Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

16 gennaio 2025*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento CE) n. 261/2004 – Articolo 3, paragrafo 3 – Viaggio gratuito o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico – Passeggero che ha pagato unicamente diritti e tasse sul trasporto aereo – Prenotazione nell'ambito di una campagna promozionale – Articolo 8, paragrafo 1, lettera c) – Diritto al riavviamento ad una data successiva – Insussistenza della necessità di un nesso temporale fra il volo cancellato e il volo di riavviamento desiderato dal passeggero»

Nella causa C-516/23,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), con decisione dell'8 agosto 2023, pervenuta in cancelleria il 10 agosto 2023, nel procedimento

NW,

YS

contro

Qatar Airways,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da N. Jääskinen, presidente della Nona Sezione, facente funzione di presidente dell'Ottava Sezione, M. Gavalec (relatore) e J. Passer, giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per YS e NW, da M. Böse, Rechtsanwalt,

– per la Qatar Airways, da B. Liebert e U. Steppler, Rechtsanwälte,

* Lingua processuale: il tedesco.

– per la Commissione europea, da G. von Rintelen e N. Yerrell, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 3, e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

2 La domanda in parola è stata presentata nell'ambito di una controversia tra NW e YS, passeggeri aerei, e la Qatar Airways, relativamente ad una domanda di risarcimento per violazione, da parte di detto vettore aereo, del suo obbligo di garantire il riavviamento di tali passeggeri verso la loro destinazione finale.

Contesto normativo

Regolamento n. 261/2004

3 I considerando 1, 2, 4, 12 e 13 del regolamento n. 261/2004 così recitano:

«(1) L'intervento della Comunità [europea] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(...)

(4) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite dal regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea (GU 1991, L 36, pag. 5), sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(...)

(12) Sarebbe anche opportuno limitare i disagi e i fastidi causati dalla cancellazione di un volo. Per conseguire tale obiettivo si dovrebbe esigere che i vettori aerei informino della cancellazione del volo i passeggeri interessati prima dell'ora prevista per la partenza e offrano altresì loro di proseguire il viaggio con un volo alternativo ragionevole, affinché

essi possano decidere diversamente. Se non ottemperano a questo obbligo i vettori aerei dovrebbero offrire una compensazione pecuniaria ai passeggeri, salvo qualora la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

(13) I passeggeri il cui volo è cancellato dovrebbero poter ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o avere la possibilità di proseguire il viaggio con un volo alternativo in condizioni soddisfacenti, e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo».

4 L'articolo 3 del regolamento in parola, intitolato «Ambito di applicazione», al suo paragrafo 3 dispone quanto segue:

«Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici».

5 L'articolo 5 di detto regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», al paragrafo 1, lettera a), e al paragrafo 3, così dispone:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8.

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

6 L'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», prevede una compensazione pecuniaria standardizzata per i passeggeri il cui importo varia, in particolare, in funzione della distanza del volo.

7 L'articolo 8 di tale regolamento, intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», prevede quanto segue:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a) – il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

– un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti

(...)».

Regolamento (CE) n. 1008/2008

8 L'articolo 23 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU 2008, L 293, pag. 3), intitolato «Informazione e non discriminazione», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Le tariffe aeree passeggeri e merci disponibili al pubblico comprendono le condizioni ad esse applicabili in qualsiasi forma offerte o pubblicate, anche su Internet, per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione. Oltre all'indicazione del prezzo finale, sono specificati almeno i seguenti elementi:

a) tariffa aerea passeggeri o merci;

b) tasse;

c) diritti aeroportuali; e

d) altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti,

dove le voci di cui alle lettere b), c) e d) sono state addizionate alle tariffe aeree passeggeri e merci. I supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato ("opt-in")».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

9 Il 5 agosto 2020 i ricorrenti nel procedimento principale hanno effettuato, presso la Qatar Airways, una prenotazione per voli andata e ritorno da Francoforte sul Meno (Germania) a Denpasar (Indonesia), con scalo a Doha (Qatar).

10 La prenotazione in parola è stata effettuata nell'ambito di una campagna promozionale di detto vettore aereo operativo. Tale campagna, di durata limitata, era riservata esclusivamente ai professionisti del settore sanitario e consentiva a questi ultimi di effettuare prenotazioni di voli presso detto vettore, pagando soltanto le tasse e i diritti relativi a tali prenotazioni.

11 Il 13 settembre 2020 la Qatar Airways ha cancellato i voli oggetto della prenotazione.

12 Inoltre, tale vettore non ha più effettuato voli a destinazione di Denpasar fino alla primavera del 2022.

13 Con messaggio di posta elettronica dell'8 agosto 2022, i ricorrenti nel procedimento principale hanno diffidato il suddetto vettore a riavviarli verso Denpasar il 20 ottobre 2022 e a garantire loro il volo di ritorno verso Francoforte sul Meno il 7 novembre 2022, intimando al medesimo di adottare le disposizioni necessarie a tal fine entro il 18 agosto 2022. Poiché tale diffida non aveva sortito effetti, detti ricorrenti nel procedimento principale hanno proceduto a prenotare i voli in discussione, per mezzo di agevolazioni acquisite a titolo di un programma di Frequent Flyer e pagando un prezzo totale di EUR 394,62. Il prezzo sul mercato di tali voli il giorno della prenotazione ammontava a EUR 4 276,36 per passeggero.

14 Detti ricorrenti nel procedimento principale hanno adito il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), giudice del rinvio, con un ricorso avverso la Qatar Airways al fine di ottenere un risarcimento per la violazione, da parte di tale vettore aereo operativo, del suo obbligo di assistenza risultante dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004.

15 Nell'ambito di tale ricorso, il giudice del rinvio si interroga, in primo luogo, sull'applicabilità, nel caso di specie, del regolamento n. 261/2004.

16 Al riguardo, detto giudice si chiede, da un lato, se si debba ritenere che un passeggero viaggia gratuitamente, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, quando deve pagare unicamente le tasse sul trasporto aereo e i diritti aeroportuali.

17 D'altro lato, detto giudice rileva che dalla giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) risulta che una tariffa ridotta, concessa dal vettore aereo al personale di un'impresa che ha concluso un accordo quadro con il vettore in parola, deve essere considerata «accessibile al pubblico», ai sensi di tale articolo 3, paragrafo 3. Orbene, il giudice del rinvio ritiene che tale giurisprudenza possa applicarsi alla campagna promozionale di cui si tratta nel procedimento principale, dato che detta campagna non costituisce né un programma Frequent Flyer né un programma commerciale, ai sensi di tale disposizione.

18 Nell'ipotesi in cui il regolamento n. 261/2004 fosse applicabile alla situazione di cui al procedimento principale, il giudice del rinvio si chiede, in secondo luogo, se il diritto al riavviamento, previsto all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento in parola, presupponga l'esistenza di un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo che deve essere effettuato a titolo di riavviamento, sebbene tale condizione non risulti dal testo della disposizione in discussione.

19 A tal riguardo, il giudice del rinvio osserva che, secondo la giurisprudenza dell'Oberlandesgericht Köln (Tribunale superiore del Land, Colonia, Germania), in considerazione della finalità dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, che mira a proteggere i passeggeri durante il viaggio di cui si tratti, detta disposizione non conferisce al passeggero un diritto ad un riavviamento gratuito, di suo gradimento, senza alcun nesso temporale con il piano di viaggio iniziale. Secondo tale giudice, dovrebbe esistere un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo che deve essere effettuato a titolo di riavviamento. Risulta, tuttavia, che la giurisprudenza summenzionata è stata invalidata dal Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania).

In questo contesto, il giudice del rinvio chiede se il requisito di un siffatto nesso temporale derivi dalla disposizione in parola, non comportando la formulazione di quest'ultima alcuna indicazione in tal senso.

20 In tali circostanze, il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un passeggero viaggia gratuitamente, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, [prima frase], prima alternativa, del medesimo regolamento, qualora per il biglietto aereo debba pagare solo oneri e la tassa sul trasporto aereo.

2) In caso di risposta negativa alla prima questione:

Se il regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che non si configura una tariffa accessibile (indirettamente) al pubblico ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, [prima frase], seconda alternativa, del medesimo regolamento, qualora il volo sia stato prenotato nell'ambito di una promozione di un vettore aereo, avente limiti temporali e quantitativi, e disponibile solo per una determinata categoria professionale.

3) Qualora si risponda in senso negativo anche alla seconda questione e si ritenga applicabile il regolamento n. 261/2004:
   a) se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del medesimo regolamento debba essere interpretato nel senso che deve sussistere un nesso temporale tra il volo originariamente prenotato e cancellato e il riavviamento auspicato ad una data successiva;
   b) come dovrebbe essere eventualmente delimitato tale nesso temporale».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

21 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, prima alternativa, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un passeggero viaggia gratuitamente, ai sensi di tale disposizione, qualora, per effettuare la propria prenotazione, abbia dovuto pagare esclusivamente tasse sul trasporto aereo e diritti.

22 Conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, prima alternativa, del regolamento n. 261/2004, quest'ultimo non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente.

23 Occorre anzitutto rilevare che i termini «viaggiare gratuitamente» non sono definiti né dall'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 né da alcuna altra disposizione di del regolamento in parola. In tale contesto, la determinazione del significato e della portata di tali termini va effettuata, in forza di una giurisprudenza costante, sulla base del significato abituale dei termini stessi nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto nel quale essi sono utilizzati e degli obiettivi perseguiti dalla normativa in cui sono inseriti (sentenza del 30 aprile 2024, Trade Express-L e DEVNIA TSIMENT, C-395/22 e C-428/22, EU:C:2024:374, punto 65 e giurisprudenza ivi citata). Inoltre, come statuito dalla Corte, in considerazione dell'obiettivo del regolamento n. 261/2004, indicato al suo considerando 1 e consistente nel

garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, un'eccezione alle disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri deve essere interpretata restrittivamente (v., in tal senso, sentenza del 26 ottobre 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, punto 43 e giurisprudenza ivi citata).

24 Per quanto riguarda, anzitutto, il senso abituale dei termini «viaggiare gratuitamente», si deve ritenere che essi designino, in generale, una situazione in cui il passeggero viaggia a titolo di omaggio, senza dover pagare il benché minimo corrispettivo per il suo biglietto aereo.

25 A tal proposito, un'interpretazione dei termini di cui si tratta nel senso che un passeggero viaggia gratuitamente, laddove deve, al fine di finalizzare la propria prenotazione, versare una somma, non a titolo di tariffa passeggeri, bensì a titolo di tasse sul trasporto aereo o di diritti, sarebbe contraria al senso abituale di detti termini nel linguaggio corrente.

26 Inoltre, per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce l'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, se è vero che tale disposizione si riferisce, in maniera generale, alla gratuità del viaggio, senza precisare i diversi elementi che ne costituiscono il prezzo, resta il fatto che l'articolo 23 del regolamento n. 1008/2008 prevede che il prezzo finale da pagare includa la tariffa aerea passeggeri applicabile nonché tutte le tasse, i diritti aeroportuali e altri diritti, tasse o supplementi, quali quelli connessi alla sicurezza o al carburante. Ne consegue che le tasse e i diritti non sono esclusi dal prezzo del biglietto aereo, ma ne fanno parte integrante.

27 Tale interpretazione è corroborata dalla giurisprudenza della Corte, secondo la quale i passeggeri che viaggiano mediante biglietti di cui pagano solo una frazione del prezzo rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004 se la tariffa ridotta pagata era direttamente o indirettamente accessibile al pubblico, oppure se tali biglietti sono stati emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali (ordinanza del 26 novembre 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punto16).

28 Infine, per quanto riguarda la finalità del regolamento n. 261/2004, esso è inteso, come emerge dai suoi considerando 1, 2 e 4, a garantire un livello elevato di protezione per i passeggeri e i consumatori, rafforzandone i diritti in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi disagi e fastidi, nonché risarcendo questi ultimi in modo uniforme e immediato (sentenza del 22 aprile 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punto 26).

29 Orbene, l'interpretazione secondo cui il passeggero viaggerebbe gratuitamente e, quindi, non beneficerebbe dell'applicazione delle disposizioni del regolamento n. 261/2004, laddove è debitore di somme, a titolo di tasse sul trasporto aereo e di diritti, comprometterebbe l'obiettivo perseguito da tale regolamento, ricordato al punto 28 della presente sentenza, di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri aerei.

30 Tenuto conto delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, prima alternativa, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un passeggero non viaggia gratuitamente, ai sensi di tale disposizione, quando, per effettuare la propria prenotazione, abbia dovuto pagare esclusivamente tasse sul trasporto aereo e diritti.

Sulla seconda questione

31 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, seconda alternativa, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un passeggero viaggio a una tariffa ridotta non direttamente o indirettamente accessibile al pubblico, ai sensi di tale disposizione, quando abbia prenotato il suo biglietto nell'ambito di una campagna promozionale, limitata nel tempo nonché in termini di quantità di biglietti proposti, e rivolta a una determinata categoria professionale.

32 Conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, seconda alternativa, del regolamento n. 261/2004, quest'ultimo non si applica ai passeggeri che viaggiano ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico.

33 Anzitutto, occorre rilevare che, nel caso di specie, nell'ambito della campagna promozionale della Qatar Airways, tale vettore aereo consentiva unicamente ai professionisti del settore sanitario di effettuare prenotazioni di voli presso detto vettore, pagando soltanto le tasse e i diritti relativi alle prenotazioni di cui si tratta. In tale contesto, il giudice del rinvio si interroga sul punto se una siffatta tariffa ridotta riservata ad un gruppo di professionisti del settore sanitario debba essere considerata come una tariffa accessibile al pubblico, ai sensi della disposizione in parola.

34 In proposito, per quanto riguarda la portata dei termini «accessibile al pubblico», occorre rilevare, al pari della Commissione europea, che una tariffa è accessibile al pubblico anche se non ogni potenziale cliente è in grado di beneficiarne.

35 La nozione di «pubblico», infatti, riguarda un numero indeterminato di destinatari potenziali e comprende, peraltro, un numero di persone piuttosto considerevole (v., per analogia, sentenza del 20 giugno 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, punto 38 e giurisprudenza ivi citata). Al fine di stabilire se un gruppo di persone che beneficia di una tariffa ridotta possa essere distinto dal «pubblico», occorre verificare, in particolare, se tale gruppo sia definito con sufficiente precisione, se le persone interessate presentino le caratteristiche particolari prescritte dal vettore aereo per beneficiare dalla tariffa di cui si tratta e se detto vettore preveda una previa autorizzazione individuale all'emissione del biglietto di trasporto.

36 A tal riguardo, il gruppo dei professionisti del settore sanitario, descritti in modo astratto, senza precisazioni quanto alle caratteristiche particolari che li collegano, e a favore dei quali l'emissione di biglietti di trasporto non è soggetta a una previa autorizzazione individuale, può costituire un pubblico ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, seconda alternativa, del regolamento n. 261/2004. Ne consegue che una tariffa ridotta riservata a un siffatto gruppo deve essere considerata «accessibile al pubblico», ai sensi di tale disposizione.

37 Una siffatta interpretazione è corroborata dalla giurisprudenza della Corte relativa all'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, secondo la quale un biglietto a tariffa agevolata che è accessibile solo a determinate persone nell'ambito di un'operazione di sponsorizzazione di un evento e che può essere emesso solo dopo un'autorizzazione preventiva e individualizzata del vettore aereo non può essere considerato accessibile al pubblico né emesso nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali (ordinanza del 26 novembre 2020, SATA International – Azores Airlines, C 316/20, EU:C:2020:966, punto 17).

38 Nel caso di specie, i ricorrenti nel procedimento principale hanno effettuato una prenotazione di voli presso un vettore aereo nell'ambito di una campagna promozionale, la cui durata era strettamente limitata e che era riservata ai soli professionisti del settore sanitario. È vero che le tariffe proposte nell'ambito di tale campagna promozionale non erano accessibili a tutta la popolazione. Tuttavia, siffatte tariffe erano riservate non a talune persone determinate individualmente, bensì ad un gruppo professionale determinato, vale a dire i professionisti del settore sanitario, gruppo costituito da un numero indeterminato di persone che non avevano, con tale vettore, un legame particolare che andasse al di là dell'ambito di un rapporto di clientela.

39 Inoltre, per quanto riguarda la limitazione quantitativa del numero di biglietti disponibili nell'ambito della campagna promozionale, dal fascicolo di cui dispone la Corte risulta che tale limitazione non sembra derivare dalle caratteristiche proprie del gruppo professionale interessato, ma appare giustificata da limitazioni pratiche imposte dal vettore aereo, il quale non era in grado di proporre siffatte tariffe all'insieme del gruppo interessato a causa delle sue dimensioni.

40 Infine, occorre aggiungere che un'interpretazione secondo cui un gruppo di persone determinato in modo ampio, come i professionisti del settore sanitario di cui si tratta nel procedimento principale, non dovrebbe essere considerato un «pubblico», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, seconda alternativa, del regolamento n. 261/2004, potrebbe disattendere l'obiettivo, enunciato al considerando 1 del regolamento in parola, consistente nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

41 Tenuto conto del complesso delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, seconda alternativa, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un passeggero non viaggia a una tariffa ridotta non direttamente o indirettamente accessibile al pubblico, ai sensi di tale disposizione, quando abbia prenotato il suo biglietto nell'ambito di una campagna promozionale, limitata nel tempo nonché in termini di quantità di biglietti proposti, e rivolta a una categoria professionale determinata.

Sulla terza questione

42 Con la sua terza questione, sollevata in caso di risposta negativa alle prime due questioni, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che esso richiede, ai fini della sua applicazione, l'esistenza di un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo di riavviamento desiderato da un passeggero e, in caso affermativo, il modo in cui tale nesso temporale debba essere definito.

43 In forza dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo operativo, in caso di cancellazione di un volo, deve offrire ai passeggeri coinvolti l'assistenza a norma dell'articolo 8 di tale regolamento.

44 Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento, i passeggeri coinvolti hanno la scelta fra tre opzioni, ossia, in primo luogo, il rimborso del biglietto, nel rispetto di determinate condizioni nonché, se del caso, l'organizzazione di un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile; in secondo luogo, un riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, oppure, in terzo luogo, un riavviamento verso la destinazione finale in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di loro gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

45 Come dichiarato dalla Corte, l'articolo in parola prevede espressamente l'obbligo del vettore aereo operativo di proporre ai passeggeri del volo cancellato le varie opzioni di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento in parola, il che presuppone che esso fornisca a tali passeggeri tutte le informazioni relative ai diritti derivanti da detta disposizione affinché possano efficacemente esercitare i loro diritti in caso di cancellazione. Analogamente, allo stesso incombe l'obbligo di informare utilmente i passeggeri quando un riavviamento, non sia possibile [v., in tal senso, sentenza dell'8 giugno 2023, Austrian Airlines (Volo di rimpatrio), C-49/22, EU:C:2023:454, punti 43 e 44 e giurisprudenza ivi citata].

46 Ne risulta che incombe al vettore aereo, in caso di cancellazione del volo, fornire ai passeggeri le informazioni necessarie per permettere loro di operare una scelta efficace, ossia, vuoi di farsi rimborsare il biglietto, vuoi di proseguire il trasporto aereo verso la destinazione finale in condizioni comparabili, non appena possibile o ad una data successiva. Quindi, il beneficio di un diritto ad essere informato non può comportare alcun obbligo in capo al passeggero aereo di contribuire attivamente alla ricerca dei dati che la proposta del vettore aereo operativo deve contenere (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punti da 54 a 56).

47 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che i voli inizialmente prenotati dai ricorrenti nel procedimento principale sono stati cancellati dalla Qatar Airways nel settembre 2020. Tale vettore aereo si è limitato, a tal riguardo, a informare i ricorrenti nel procedimento principale dell'impossibilità di effettuare voli a destinazione di Denpasar, che era la loro destinazione finale, a causa di circostanze connesse alla pandemia di COVID-19, e ha prorogato al contempo di due anni la validità dei biglietti in discussione, vale a dire fino al 4 agosto 2022. L'8 agosto 2022, detti ricorrenti nel procedimento principale hanno chiesto al vettore in parola, conformemente all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, un riavviamento verso la loro destinazione finale ad una data successiva, di loro gradimento.

48 In tale contesto, occorre sottolineare che l'obbligo di assistenza ai sensi dell'articolo 8 del regolamento n. 261/2004 grava sul vettore aereo operativo indipendentemente dall'evento che ha dato luogo alla cancellazione del volo. Infatti, anche quando si verificano circostanze eccezionali, l'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento esonera il vettore aereo operativo soltanto dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento [sentenza dell'8 giugno 2023, Austrian Airlines (Volo di rimpatrio), C-49/22, EU:C:2023:454, punto 45].

49 Inoltre, il regolamento n. 261/2004 non contiene alcun elemento che consenta di ritenere che esso riconosca, al di là delle «circostanze eccezionali» menzionate all'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, una categoria distinta di eventi «particolarmente eccezionali», come la pandemia di COVID-19, che comporterebbe per il vettore aereo operativo la liberazione da tutti i propri obblighi, ivi compreso da quelli derivanti dall'articolo 8 del suddetto regolamento [sentenza dell'8 giugno 2023, Austrian Airlines (Volo di rimpatrio), C-49/22, EU:C:2023:454, punto 46].

50 Un passeggero il cui volo sia stato cancellato può quindi ottenere un risarcimento per equivalente, a carico del vettore aereo operativo, in caso di mancato rispetto, da parte di quest'ultimo, del suo obbligo di assistenza derivante dall'articolo 8, paragrafo 1, del medesimo regolamento, ivi compreso del suo dovere di informazione come definito ai punti 45 e 46 della presente sentenza [sentenza dell'8 giugno 2023, Austrian Airlines (Volo di rimpatrio), C-49/22, EU:C:2023:454, punto 48].

51 Tale risarcimento sarà tuttavia limitato a quanto, alla luce delle circostanze proprie di ciascun caso, risulti necessario, appropriato e ragionevole al fine di ovviare all'omissione di detto vettore aereo operativo [sentenza dell'8 giugno 2023, Austrian Airlines (Volo di rimpatrio), C-49/22, EU:C:2023:454, punto 49 e giurisprudenza ivi citata].

52 Per quanto riguarda, specificamente, il punto se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 richieda, ai fini della sua applicazione, l'esistenza di un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo di riavviamento desiderato, occorre, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 23 della presente sentenza, determinarlo tenendo conto non soltanto del tenore letterale di tale disposizione, ma anche del suo contesto e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte.

53 Per quanto riguarda, in primo luogo, i termini dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, è giocoforza constatare che essi non prevedono alcun requisito quanto all'esistenza di un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo che deve essere effettuato a titolo di riavviamento. Da tale disposizione, infatti, discende unicamente che i passeggeri aerei possono chiedere un riavviamento «ad una data successiva di [loro] gradimento, a seconda delle disponibilità di posti». Orbene, dai termini «ad una data successiva» non risulta che questi ultimi limiterebbero nel tempo il diritto al riavviamento.

54 Dalla formulazione dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 risulta quindi che sono determinanti il gradimento e la volontà del passeggero aereo di essere riavviato ad una data successiva determinata, l'unico limite al riguardo essendo la disponibilità di posti. Ne consegue che un vettore aereo operativo può rifiutare un volo di riavviamento, accettabile per il passeggero aereo interessato, solo nell'ipotesi di assenza di posti disponibili.

55 In secondo luogo, per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce l'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, occorre rilevare che il legislatore dell'Unione ha espressamente previsto un elemento temporale all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento, che consiste nel fatto che il passeggero aereo possa chiedere un riavviamento verso la sua destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili e non appena possibile. Orbene, se tale legislatore avesse inteso limitare nel tempo il diritto al riavviamento previsto all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), di detto regolamento, lo avrebbe precisato, analogamente a quanto fatto all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del medesimo regolamento. In tale contesto, si può altresì sottolineare che i considerando 12 e 13 del regolamento n. 261/2004 non menzionano affatto, in caso di cancellazione di un volo, un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo a titolo di riavviamento.

56 Inoltre, come risulta dal punto 46 della presente sentenza, il passeggero aereo, in caso di cancellazione di un volo, può optare per un rimborso o per un riavviamento successivo. Tenuto conto di tali opzioni, la cui scelta è riservata al passeggero aereo, un'interpretazione secondo la quale l'elemento temporale previsto all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 sarebbe determinante ai fini del diritto al riavviamento successivo previsto all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), di detto regolamento priverebbe quest'ultima disposizione di effetto utile.

57 In terzo luogo, una siffatta interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 è corroborata dagli obiettivi perseguiti da tale regolamento, quali enunciati ai suoi considerando 1 e 4, consistenti in particolare nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e nel rafforzare i diritti di questi ultimi, tenendo al contempo in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

58 Infatti, un'interpretazione che limitasse eccessivamente le opzioni proposte al passeggero aereo ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento sarebbe contraria all'obiettivo principale perseguito da detto regolamento, consistente nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

59 Una siffatta interpretazione non è, del resto, inficiata dalla circostanza, dedotta dalla Qatar Airways, relativa al fatto che l'interpretazione in parola comporterebbe oneri irragionevoli per i vettori aerei operativi interessati. Al riguardo, va rilevato che, in conformità ad una giurisprudenza costante, l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori perseguito dal regolamento n. 261/2004, compresi i passeggeri del trasporto aereo, può giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici (sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 48 e giurisprudenza ivi citata).

60 Tuttavia, e in ogni caso, nella fattispecie, la Qatar Airways ha limitato la validità dei biglietti emessi a un periodo di due anni dopo la prenotazione iniziale, a causa della pandemia da COVID-19. I ricorrenti nel procedimento principale erano in possesso di biglietti validi fino al 4 agosto 2022 e hanno presentato la loro richiesta di riavviamento dopo tale data, ossia l'8 agosto 2022.

61 In proposito, occorre rilevare che il regolamento n. 261/2004 non contiene alcuna disposizione relativa al termine di prescrizione delle azioni promosse dinanzi ai giudici nazionali dirette ad ottenere un riavviamento previsto all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), di tale regolamento (v., per analogia, sentenza del 22 novembre 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punto 24).

62 Orbene, secondo giurisprudenza costante, in mancanza di disposizioni del diritto dell'Unione in materia, spetta all'ordinamento giuridico interno di ciascuno Stato membro, in virtù del principio di autonomia procedurale, disciplinare le modalità procedurali dei ricorsi intesi a garantire la tutela dei diritti spettanti ai singoli in forza del diritto dell'Unione, purché tali modalità rispettino i principi di equivalenza e di effettività (sentenza del 22 novembre 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punto 25 e giurisprudenza ivi citata).

63 Pertanto, in circostanze come quelle in discussione nel procedimento principale, in cui i passeggeri aerei chiedono un riavviamento verso la destinazione finale dopo la data di fine di validità dei loro biglietti aerei, ossia oltre due anni dopo la prenotazione iniziale, spetta al giudice nazionale determinare il termine di prescrizione delle azioni volte a far valere il loro diritto al riavviamento previsto all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, nel rispetto dei principi di equivalenza e di effettività.

64 Tenuto conto di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso non richiede, ai fini della sua applicazione, l'esistenza di un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo di riavviamento desiderato da un passeggero, potendo un siffatto riavviamento verso la destinazione finale essere richiesto in condizioni di trasporto comparabili a una data successiva, a seconda delle disponibilità di posti.

Sulle spese

65 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, prima alternativa, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91,**

   dev'essere interpretato nel senso che:

   un passeggero non viaggia gratuitamente, ai sensi di tale disposizione, quando, per effettuare la propria prenotazione, abbia dovuto pagare esclusivamente tasse sul trasporto aereo e diritti.

2) **L'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, seconda alternativa, del regolamento n. 261/2004**

   dev'essere interpretato nel senso che:

   un passeggero non viaggia a una tariffa ridotta non direttamente o indirettamente accessibile al pubblico, ai sensi di tale disposizione, quando abbia prenotato il suo biglietto nell'ambito di una campagna promozionale, limitata nel tempo nonché in termini di quantità di biglietti proposti, e rivolta a una categoria professionale determinata.

3) **L'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004**

   dev'essere interpretato nel senso che:

   non richiede, ai fini della sua applicazione, l'esistenza di un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo di riavviamento desiderato da un passeggero, potendo un siffatto riavviamento verso la destinazione finale essere richiesto in condizioni di trasporto comparabili a una data successiva, a seconda delle disponibilità di posti.

Firme