er plaats beschikbaar is, onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden op een latere datum worden verzocht.

ondertekeningen