Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 6ης Ιουλίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή — Μεταφορές — Κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Ένωση — Κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008 — Διατάξεις σχετικές με την τιμολόγηση — Άρθρο 22, παράγραφος 1 — Άρθρο 23, παράγραφος 1 — Απαιτούμενες πληροφορίες κατά την παρουσίαση των ναύλων που διατίθενται στο ευρύ κοινό — Υποχρεωτική αναγραφή του πραγματικού ποσού των φόρων, επιβαρύνσεων, προσαυξήσεων ή τελών — Ελευθερία τιμολόγησης — Χρέωση εξόδων διεκπεραίωσης σε περίπτωση ακύρωσης της κράτησης πτήσης από τον επιβάτη ή μη εμφάνισης κατά την επιβίβαση — Προστασία των καταναλωτών»

Στην υπόθεση C-290/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής απόφασης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Bundesgerichtshof (ομοσπονδιακό δικαστήριο, Γερμανία) με απόφαση της 21ης Απριλίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 24 Μαΐου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG

κατά

Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband eV,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους T. von Danwitz, πρόεδρο τμήματος, E. Juhász, C. Vajda, K. Jürimäe και K. Λυκούργο (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Wathelet

γραμματέας: X. Lopez Bancalari, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησης της 15ης Μαρτίου 2017,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG, εκπροσωπούμενη από τον M. Knospe, Rechtsanwalt,

— η Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband eV, εκπροσωπούμενη από τον P. Wassermann, Rechtsanwalt,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την K. Stranz και τον T. Henze,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους W. Mölls, K.-P. Wojcik και F. Wilman,

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 απόφασης αφορά την ερμηνεία του άρθρου 22, παράγραφος 1, και του άρθρου 23, παράγραφος 1, 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).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Air Berlin plc & Co.Luftverkehrs KG (στο εξής: Air Berlin) και της Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband eV (γερμανικής ομοσπονδίας ενώσεων καταναλωτών, στο εξής: Bundesverband), με αντικείμενο αγωγή παραλείψεως που άσκησε η Bundesverband εξαιτίας της πρακτικής της Air Berlin σε σχέση με την εμφάνιση των τιμών και των γενικών όρων συναλλαγών στον ιστότοπο της τελευταίας.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 93/13/ΕΟΚ

3 Το άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές (ΕΕ 1993, L 95, σ. 29), ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Ρήτρα σύμβασης που δεν απετέλεσε αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης, θεωρείται καταχρηστική όταν παρά την απαίτηση καλής πίστης, δημιουργεί εις βάρος του καταναλωτή σημαντική ανισορροπία ανάμεσα στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών, τα απορρέοντα από τη σύμβαση.

2. Θεωρείται πάντοτε ότι η ρήτρα δεν αποτέλεσε αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης, όταν έχει συνταχθεί εκ των προτέρων και όταν ο καταναλωτής, εκ των πραγμάτων, δε μπόρεσε να επηρεάσει το περιεχόμενό της, ιδίως στα πλαίσια μιας σύμβασης προσχωρήσεως.

[…]»

4 Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, «[τ]α κράτη μέλη θεσπίζουν διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες οι καταχρηστικές ρήτρες σύμβασης μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, τηρουμένων των σχετικών όρων της εθνικής νομοθεσίας, δεν δεσμεύουν τους καταναλωτές, ενώ η σύμβαση εξακολουθεί να δεσμεύει τους συμβαλλόμενους, εάν μπορεί να υπάρξει και χωρίς τις καταχρηστικές ρήτρες».

Ο κανονισμός 1008/2008

5 Η αιτιολογική σκέψη 16 του κανονισμού 1008/2008 αναφέρει τα εξής:

«Οι πελάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να συγκρίνουν αποτελεσματικά τις τιμές των διαφόρων εταιρειών για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών. Συνεπώς, το τελικό αντίτιμο που θα πρέπει να καταβάλει ο πελάτης για τις υπηρεσίες αερομεταφορών με προέλευση την Κοινότητα θα πρέπει να αναγράφεται πάντοτε συμπεριλαμβανομένων όλων των φόρων, των επιβαρύνσεων και των τελών. […]»

6 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

[…]

18) “αεροπορικοί ναύλοι”, οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλονται στους αερομεταφορείς ή στους πράκτορές τους ή σε άλλους πωλητές εισιτηρίων για την αεροπορική μεταφορά επιβατών, και όλοι οι όροι υπό τους οποίους ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

[…]».

7 Το τιτλοφορούμενο «Ελευθερία τιμολόγησης» άρθρο 22 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει στην παράγραφο 1 τα ακόλουθα:

«Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 16 παράγραφος 1, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς και, βάσει της αμοιβαιότητας, οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών καθορίζουν ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.»

8 Το άρθρο 23 του ίδιου κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «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 [στοιχεία] στα οποία αναφέρονται [το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, 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.»

Το γερμανικό δίκαιο

9 Το άρθρο 307, παράγραφοι 1 και 2, του Bürgerliches Gesetzbuch (αστικού κώδικα), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: BGB), ορίζει τα ακόλουθα:

«(1) Διατάξεις γενικών όρων συναλλαγών είναι ανίσχυρες όταν, αντιθέτως προς τις επιταγές της καλής πίστεως, περιάγουν σε δυσανάλογα μειονεκτική θέση τον αντισυμβαλλόμενο εκείνου που τους χρησιμοποιεί. […]

(2) Σε περίπτωση αμφιβολίας, δυσανάλογα μειονεκτική θέση υφίσταται όταν ένας γενικός όρος:

1. δεν είναι συμβατός προς θεμελιώδεις αρχές της νομοθεσίας από την οποία αφίσταται, ή

2. περιορίζει τα βασικά δικαιώματα ή τις βασικές υποχρεώσεις που απορρέουν από τη φύση της συμβάσεως, κατά τρόπον ώστε να τίθεται σε κίνδυνο η επίτευξη του σκοπού της συμβάσεως.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

10 Στις 26 Απριλίου 2010, η Bundesverband πραγματοποίησε μέσω του ιστότοπου της Air Berlin δοκιμαστική κράτηση θέσης για απλή μετάβαση από τον αερολιμένα Τέγκελ του Βερολίνου (Γερμανία) στον αερολιμένα της Κολωνίας (Γερμανία). Στο πρώτο βήμα της κράτησης θέσης εμφανίσθηκε κατάλογος, υπό τη μορφή πίνακα, με τα δυνατά αεροπορικά δρομολόγια και τις επιμέρους τιμές. Κατόπιν επιλογής ενός εκ των δρομολογίων, σε πίνακα που περιείχε διάφορα στοιχεία και το κόστος τους, εμφανίσθηκε, μεταξύ άλλων, το ποσό των 3 ευρώ ως «Φόροι και τέλη». Σε επόμενη δοκιμαστική κράτηση που πραγματοποίησε η Bundesverband μέσω του ίδιου ιστότοπου την 20ή Ιουνίου 2010, για μετάβαση μετ' επιστροφής από τον αερολιμένα Τέγκελ του Βερολίνου στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης (Γερμανία), εμφανίσθηκε ως «Φόροι και τέλη» το ποσό του 1 ευρώ.

11 Κατά την Bundesverband, τα αναγραφόμενα στον ιστότοπο της Air Berlin ποσά των φόρων και των τελών ήταν πολύ μικρότερα από εκείνα που πράγματι όφειλε ο αερομεταφορέας βάσει των κλιμάκων αερολιμενικών τελών των οικείων αερολιμένων και ήταν, κατά συνέπεια, ικανά να παραπλανήσουν τον καταναλωτή. Εκτιμώντας ότι η παρουσίαση αυτή αντέβαινε στο άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008, η Bundesverband άσκησε αγωγή ενώπιον του Landgericht Berlin (πρωτοβάθμιου περιφερειακού δικαστηρίου του Βερολίνου, Γερμανία) με αίτημα την παύση της πρακτικής αυτής.

12 Στον πλαίσιο της ίδιας αγωγής, η Bundesverband αμφισβήτησε επίσης τη νομιμότητα της ρήτρας που περιέχεται στο σημείο 5.2 των διαθέσιμων στον ιστότοπο της Air Berlin γενικών όρων συναλλαγών της (στο εξής: γενικοί όροι συναλλαγών), η οποία προβλέπει ότι η Air Berlin επιβάλλει, ως έξοδα διεκπεραίωσης, χρέωση ύψους 25 ευρώ ανά κράτηση και ανά επιβάτη επί του ποσού που επιστρέφεται στον τελευταίο οσάκις αυτός δεν εμφανίζεται στην πτήση ή οσάκις ακυρώνει την κράτησή του. Η Bundesverband διευκρίνισε ότι η ρήτρα αυτή αντέβαινε στο άρθρο 307 του BGB, στο μέτρο που περιήγε σε δυσανάλογα μειονεκτική θέση τους αντισυμβαλλομένους του αερομεταφορέα. Προσέθεσε ότι η Air Berlin δεν ήταν δυνατόν να απαιτεί την καταβολή χωριστών εξόδων για την εκτέλεση νόμιμης υποχρέωσης.

13 Το Landgericht Berlin (πρωτοβάθμιο περιφερειακό δικαστήριο του Βερολίνου) έκανε δεκτή την προσφυγή της Bundesverband και υποχρέωσε την Air Berlin, επί ποινή κυρώσεων, αφενός, να παύσει να εμφανίζει, υπό τον τίτλο «Φόροι και τέλη» κατά την παρουσίαση στην ιστοσελίδα της των τιμών των δρομολογίων, ποσά που δεν αντιστοιχούν σε εκείνα που ο εν λόγω αερομεταφορέας οφείλει πράγματι να καταβάλει και, αφετέρου, να αφαιρέσει το σημείο 5.2 από τους γενικούς όρους συναλλαγών της.

14 Κατόπιν της απόρριψης της έφεσης που άσκησε η Air Berlin ενώπιον του Kammergericht Berlin (ανώτερου περιφερειακού δικαστηρίου του Βερολίνου, Γερμανία), ο εν λόγω αερομεταφορέας άσκησε αναίρεση ενώπιον του Bundesgerichtshof (ομοσπονδιακού δικαστηρίου, Γερμανία).

15 Το Bundesgerichtshof (ομοσπονδιακό δικαστήριο) διερωτάται, κατά πρώτο λόγο, ως προς την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στο άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008. Συγκεκριμένα, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας του Δικαστηρίου, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον η παρουσίαση των τιμών στον ιστότοπο της Air Berlin είναι συμβατή προς τις απαιτήσεις που επιβάλλει η ανωτέρω διάταξη.

16 Κατά δεύτερο λόγο, το αιτούν δικαστήριο ζητεί διευκρινίσεις ως προς την ερμηνεία του άρθρου 22, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού προκειμένου να καθορίσει κατά πόσον ο προβλεπόμενος στη διάταξη αυτή κανόνας, κατά τον οποίο οι αερομεταφορείς καθορίζουν ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα για τις αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ένωσης, μπορεί ενδεχομένως να δικαιολογήσει την επιβολή, μέσω των γενικών όρων συναλλαγών της Air Berlin, χωριστής χρέωσης εις βάρος των επιβατών που δεν εμφανίζονται στην πτήση ή ακυρώνουν την κράτησή τους.

17 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Bundesgerichtshof (ομοσπονδιακό δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 την έννοια ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να σημειώνουν το πραγματικό ύψος των αναφερόμενων υπό στοιχεία β′ έως δ′ φόρων, τελών αερολιμένος και λοιπών επιβαρύνσεων, προσαυξήσεων ή τελών κατά τη δημοσίευση των αεροπορικών ναύλων τους και ως εκ τούτου δεν επιτρέπεται να ενσωματώνουν μέρος αυτών στους αεροπορικούς ναύλους τους σύμφωνα με το στοιχείο α′ της διάταξης αυτής;

2) Έχει το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 την έννοια ότι αντιβαίνει σε αυτό η εφαρμογή βασιζόμενης στο δίκαιο της Ένωσης εθνικής ρύθμισης του δικαίου των γενικών όρων συναλλαγών, η οποία ορίζει ότι δεν είναι δυνατή η επιβολή χωριστής χρέωσης διεκπεραίωσης σε πελάτες που δεν εμφανίστηκαν σε πτήση ή ακύρωσαν την κράτησή τους;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

18 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί κατά πόσον το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 έχει την έννοια ότι, κατά τη δημοσίευση των αεροπορικών τους ναύλων, οι αερομεταφορείς οφείλουν να επισημαίνουν το πραγματικό ποσό των φόρων, των τελών αερολιμένος, καθώς και των λοιπών επιβαρύνσεων, προσαυξήσεων και τελών, τα οποία αναφέρει το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία β′ έως δ′, του κανονισμού αυτού, και δεν μπορούν, κατά συνέπεια, να συμπεριλαμβάνουν μέρος των στοιχείων αυτών στον αεροπορικό ναύλο του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού.

19 Το άρθρο 23, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 προβλέπει ότι, κατά τη δημοσίευση, συμπεριλαμβανομένης της δημοσίευσης στο διαδίκτυο, των αεροπορικών ναύλων και των κομίστρων που διατίθενται στο ευρύ κοινό, «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». Το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού αυτού ορίζει ότι, πέραν του τελικού αντιτίμου, πρέπει να επισημαίνονται ο αεροπορικός ναύλος ή το κόμιστρο, καθώς επίσης οι φόροι, τα τέλη αερολιμένος και οι λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη, όπως αυτά που αφορούν την προστασία από έκνομες ενέργειες ή τα καύσιμα, όταν τα στοιχεία αυτά έχουν προστεθεί στον αεροπορικό ναύλο ή το κόμιστρο.

20 Κατά την Air Berlin, οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να αναγράφουν χωριστά το ποσό των φόρων, των τελών αερολιμένος καθώς και των λοιπών επιβαρύνσεων, προσαυξήσεων ή τελών που απαριθμούνται στο άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία β′ έως δ′, του κανονισμού 1008/2008, στην περίπτωση που τα ανωτέρω στοιχεία περιλαμβάνονται στον ναύλο των επιβατών που μνημονεύεται στο άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχείο α′, του κανονισμού αυτού. Η Air Berlin φρονεί συγκεκριμένα ότι, προκειμένου να δοθεί στον πελάτη η δυνατότητα να συγκρίνει τις διάφορες τιμές που προτείνουν οι αερομεταφορείς, καθοριστικής σημασίας είναι μόνον το τελικό αντίτιμο.

21 Η Bundesverband, η Γερμανική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζουν, από την πλευρά τους, ότι το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 υποχρεώνει τους αερομεταφορείς να επισημαίνουν τα επιμέρους ποσά που συνθέτουν το τελικό αντίτιμο.

22 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, προκειμένου να ερμηνευθεί διάταξη του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 19ης Ιουλίου 2012, ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, σκέψη 12 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία)

23 Από το γράμμα του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 προκύπτει ότι η υποχρέωση να επισημαίνεται τουλάχιστον ο αεροπορικός ναύλος ή το κόμιστρο, καθώς και οι φόροι, τα αερολιμενικά τέλη και οι λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη όταν τα στοιχεία αυτά έχουν προστεθεί στον αεροπορικό ναύλο, συμπληρώνει την απορρέουσα από το άρθρο 23, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδο, του κανονισμού αυτού υποχρέωση περί αναγραφής του τελικού αντιτίμου (βλ., συναφώς, απόφαση της 15ης Ιανουαρίου 2015, Air Berlin, C-573/13, EU:C:2015:11, σκέψη 44).

24 Ως εκ τούτου, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η Air Berlin, επικαλούμενη ιδίως την αιτιολογική σκέψη 16 του κανονισμού 1008/2008, ο αερομεταφορέας που περιορίζεται απλώς και μόνον στη μνεία του τελικού αντιτίμου δεν πληροί τις επιταγές του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, του κανονισμού αυτού, δεδομένου ότι αυτές επιβάλλουν την αναγραφή των ποσών των επιμέρους στοιχείων που συνθέτουν το αντίτιμο αυτό.

25 Το συμπέρασμα αυτό δεν τίθεται εν αμφιβόλω από το επιχείρημα της Air Berlin, κατά το οποίο το ίδιο το γράμμα του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 υποχρεώνει τους αερομεταφορείς να επισημαίνουν τα στοιχεία που απαριθμούνται στο άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία β′ έως δ′, του κανονισμού αυτού μόνον «όταν τα [στοιχεία αυτά] έχουν προστεθεί στον αεροπορικό ναύλο» και όχι όταν έχουν συμπεριληφθεί σ’ αυτόν.

26 Συγκεκριμένα, το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού 1008/2008, το οποίο ορίζει την έννοια «αεροπορικός ναύλος», δεν μνημονεύει τους φόρους, τα τέλη αερολιμένος, τις λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις και τέλη ως στοιχεία που συμπεριλαμβάνονται στον εν λόγω ναύλο. Ως εκ τούτου, οι

αερομεταφορείς δεν επιτρέπεται να συμπεριλαμβάνουν τα στοιχεία αυτά στον αεροπορικό ναύλο, τον οποίο έχουν την υποχρέωση να επισημαίνουν βάσει του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχείο α′, του κανονισμού αυτού.

27 Αντιθέτως προς ό,τι επίσης υποστηρίζει η Air Berlin, τέτοια ερμηνεία του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 δεν είναι δυνατόν να καθιστά άνευ περιεχομένου τη διάταξη αυτή. Πράγματι, η φράση «όταν τα [στοιχεία τα] οποία αναφέρονται [στο άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία β′, γ′ και δ′] έχουν προστεθεί στον αεροπορικό ναύλο ή το κόμιστρο» αποβλέπει προδήλως στη διάκριση της περίπτωσης στην οποία οι αερομεταφορείς επιλέγουν να επιβαρύνουν τους πελάτες τους με τα στοιχεία αυτά από εκείνη στην οποία επιλέγουν να τα αναλάβουν οι ίδιοι, η δε υποχρέωση επισήμανσης των εν λόγω στοιχείων υφίσταται μόνον στην πρώτη περίπτωση.

28 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι τα επιμέρους στοιχεία που συνθέτουν το καταβλητέο τελικό αντίτιμο, τα οποία αναφέρει το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008, πρέπει να γνωστοποιούνται πάντοτε στον πελάτη κατά το ποσό που τους αναλογεί στο τελικό αυτό αντίτιμο.

29 Η ως άνω ερμηνεία επιβεβαιώνεται από την εξέταση τόσο των σκοπών που επιδιώκει η ρύθμιση, τμήμα της οποίας αποτελεί η επίμαχη στην κύρια δίκη διάταξη, όσο και από το πλαίσιό της.

30 Το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 σκοπεί στη διασφάλιση, μεταξύ άλλων, της ενημέρωσης και της διαφάνειας των τιμών των υπηρεσιών αερομεταφορών από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και συμβάλλει, επομένως, στη διασφάλιση της προστασίας του πελάτη που χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες αυτές. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπει υποχρεώσεις ενημέρωσης και διαφάνειας όσον αφορά ιδίως τους εφαρμοστέους στους αεροπορικούς ναύλους όρους, το καταβλητέο τελικό αντίτιμο, τον αεροπορικό ναύλο και τα αναπόφευκτα και προβλέψιμα στοιχεία που τον προσαυξάνουν, καθώς και τις προαιρετικές αυξήσεις των τιμών του εισιτηρίου που αφορούν υπηρεσίες συμπληρωματικές της αεροπορικής μεταφοράς αυτής καθαυτήν (απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 2014, Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:2232, σκέψη 32).

31 Πλην όμως, ο σκοπός περί ενημέρωσης και διαφάνειας των τιμών δεν θα επιτυγχανόταν εάν το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 είχε την έννοια ότι παρέχει στους αερομεταφορείς την επιλογή είτε να συμπεριλάβουν στον αεροπορικό ναύλο τους φόρους, τα τέλη αερολιμένος, τις λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις και τέλη είτε να επισημάνουν μεμονωμένα τα επιμέρους αυτά στοιχεία.

32 Πάντως, τυχόν διαφορετική ερμηνεία του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 θα καθιστούσε τη διάταξη αυτή άνευ κάθε πρακτικής αποτελεσματικότητας. Συγκεκριμένα, αφενός, η μερική συμπερίληψη, στον αεροπορικό ναύλο, των στοιχείων του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία β′ έως δ′, του κανονισμού 1008/2008 θα είχε ως αποτέλεσμα να επισημαίνονται μόνον ποσά που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Αφετέρου, η πλήρης συμπερίληψη των στοιχείων αυτών στον αεροπορικό ναύλο θα είχε ως αποτέλεσμα να ισούται ενδεχομένως το ποσό που αναγράφεται ως αεροπορικός ναύλος προς το καταβλητέο τελικό αντίτιμο. Πλην όμως, η υποχρέωση επισήμανσης του καταβλητέου τελικού αντίτιμου προβλέπεται ήδη στο άρθρο 23, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού αυτού.

33 Τέλος, πρέπει να εξεταστεί το επιχείρημα της Air Berlin, κατά το οποίο η αναγραφή των πραγματικών ποσών των στοιχείων του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία γ′ και δ′, του κανονισμού 1008/2008 είναι αδύνατη, στο μέτρο που τα ποσά αυτά δεν είναι γνωστά κατά τον χρόνο κράτησης της πτήσης.

34 Ως προς τούτο, πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά την αγορά εισιτηρίου, ο πελάτης καλείται να καταβάλει ένα οριστικό και όχι προσωρινό αντίτιμο. Κατά συνέπεια, εφόσον το ποσό ορισμένων επιβαρύνσεων ή ορισμένων προσαυξήσεων ή τελών, όπως αυτών που σχετίζονται με τα καύσιμα, δεν είναι δυνατόν, όπως υποστηρίζει η Air Berlin, να είναι γνωστό με βεβαιότητα παρά μόνον αφότου πραγματοποιηθεί η πτήση, ενίοτε δε πολλούς μήνες μετά την πτήση αυτή, τα ποσά των φόρων, των τελών αερολιμένος και των λοιπών επιβαρύνσεων, προσαυξήσεων και τελών, που μνημονεύονται στο άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία β′ έως δ′, του κανονισμού 1008/2008, τα οποία καλείται να καταβάλει ο πελάτης, αντιστοιχούν στην εκτίμηση στην οποία προβαίνει ο αερομεταφορέας κατά τον χρόνο κράτησης της πτήσης.

35 Υπ' αυτήν την έννοια, το άρθρο 23, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 προβλέπει άλλωστε ότι τα επιμέρους ποσά που συνθέτουν το καταβλητέο από τον πελάτη τελικό αντίτιμο συνίστανται, πέραν του αεροπορικού ναύλου ή του κόμιστρου, στο σύνολο των εφαρμοστέων φόρων, επιβαρύνσεων, προσαυξήσεων και τελών που είναι «προβλέψιμα κατά τη στιγμή της δημοσίευσης».

36 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 έχει την έννοια ότι, κατά τη δημοσίευση των αεροπορικών τους ναύλων, οι αερομεταφορείς οφείλουν να επισημαίνουν χωριστά τα ποσά που οφείλουν οι πελάτες για φόρους, τέλη αερολιμένος, καθώς και για λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη, τα οποία αναφέρει το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία β′ έως δ′, του κανονισμού αυτού, και δεν μπορούν, κατά συνέπεια, να συμπεριλαμβάνουν, έστω εν μέρει, τα στοιχεία αυτά στον αεροπορικό ναύλο του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

37 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί κατά πόσον το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 έχει την έννοια ότι αντιβαίνει σε αυτό η εφαρμογή εθνικής ρύθμισης για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας 93/13, βάσει της οποίας μπορεί να κηρυχθεί άκυρη μια ρήτρα που προβλέπεται στους γενικούς όρους συναλλαγών και καθιστά δυνατή την επιβολή χωριστής κατ' αποκοπήν χρέωσης διεκπεραίωσης στους πελάτες που δεν εμφανίστηκαν σε πτήση ή που ακύρωσαν την κράτησή τους.

38 Το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι το σημείο 5.2 των γενικών όρων συναλλαγών, το οποίο προβλέπει χρέωση 25 ευρώ ανά επιβάτη και ανά κράτηση, ως έξοδα διεκπεραίωσης, σε περίπτωση ακύρωσης της κράτησης πτήσης σε οικονομική θέση ή σε περίπτωση μη εμφάνισης κατά την επιβίβαση πτήσης σε οικονομική θέση, περιάγει σε δυσανάλογα μειονεκτική θέση τους πελάτες της Air Berlin και είναι ανίσχυρο βάσει του άρθρου 307, παράγραφος 1, του BGB.

39 Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει επίσης ότι το άρθρο 307, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, και το άρθρο 307, παράγραφος 2, σημείο 1, του BGB μεταφέρουν στο γερμανικό δίκαιο το άρθρο 3, παράγραφος 1, και το άρθρο 6, παράγραφος 1, εισαγωγική φράση της πρώτης περιόδου, της οδηγίας 93/13.

40 Ως προς τούτο, στις γραπτές της παρατηρήσεις, η Air Berlin διατείνεται ότι το πρωτοβάθμιο και το δευτεροβάθμιο γερμανικό δικαστήριο έκριναν καταχρηστική την περιεχόμενη στο σημείο 5.2 των γενικών όρων πώλησης ρήτρα, βασιζόμενα αποκλειστικά στο εθνικό δίκαιο και όχι στο δίκαιο της Ένωσης.

41 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο προδικαστικής παραπομπής, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο αποκλειστικώς να αποφαίνεται επί της ερμηνείας ή του κύρους του δικαίου της Ένωσης με βάση την έννομη κατάσταση και τα πραγματικά περιστατικά όπως τα περιγράφει το αιτούν δικαστήριο,

προκειμένου να παράσχει στο δικαστήριο αυτό τα στοιχεία που είναι χρήσιμα για την επίλυση της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί (βλ., συναφώς, απόφαση της 27ης Απριλίου 2017, A-Rosa Flussschiff, C-620/15, EU:C:2017:309, σκέψη 35).

42 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί απάντηση με αφετηρία την παραδοχή του αιτούντος δικαστηρίου, κατά την οποία η εθνική ρύθμιση που σκοπεί στην προστασία των καταναλωτών από καταχρηστικές πρακτικές, δηλαδή το άρθρο 307 του BGB, βάσει της οποίας το αιτούν δικαστήριο θεωρεί καταχρηστική την περιεχόμενη στο σημείο 5.2 των γενικών όρων συναλλαγών ρήτρα, βασίζεται στο δίκαιο της Ένωσης, καθότι η εν λόγω ρύθμιση μεταφέρει την οδηγία 93/13 στο εσωτερικό δίκαιο.

43 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται κατά πόσον, λαμβανομένης υπόψη της απόφασης της 18ης Σεπτεμβρίου 2014, Vueling Airlines (C-487/12, EU:C:2014:2232), πρέπει να γίνει δεκτό ότι η ελευθερία που έχουν οι αερομεταφορείς να καθορίζουν τους αεροπορικούς ναύλους δυνάμει του άρθρου 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 αντιτίθεται στην εφαρμογή, επί μιας τέτοιας ρήτρας, εθνικής ρύθμισης η οποία μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο τη νομοθεσία της Ένωσης για την προστασία των καταναλωτών.

44 Χωρίς να χρειάζεται να δοθεί απάντηση στο ερώτημα κατά πόσον τα κατ' αποκοπήν έξοδα διεκπεραίωσης, τα οποία προβλέπει η περιεχόμενη στο σημείο 5.2 των γενικών όρων συναλλαγών ρήτρα, συνιστούν «αεροπορικούς ναύλους», κατά την έννοια του κανονισμού 1008/2008, και, εν συνεχεία, κατά πόσον για την ρήτρα αυτή ισχύει ενδεχομένως η ελευθερία τιμολόγησης του άρθρου 22, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, η οδηγία 93/13 έχει ως αντικείμενο την προσέγγιση των διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τις καταχρηστικές ρήτρες στις συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ ενός επαγγελματία και ενός καταναλωτή. Πρόκειται, επομένως, περί γενικής οδηγίας για την προστασία των καταναλωτών, η οποία προορίζεται να έχει εφαρμογή σε όλους τους τομείς οικονομικής δραστηριότητας. Σκοπός της οδηγίας αυτής είναι όχι να περιορίσει την ελευθερία τιμολόγησης των αερομεταφορέων, αλλά να υποχρεώσει τα κράτη μέλη να προβλέπουν μηχανισμό που να διασφαλίζει τη δυνατότητα ελέγχου κάθε συμβατικής ρήτρας η οποία δεν αποτέλεσε αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης προκειμένου να διαπιστωθεί ο ενδεχομένως καταχρηστικός χαρακτήρας της, έτσι ώστε να παρασχεθεί στον καταναλωτή η δέουσα προστασία λόγω του ότι αυτός βρίσκεται σε υποδεέστερη θέση έναντι του επαγγελματία, όσον αφορά τόσο τη διαπραγματευτική ισχύ όσο και το επίπεδο πληροφόρησης (βλ., συναφώς, απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2015, Matei, C-143/13, EU:C:2015:127, σκέψη 51 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

45 Στο πλαίσιο αυτό, η μη δυνατότητα εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας στον διεπόμενο από τον κανονισμό 1008/2008 τομέα των υπηρεσιών αερομεταφορών θα μπορούσε να γίνει δεκτή μόνον εάν τούτο προβλεπόταν σαφώς από τις διατάξεις του κανονισμού αυτού. Πλην όμως, ούτε από το γράμμα του αφορώντος την ελευθερία τιμολόγησης άρθρου 22 του κανονισμού 1008/2008 ούτε από το γράμμα των λοιπών διατάξεων του εν λόγω κανονισμού μπορεί να αντληθεί τέτοιο συμπέρασμα, η δε οδηγία 93/13 ήταν μάλιστα ήδη εν ισχύι κατά τον χρόνο έκδοσης του κανονισμού αυτού.

46 Από τον σκοπό που επιδιώκει το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 δεν είναι εξάλλου δυνατόν να συναχθεί ότι οι συμβάσεις αερομεταφορών δεν υπόκεινται στην τήρηση των γενικών κανόνων που προστατεύουν τους καταναλωτές από καταχρηστικές ρήτρες.

47 Στο πλαίσιο αυτό, ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 22 του κανονισμού 1008/2008 ελευθερία τιμολόγησης αποτελεί την κατάληξη της σταδιακής κατάργησης του ελέγχου που ασκούν τα κράτη μέλη επί των τιμών, προκειμένου να ανοίξει ο τομέας στον ανταγωνισμό. Όπως ανέφερε ο γενικός εισαγγελέας Υ. Bot στο σημείο 27 των προτάσεών του στην υπόθεση Vueling Airlines (C-487/12, EU:C:2014:27), σκοπός της ελευθέρωσης της αγοράς των αερομεταφορών ήταν η επίτευξη μεγαλύτερης διαφοροποίησης της προσφοράς, καθώς και χαμηλότερης τιμολόγησης προς όφελος των καταναλωτών. Ο δε κανονισμός (ΕΟΚ) 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992,

για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ 1992, L 240, σ. 15), τον οποίο κατήργησε ο κανονισμός 1008/2008, ανέφερε στην πέμπτη αιτιολογική του σκέψη ότι έπρεπε «να συμπληρωθεί η ελευθερία των τιμών με τις κατάλληλες διασφαλίσεις ώστε να προστατευθούν τα συμφέροντα των καταναλωτών και του οικείου βιομηχανικού κλάδου».

48 Από την απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 2014, Vueling Airlines (C-487/12, EU:C:2014:2232), δεν είναι δυνατόν να συναχθεί διαφορετικό συμπέρασμα. Στην εν λόγω απόφαση, το Δικαστήριο έκρινε ότι αντιβαίνει στο άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 νομοθεσία, όπως η επίμαχη σε εκείνη την υπόθεση, η οποία υποχρεώνει σε κάθε περίπτωση τους αερομεταφορείς να μεταφέρουν τις αποσκευές που οι πελάτες τους παραδίδουν προς μεταφορά, χωρίς να μπορούν να επιβάλουν αύξηση της τιμής για τη μεταφορά αυτή. Αντιθέτως, το Δικαστήριο ουδόλως απεφάνθη ότι η ελευθερία τιμολόγησης αντιτίθεται γενικώς στην εφαρμογή οιουδήποτε κανόνα για την προστασία των καταναλωτών. Τουναντίον, το Δικαστήριο ανέφερε ότι, με την επιφύλαξη μεταξύ άλλων της εφαρμογής κανόνων για την προστασία των καταναλωτών, δεν προσκρούει στο δίκαιο της Ένωσης η ρύθμιση από τα κράτη μέλη πτυχών σχετικών με τις συμβάσεις αερομεταφοράς, ιδίως προς τον σκοπό προστασίας των καταναλωτών έναντι καταχρηστικών πρακτικών, υπό τον όρο ότι δεν τίθενται εν αμφιβόλω οι σχετικές με την τιμολόγηση διατάξεις του κανονισμού 1008/2008 (βλ., συναφώς, απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 2014, Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:2232, σκέψη 44).

49 Δεν είναι επομένως δυνατόν να συναχθεί από την προμνησθείσα απόφαση ότι το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 αντιτίθεται στην εφαρμογή εθνικής ρύθμισης η οποία μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο διατάξεις του δικαίου της Ένωσης στον τομέα της προστασίας των καταναλωτών, όπως αυτές της οδηγίας 93/13.

50 Από τις προεκτεθείσες σκέψεις προκύπτει ότι η ελευθερία τιμολόγησης των υπηρεσιών αερομεταφορών στο εσωτερικό της Ένωσης, την οποία καθιερώνει το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, δεν είναι δυνατόν να εμποδίζει την εφαρμογή τέτοιας εθνικής ρύθμισης στις ρήτρες των συμβάσεων αερομεταφοράς.

51 Ενδεχόμενη αντίθετη απάντηση θα είχε ως αποτέλεσμα να στερηθούν οι καταναλωτές τα δικαιώματα που αντλούν από την οδηγία 93/13 στον τομέα της τιμολόγησης των υπηρεσιών αερομεταφορών και να δοθεί στους αερομεταφορείς η δυνατότητα, ελλείψει οιουδήποτε ελέγχου, να συμπεριλαμβάνουν στις συμβάσεις που συνάπτουν με επιβάτες καταχρηστικές ρήτρες αναφορικά με την τιμολόγηση.

52 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 έχει την έννοια ότι δεν αντιβαίνει σε αυτό η εφαρμογή εθνικής ρύθμισης για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας 93/13, βάσει της οποίας μπορεί να κηρυχθεί άκυρη μια ρήτρα που προβλέπεται στους γενικούς όρους συναλλαγών και καθιστά δυνατή την επιβολή χωριστής κατ' αποκοπήν χρέωσης διεκπεραίωσης στους πελάτες που δεν εμφανίστηκαν σε πτήση ή που ακύρωσαν την κράτησή τους.

Επί των δικαστικών εξόδων

53 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού 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 (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) Το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, 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, έχει την έννοια

ότι, κατά τη δημοσίευση των αεροπορικών τους ναύλων, οι αερομεταφορείς οφείλουν να επισημαίνουν χωριστά τα ποσά που οφείλουν οι πελάτες για φόρους, τέλη αερολιμένος, καθώς και για λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη, τα οποία αναφέρει το άρθρο 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχεία β′ έως δ′, του κανονισμού αυτού, και δεν μπορούν, κατά συνέπεια, να συμπεριλαμβάνουν, έστω εν μέρει, τα στοιχεία αυτά στον αεροπορικό ναύλο του άρθρου 23, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού.

2) **Το άρθρο 22, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 έχει την έννοια ότι δεν αντιβαίνει σε αυτό η εφαρμογή εθνικής ρύθμισης για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές, βάσει της οποίας μπορεί να κηρυχθεί άκυρη μια ρήτρα που προβλέπεται στους γενικούς όρους συναλλαγών και καθιστά δυνατή την επιβολή χωριστής κατ' αποκοπήν χρέωσης διεκπεραίωσης στους πελάτες που δεν εμφανίστηκαν σε πτήση ή που ακύρωσαν την κράτησή τους.**

(υπογραφές)