Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 21ης Δεκεμβρίου 2021*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Κοινοί κανόνες αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Άρθρο 2, στοιχείο ιβ′ – Άρθρο 5, παράγραφος 1 – Αλλαγή της ώρας αναχωρήσεως πτήσεως – Αναχώρηση η οποία καθυστέρησε για περίπου τρεις ώρες – Ενημέρωση των επιβατών εννέα ημέρες πριν από την αναχώρηση – Έννοια των όρων “ματαίωση” και “καθυστέρηση”»

Στην υπόθεση C-395/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείο Ντύσσελντορφ, Γερμανία) με απόφαση της 3ης Αυγούστου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 19 Αυγούστου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

EP,

GM

κατά

Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Bay Larsen, Αντιπρόεδρο του Δικαστηρίου, προεδρεύοντα του πρώτου τμήματος, J.-C. Bonichot και M. Safjan (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– οι EP και GM, εκπροσωπούμενοι από την F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller, M. Hellmann και U. Kühne,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους R. Pethke και K. Simonsson,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 23ης Σεπτεμβρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του άρθρου 5, παράγραφος 1, και του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 2006, L 365, σ. 89).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των EP και GM, δύο επιβατών αεροπορικών μεταφορών (στο εξής: οικείοι επιβάτες), και, αφετέρου, της αεροπορικής εταιρίας Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (στο εξής: Corendon Airlines), σχετικά με την άρνηση της τελευταίας να αποζημιώσει τους οικείους επιβάτες λόγω της καθυστερήσεως σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως της πτήσεώς τους.

Το νομικό πλαίσιο

3 Το άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[…]

ιβ) "ματαίωση", η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως.»

4 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Ματαίωση», ορίζει στην παράγραφο 1 τα ακόλουθα:

«Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

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

β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για τη ματαιωθείσα πτήση, και

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή

ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή

iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.»

5 Το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει τα εξής:

«1. Όταν πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι μια πτήση θα έχει καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησής της:

α) δύο ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή

β) τρεις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή

γ) τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α′ ή β′,

παρέχει στους επιβάτες:

i) τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και παράγραφος 2, και

ii) όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, τη βοήθεια του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχεία β′ και γ′, και

iii) όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, τη βοήθεια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α′.

2. Εν πάση περιπτώσει, η βοήθεια παρέχεται μέσα στα χρονικά όρια που ορίζονται ανωτέρω για κάθε κατηγορία απόστασης.»

6 Το άρθρο 7 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

[…]

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

[…]».

7 Το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο» προβλέπει τα εξής:

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

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

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

β) τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, το νωρίτερο δυνατόν, ή

γ) τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί, εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Οι οικείοι επιβάτες προέβησαν σε κράτηση οργανωμένου ταξιδιού μέσω της διαδικτυακής πλατφόρμας «Check24». Η κράτησή τους επιβεβαιώθηκε από τον πραγματικό αερομεταφορέα, την Corendon Airlines, για πτήση που επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στις 18 Μαΐου 2019 από το Ντύσσελντορφ (Γερμανία) στην Αττάλεια (Τουρκία) με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως στις 13:20 και προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στις 17:50 αυθημερόν.

9 Η Corendon Airlines, εν συνεχεία, μετέθεσε χρονικά την πτήση αυτή, με διατήρηση πάντως του αριθμού της, καθορίζοντας νέα ώρα αναχωρήσεως στις 16:10 και νέα ώρα αφίξεως στις 20:40 στις 18 Μαΐου 2019, γεγονός για το οποίο ενημέρωσε τους οικείους επιβάτες εννέα ημέρες πριν από την αναχώρηση της πτήσεως. Δεδομένου ότι η ως άνω τροποποιηθείσα πτήση καθυστέρησε, η αναχώρηση πραγματοποιήθηκε στις 17:02 και η προσγείωση στις 21:30, στις 18 Μαΐου 2019.

10 Οι οικείοι επιβάτες αξίωσαν από την Corendon Airlines έκαστος αποζημίωση ύψους 400 ευρώ, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004.

11 Κατόπιν της αρνήσεως της Corendon Airlines να αποζημιώσει τους εν λόγω επιβάτες, αυτοί άσκησαν αγωγή ενώπιον του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείου Ντύσσελντορφ, Γερμανία), το οποίο απέρριψε την αγωγή με την αιτιολογία, αφενός, ότι, μολονότι η ώρα αναχωρήσεως της πτήσεως είχε αλλάξει, ο αρχικός προγραμματισμός της πτήσεως δεν είχε εγκαταλειφθεί. Αφετέρου, οι εν λόγω επιβάτες ενημερώθηκαν, εν πάση περιπτώσει, για την αλλαγή της ώρας αναχωρήσεως εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημείο ii, του κανονισμού 261/2004, δηλαδή δύο εβδομάδες έως επτά ημέρες πριν από την

προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, με συνέπεια να μην απαιτείται να εξετασθεί το ζήτημα αν η αλλαγή της ώρας αναχωρήσεως της πτήσεως συνιστά ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση της εν λόγω πτήσεως. Επιπλέον, το ως άνω δικαστήριο επισήμανε ότι στερούνταν σημασίας το ζήτημα αν η Corendon Airlines είχε εκπληρώσει την υποχρέωσή της να ενημερώσει τους οικείους επιβάτες για τα δικαιώματά τους δυνάμει του άρθρου 8 του κανονισμού, δεδομένου ότι ενδεχόμενη παράβαση της σχετικής υποχρεώσεως ενημερώσεως δεν θεμελιώνει αξίωση αποζημιώσεως κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού.

12 Κατόπιν της εκ μέρους των οικείων επιβατών ασκήσεως εφέσεως κατά της αποφάσεως του εν λόγω δικαστηρίου ενώπιον του Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείου Ντύσσελντορφ, Γερμανία), το τελευταίο επισημαίνει ότι η εφεσιβαλλόμενη απόφαση δεν μπορεί να επικυρωθεί, εφόσον η χρονική μετάθεση της ώρας αναχωρήσεως πτήσεως κατά τρεις περίπου ώρες συνιστά ματαίωση κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ′, του κανονισμού 261/2004, και εφόσον η ανακοίνωση σχετικά με τη μετάθεση αυτή δεν συνιστά προσφορά μεταφοράς με εναλλακτική πτήση υπό τους όρους που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό.

13 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείο Ντύσσελντορφ) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Υφίσταται ματαίωση πτήσεως υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ′, και του άρθρου 5, παράγραφος 1, του [κανονισμού 261/2004] όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας μεταθέτει χρονικά την πτήση για την οποία είχε γίνει κράτηση στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού, με προγραμματισμένη αναχώρηση στις 13:20 (τοπική ώρα), στις 16:10 (τοπική ώρα) της ίδιας ημέρας;

2) Συνιστά η γνωστοποίηση, εννέα ημέρες πριν από την έναρξη του ταξιδιού, της χρονικής μεταθέσεως πτήσεως από τις 13:20 (τοπική ώρα) στις 16:10 (τοπική ώρα) της ίδιας ημέρας προσφορά μεταφοράς με εναλλακτική πτήση υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημείο ii, του [κανονισμού 261/2004] και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, πρέπει αυτή να πληροί τις επιταγές του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και του άρθρου 8, παράγραφος 1, του [κανονισμού αυτού];»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

14 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινισθεί εάν το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι μια πτήση θεωρείται «ματαιωθείσα», κατά την έννοια των διατάξεων αυτών, σε περίπτωση κατά την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας μεταθέτει την ώρα αναχωρήσεώς της κατά χρόνο μικρότερο των τριών ωρών, χωρίς να επιφέρει περαιτέρω τροποποιήσεις στην πτήση.

15 Επισημαίνεται, κατ’ αρχάς, ότι το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει το ερώτημα αυτό αποκλειστικώς σε σχέση με μετάθεση της ώρας αναχωρήσεως της οικείας πτήσεως κατά δύο ώρες και πενήντα λεπτά, χωρίς να μνημονεύει, στα προδικαστικά ερωτήματά του, τη μεταγενέστερη καθυστέρηση της εν λόγω πτήσεως.

16 Επισημαίνεται συναφώς ότι η έννοια της «ματαιώσεως» ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, του κανονισμού ως «η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως».

17 Η έννοια της «πτήσεως» δεν ορίζεται στον εν λόγω κανονισμό. Ωστόσο, κατά πάγια νομολογία, η πτήση συνίσταται, κατ' ουσίαν, σε «διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία "μονάδα" της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της» (απόφαση της 4ης Ιουλίου 2018, Wirth κ.λπ., C-532/17, EU:C:2018:527, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι το δρομολόγιο συνιστά ουσιώδες στοιχείο της πτήσεως, η οποία διενεργείται βάσει προγραμματισμού που έχει εκ των προτέρων καθορισθεί από τον αερομεταφορέα (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 30).

18 Το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι, κατά το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, του κανονισμού 261/2004, σε αντίθεση με την καθυστέρηση πτήσεως, η ματαίωση συνιστά τη συνέπεια του γεγονότος ότι μία αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση δεν πραγματοποιήθηκε. Εκ των ανωτέρω προκύπτει, συναφώς, ότι οι ματαιωθείσες πτήσεις και οι πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν με καθυστέρηση αποτελούν δυο διακριτές κατηγορίες πτήσεων. Δεν μπορεί, επομένως, να συναχθεί από τον κανονισμό αυτόν ότι μία πτήση που πραγματοποιήθηκε με καθυστέρηση μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «ματαιωθείσα πτήση» απλώς λόγω μίας παρατεταμένης καθυστερήσεως, ακόμα και αν αυτή είναι σημαντική (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 33).

19 Υπό τις συνθήκες αυτές, εφόσον οι επιβάτες μετεπιβιβάζονται σε πτήση της οποίας η ώρα αναχωρήσεως έχει καθυστέρηση σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αναχωρήσεως, η πτήση μπορεί να θεωρηθεί «ματαιωθείσα» μόνον εάν ο αερομεταφορέας μεταφέρει τους επιβάτες με άλλη πτήση της οποίας ο αρχικός προγραμματισμός διαφέρει από αυτόν της αρχικώς προγραμματισθείσας πτήσεως (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 35).

20 Το γεγονός ότι η μετάθεση της ώρας αναχωρήσεως της πτήσεως είχε ανακοινωθεί στους οικείους επιβάτες πλείονες ημέρες πριν από τη συγκεκριμένη ημερομηνία δεν επηρεάζει, αφ' εαυτού, τη διάκριση μεταξύ των εννοιών της «καθυστερήσεως» και της «ματαιώσεως».

21 Πράγματι, όπως προκύπτει από τη νομολογία που μνημονεύεται στη σκέψη 18 της παρούσας αποφάσεως, ο κανονισμός 261/2004 προβλέπει δύο σαφώς διακριτές κατηγορίες πτήσεων, συγκεκριμένα δε, αφενός, τις ματαιωθείσες πτήσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού, και, αφετέρου, τις πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν με καθυστέρηση κατά την αναχώρηση, κατά την έννοια του άρθρου 6 του εν λόγω κανονισμού. Ο ίδιος κανονισμός δεν εξαρτά τον χαρακτηρισμό περιπτώσεως ως υπαγομένης στη πρώτη ή τη δεύτερη εκ των κατηγοριών αυτών αποκλειστικώς από προηγούμενη αναγγελία της μεταθέσεως της ώρας αναχωρήσεως της πτήσεως.

22 Ως εκ τούτου, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 25 των προτάσεών του, θα ήταν αντίθετο προς την εν γένει αποδεκτή σημασία των όρων που διαλαμβάνονται στον κανονισμό 261/2004 και προς την οικονομία του να γίνει δεκτό ότι η, ανακοινωθείσα πλείονες ημέρες νωρίτερα, μετάθεση κατά χρονικό διάστημα μικρότερο των τριών ωρών μιας πτήσεως ως προς την οποία δεν επήλθε κατά τα λοιπά καμία τροποποίηση συνιστά «ματαίωση», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ′, του κανονισμού αυτού.

23 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι μια πτήση δεν θεωρείται «ματαιωθείσα», κατά την έννοια των διατάξεων αυτών, σε περίπτωση κατά την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας μεταθέτει την ώρα αναχωρήσεώς της κατά χρόνο μικρότερο των τριών ωρών, χωρίς να επιφέρει περαιτέρω τροποποίηση στην πτήση.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

24 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινισθεί εάν η γνωστοποιηθείσα πληροφορία σχετικά με τη μετάθεση της ώρας αναχωρήσεως πτήσεως συνιστά προσφορά μεταφοράς με εναλλακτική πτήση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημείο ii, του κανονισμού 261/2004, το οποίο αναφέρεται στην έννοια της «ματαιώσεως» πτήσεως κατά το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, του κανονισμού.

25 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, και το άρθρο 5, παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, έχουν την έννοια ότι μια πτήση δεν θεωρείται «ματαιωθείσα», κατά την έννοια των διατάξεων αυτών, σε περίπτωση κατά την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας μεταθέτει την ώρα αναχωρήσεώς της κατά χρόνο μικρότερο των τριών ωρών, χωρίς να επιφέρει περαιτέρω τροποποίηση στην πτήση.

(υπογραφές)