Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 15ης Νοεμβρίου 2018*

«Προδικαστική παραπομπή – Κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008 – Άρθρο 2, σημείο 18 – Άρθρο 23, παράγραφος 1 – Μεταφορές – Κοινοί κανόνες για την εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Πληροφόρηση – Αναγραφή του τελικού καταβλητέου αντιτίμου – Συνυπολογισμός του αεροπορικού ναύλου στο τελικό καταβλητέο αντίτιμο – Υποχρέωση αναγραφής των ναύλων σε ευρώ ή σε εθνικό νόμισμα – Επιλογή του κατάλληλου εθνικού νομίσματος – Κριτήρια συνδέσεως»

Στην υπόθεση C-330/17,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) με απόφαση της 27ης Απριλίου 2017, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 2 Ιουνίου 2017, στο πλαίσιο της δίκης

Verbraucherzentrale Baden-Württemberg eV

κατά

Germanwings GmbH,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο του Δικαστηρίου, προεδρεύοντα του πέμπτου τμήματος, F. Biltgen (εισηγητή) και E. Levits, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: C. Strömholm, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Απριλίου 2018,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Verbraucherzentrale Baden-Württemberg eV, εκπροσωπούμενη από τον B. Stillner, Rechtsanwalt,

– η Germanwings GmbH, εκπροσωπούμενη από τους P. Baukelmann και N. Tretter, Rechtsanwälte,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους W. Mölls και F. Wilman,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 28ης Ιουνίου 2018,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2, σημείο 18, 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 διαφοράς μεταξύ της Germanwings GmbH και της Verbraucherzentrale Baden-Württemberg eV (ένωση προστασίας καταναλωτών του ομόσπονδου κράτους Βάδης-Βυρτεμβέργης, Γερμανία) (στο εξής: Verbraucherzentrale) σχετικά με την εκ μέρους της Germanwings αναγραφή των αεροπορικών ναύλων σε λίρες στερλίνες για πτήση από το Λονδίνο (Ηνωμένο Βασίλειο) προς τη Στουτγάρδη (Γερμανία).

Το νομικό πλαίσιο

3 Η αιτιολογική σκέψη 16 του κανονισμού 1008/2008 έχει ως ακολούθως:

«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. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς ενθαρρύνονται επίσης να σημειώνουν το τελικό αντίτιμο για τις υπηρεσίες αερομεταφορών από τρίτες χώρες προς την Κοινότητα.»

4 Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Αντικείμενο», προβλέπει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός ρυθμίζει τη χορήγηση αδειών στους κοινοτικούς αερομεταφορείς, το δικαίωμα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν ενδοκοινοτικά αεροπορικά δρομολόγια και την τιμολόγηση των ενδοκοινοτικών αεροπορικών δρομολογίων.»

5 Το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Ορισμοί», ορίζει μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

«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».

6 Το άρθρο 22 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Ελευθερία τιμολόγησης», ορίζει, 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.»

7 Το άρθρο 23 του κανονισμού 1008/2008, με 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 σημεία στα οποία αναφέρονται τα στοιχεία β), γ) και δ) έχουν προστεθεί στον αεροπορικό ναύλο ή το κόμιστρο. Οι προαιρετικές επιπρόσθετες τιμολογήσεις γνωστοποιούνται σαφώς, διαφανώς και δίχως ασάφειες στην αρχή οιασδήποτε διαδικασίας κράτησης θέσεων και η αποδοχή τους από τον επιβάτη γίνεται με ενεργητική συναίνεση.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Η Germanwings είναι αερομεταφορέας εγκατεστημένος στη Γερμανία.

9 Στις αρχές Σεπτεμβρίου του 2014, ένας πελάτης που βρισκόταν στη Γερμανία προέβη σε κράτηση θέσεως μέσω της ιστοσελίδας www.germanwings.de, την οποία διατηρεί η Germanwings, σε πτήση από το Λονδίνο προς τη Στουτγάρδη.

10 Στη σχετική ιστοσελίδα, η τιμή της εν λόγω πτήσεως αναγραφόταν αποκλειστικά σε λίρες στερλίνες. Επιπλέον, μετά την κράτηση θέσεως στην εν λόγω πτήση, ο πελάτης έλαβε τιμολόγιο στο οποίο τιμή αυτή και άλλα έξοδα αναγράφονταν σε λίρες στερλίνες.

11 Εκτιμώντας ότι η ως άνω πρακτική συνιστούσε αθέμιτη συμπεριφορά και ότι οι τιμές έπρεπε να αναγράφονται σε ευρώ, η Verbraucherzentrale, ενημερωθείσα από τον ως άνω πελάτη, άσκησε αγωγή κατά της Germanwings ενώπιον του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία) με αίτημα να παύσει η πρακτική αυτή, αγωγή την οποία δέχθηκε το δικαστήριο αυτό.

12 Η Germanwings άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του ως άνω δικαστηρίου ενώπιον του Oberlandesgericht Köln (εφετείου Κολωνίας, Γερμανία), η οποία έγινε δεκτή με την αιτιολογία ότι ο κανονισμός 1008/2008 δεν απαγορεύει στους αερομεταφορείς να αναγράφουν τους αεροπορικούς ναύλους σε νόμισμα διαφορετικό του ευρώ.

13 Επιληφθέν αιτήσεως αναιρέσεως κατά της αποφάσεως του εφετείου, το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) εκτιμά ότι η επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης εξαρτάται από την ερμηνεία του άρθρου 23, παράγραφος 1, και του άρθρου 2, σημείο 18, του κανονισμού 1008/2008.

14 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, πρώτον, αν το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού έχει την έννοια ότι, για τις ενδοκοινοτικές πτήσεις, οι αεροπορικοί ναύλοι, όταν δεν αναγράφονται σε ευρώ, πρέπει να εκφράζονται σε συγκεκριμένο εθνικό νόμισμα, ή αν οι αερομεταφορείς είναι ελεύθεροι να επιλέγουν το κατάλληλο συναφώς εθνικό νόμισμα.

15 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η άποψη κατά την οποία οι αερομεταφορείς είναι ελεύθεροι να αναγράφουν τους αεροπορικούς ναύλους στο εθνικό νόμισμα της επιλογής τους επιρρωννύεται, a priori, αφενός, από το γεγονός ότι δεν υπάρχει υποχρέωση αναγραφής των αεροπορικών ναύλων σε συγκεκριμένο νόμισμα, πράγμα το οποίο προκύπτει σαφώς από το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, και, αφετέρου, από το γράμμα του άρθρου 22, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, το οποίο ορίζει ότι οι αερομεταφορείς καθορίζουν, καταρχήν, ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές. Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι ο σκοπός του κανονισμού 1008/2008, ο οποίος, κατά την αιτιολογική σκέψη 16 αυτού, είναι να παρέχεται η δυνατότητα στους πελάτες να συγκρίνουν αποτελεσματικά τις τιμές των διαφόρων αεροπορικών εταιριών, θα διακυβευόταν με την αναγνώριση ενός τέτοιου περιθωρίου εκτιμήσεως στους αερομεταφορείς.

16 Δεύτερον, σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι οι αεροπορικοί ναύλοι, όταν δεν εκφράζονται σε ευρώ, πρέπει να αναγράφονται σε προκαθορισμένο εθνικό νόμισμα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, επί της ερμηνείας της έννοιας «τοπικό νόμισμα» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 2, σημείο 18, του εν λόγω κανονισμού, ιδίως όταν ο αερομεταφορέας που έχει την έδρα του εντός κράτους μέλους προσφέρει πτήση μέσω διαδικτύου σε πελάτη, ο δε τόπος αναχωρήσεως της εν λόγω πτήσεως βρίσκεται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους το οποίο δεν έχει ως νόμισμα το ευρώ.

17 Κατά το αιτούν δικαστήριο, υπάρχουν διάφορα εθνικά νομίσματα που θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη συναφώς, ήτοι το νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου είναι εγκατεστημένος ο αερομεταφορέας, το νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός του κράτους μέλους όπου βρίσκεται ο πελάτης, εκείνο στο οποίο παραπέμπει ο «τομέας ανωτάτου επιπέδου της ιστοσελίδας στην οποία δημοσιεύεται η προσφορά του αερομεταφορέα» ή ακόμη το νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός του κράτους μέλους του τόπου αναχωρήσεως της οικείας πτήσεως.

18 Το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι η επιλογή του νομίσματος που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός του κράτους μέλους του τόπου αναχωρήσεως της οικείας πτήσεως είναι η πλέον σύμφωνη προς τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 1008/2008 σκοπό. Σημειώνει, εξάλλου, ότι πρακτική των αερομεταφορέων είναι να χρησιμοποιούν το ως άνω νόμισμα. Το Δικαστήριο, πάντως, δεν έχει ακόμη αποφανθεί επ' αυτού.

19 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Πρέπει οι υποχρεωτικώς επισημαινόμενοι σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφος 1, δεύτερη και τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008 αεροπορικοί ναύλοι για ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές να αναγράφονται σε συγκεκριμένο νόμισμα, εφόσον δεν αναγράφονται σε ευρώ;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα:

Σε ποιο εθνικό νόμισμα επιτρέπεται να αναγράφονται οι ναύλοι του άρθρου 2, σημείο 18, και του άρθρου 23, παράγραφος 1, δεύτερη και τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1008/2008, σε περίπτωση που αερομεταφορέας εγκατεστημένος σε κράτος μέλος (εν προκειμένω στη Γερμανία) διαφημίζει και προσφέρει σε καταναλωτή, μέσω του διαδικτύου, αεροπορική μεταφορά με τόπο αναχωρήσεως σε άλλο κράτος μέλος (εν προκειμένω στο Ηνωμένο Βασίλειο);

Είναι καθοριστικό το γεγονός, στο πλαίσιο αυτό, ότι για τη σχετική προσφορά ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί διεύθυνση στο διαδίκτυο με διαδικτυακό τομέα ανωτάτου επιπέδου (top-level domain) που αντιστοιχεί σε συγκεκριμένη χώρα (εν προκειμένω: www.germanwings.de) και παραπέμπει στο κράτος μέλος της έδρας του και ότι ο καταναλωτής ευρίσκεται στο κράτος μέλος αυτό;

Ασκεί επιρροή το γεγονός ότι όλοι οι αερομεταφορείς ή η πλειονότητά τους αναγράφουν τους επίμαχους ναύλους στο ισχύον εθνικό νόμισμα του τόπου αναχωρήσεως;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

20 Με τα ερωτήματά του, που πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι, προκειμένου περί της αναγραφής των αεροπορικών ναύλων για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές, οι αερομεταφορείς που δεν αναγράφουν τις σχετικές τιμές σε ευρώ μπορούν να τις αναγράφουν σε κάθε εθνικό νόμισμα της επιλογής τους. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, στο πλαίσιο καταστάσεως όπως αυτή της κύριας δίκης, όπου αερομεταφορέας που είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος το οποίο έχει ως νόμισμα το ευρώ προσφέρει μέσω διαδικτύου υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς με τόπο αναχωρήσεως της οικείας πτήσεως ευρισκόμενο σε άλλο κράτος μέλος το οποίο δεν έχει ως νόμισμα το ευρώ, αν οι αεροπορικοί ναύλοι, όταν δεν εκφράζονται σε ευρώ, μπορούν να αναγράφονται στο νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός του τελευταίου αυτού κράτους μέλους.

21 Για να δοθεί απάντηση στα ως άνω ερωτήματα πρέπει να υπομνησθεί, αφενός, ότι το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 προβλέπει ότι οι αερομεταφορείς, όταν προσφέρουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών με αναχώρηση από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, υποχρεούνται να επισημαίνουν πάντοτε το καταβλητέο τελικό αντίτιμο, το οποίο περιλαμβάνει, ιδίως, τον αεροπορικό ναύλο. Αφετέρου, το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού αυτού, που ορίζει τους «αεροπορικούς ναύλους» ως τις τιμές που πρέπει να καταβάλλονται στους αερομεταφορείς, στους πράκτορές τους ή σε άλλους πωλητές εισιτηρίων για την αεροπορική μεταφορά επιβατών, καθώς και όλους τους όρους υπό τους οποίους ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και άλλων βοηθητικών υπηρεσιών, διευκρινίζει ότι οι τιμές αυτές εκφράζονται «σε ευρώ ή σε εθνικό νόμισμα».

22 Εντούτοις, το γράμμα των ως άνω διατάξεων δεν περιλαμβάνει καμία διευκρίνιση όσον αφορά το εθνικό νόμισμα στο οποίο πρέπει να αναγράφονται, από τους αερομεταφορείς, οι αεροπορικοί ναύλοι όταν αερομεταφορείς αυτοί δεν τις αναγράφουν σε ευρώ.

23 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, προκειμένου να ερμηνευθεί διάταξη του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνο το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος, καθώς και το ιστορικό θεσπίσεως της ρυθμίσεως αυτής (βλ., συναφώς, απόφαση της 11ης Ιουλίου 2018, E LATS, C-154/17, EU:C:2018:560, σκέψη 18 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

24 Όσον αφορά τους σκοπούς τους οποίους επιδιώκει το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο 18, του εν λόγω κανονισμού, τόσο από τον τίτλο τής ως άνω διατάξεως όσο και από το περιεχόμενό της προκύπτει σαφώς ότι αυτή αποσκοπεί να εξασφαλίσει, ιδίως, την ενημέρωση και τη διαφάνεια ως προς τις τιμές των υπηρεσιών αερομεταφοράς από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και να συμβάλει, επομένως, στη διασφάλιση της προστασίας του πελάτη που χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες αυτές (απόφαση της 6ης Ιουλίου 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, σκέψη 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

25 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 47 των προτάσεών του, η ως άνω διαφάνεια των τιμών διασφαλίζει έναν υγιέστερο ανταγωνισμό μεταξύ των αερομεταφορέων διότι αποτρέπει, ιδίως, το ενδεχόμενο ορισμένοι αερομεταφορείς να προσφέρουν τιμή που δεν είναι πλήρης κατά την έναρξη της οικονομικής συναλλαγής και να προσθέτουν διάφορες προσαυξήσεις τιμής λίγο πριν την ολοκλήρωση της συναλλαγής αυτής.

26 Επιπλέον, κατά την αιτιολογική σκέψη 16 του κανονισμού 1008/2008, οι πελάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να συγκρίνουν αποτελεσματικά τις τιμές των διαφόρων αεροπορικών εταιριών για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς, οπότε το τελικό αντίτιμο που θα πρέπει να καταβάλει ο πελάτης για υπηρεσίες αερομεταφοράς από αερολιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να αναγράφεται πάντοτε συμπεριλαμβανομένων όλων των φόρων, των επιβαρύνσεων και των τελών.

27 Κατά συνέπεια, το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού αυτού και υπό το πρίσμα της αιτιολογικής του σκέψεως 16, έχει ως σκοπό να εξασφαλίσει τη διαφάνεια των τιμών, ούτως ώστε όλα τα στοιχεία του τελικού καταβλητέου αντιτίμου, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται ο αεροπορικός ναύλος, να αναγράφονται κατά τρόπο που να εγγυάται όχι μόνο τον υγιέστερο ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων αλλά και τη δυνατότητα του πελάτη να συγκρίνει οποτεδήποτε, αποτελεσματικά και στο σύνολό τους τις τιμές που προτείνουν οι διάφοροι αερομεταφορείς για την ίδια υπηρεσία. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός 1008/2008 αποσκοπεί να εξασφαλίσει ότι ο πελάτης θα είναι σε θέση να αντιληφθεί το ύψος του προτεινόμενου από τους διάφορους αερομεταφορείς τελικού αντιτίμου το οποίο καλείται να καταβάλει για την ίδια υπηρεσία.

28 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο ως άνω σκοπός της αποτελεσματικής συγκρίσεως των τιμών θα διακυβευόταν αν το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού αυτού, έπρεπε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ουδόλως οριοθετείται η δυνατότητα επιλογής που έχουν οι αερομεταφορείς σχετικά με το νόμισμα στο οποίο αναγράφουν τους αεροπορικούς ναύλους για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.

29 Πράγματι, μια τέτοια ερμηνεία θα είχε ως συνέπεια να μπορούν κατά περίπτωση οι διάφοροι αερομεταφορείς να αναγράφουν, για την ίδια υπηρεσία, τους αεροπορικούς ναύλους σε διαφορετικά νομίσματα, χωρίς τα νομίσματα αυτά να έχουν κάποια σχέση με την προτεινόμενη υπηρεσία ή με τον πελάτη. Μια τέτοια κατάσταση όχι μόνο θα ήταν ικανή να παραπλανήσει τον τελευταίο όσον αφορά το πράγματι καταβλητέο αντίτιμο, αλλά ακόμη θα καθιστούσε δυσχερέστερη για τον ίδιο την αποτελεσματική σύγκριση των τιμών που προσφέρουν οι διάφοροι αερομεταφορείς.

30 Όσον αφορά το ιστορικό θεσπίσεως των ως άνω διατάξεων, πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού 1008/2008 αντικατέστησε το άρθρο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ 1992, L 240, σ. 15), που αναφερόταν σε «ποσά σε ECU ή σε τοπικό νόμισμα».

31 Πρέπει να σημειωθεί, συναφώς, ότι το ECU δεν ήταν εθνικό νόμισμα, αλλά κοινό πρότυπο, που είχε ως αποκλειστικό σκοπό να καθιστά δυνατή, κατά κανόνα, την καλύτερη συγκρισιμότητα των τιμών και, ως εκ τούτου, η εκ μέρους των αερομεταφορέων αναγραφή των αεροπορικών ναύλων σε ECU διευκόλυνε τους ενδιαφερόμενους πελάτες να συγκρίνουν τις τιμές.

32 Καίτοι ο νομοθέτης της Ένωσης αντικατέστησε τον όρο «ECU» με τον όρο «ευρώ», έτσι ώστε το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού 1008/2008 να παρέχει έκτοτε στους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να αναφέρουν τους αεροπορικούς ναύλους για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές «σε ευρώ ή σε εθνικό νόμισμα», ωστόσο η διέπουσα τη διάταξη αυτή λογική δεν έχει μεταβληθεί.

33 Πράγματι, όπως υπογράμμισε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 32 των προτάσεών του, αφενός, από τις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 6, καθώς και από το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) 1103/97 του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, σχετικά με ορισμένες διατάξεις που αφορούν την εισαγωγή

του ευρώ (ΕΕ 1997, L 162, σ. 1), και, αφετέρου, από την αιτιολογική σκέψη 2 και από το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) 974/98 του Συμβουλίου, της 3ης Μαΐου 1998, για την εισαγωγή του ευρώ (ΕΕ 1998, L 139, σ. 1), προκύπτει σαφώς ότι, από 1ης Ιανουαρίου 1999, το ECU έπαψε να αποτελεί την ευρωπαϊκή νομισματική μονάδα και αντικαταστάθηκε από το ευρώ.

34 Επομένως, το ευρώ πρέπει να θεωρηθεί ως νόμισμα αναφοράς, η χρήση του οποίου από τους αερομεταφορείς προς ένδειξη των αεροπορικών ναύλων είναι ικανή να εξασφαλίσει τη μεγαλύτερη συγκρισιμότητα των τιμών, όπως συνέβαινε και με το ECU, καθόσον μάλιστα το ευρώ είναι το νόμισμα που χρησιμοποιείται σε 19 από τα 28 κράτη μέλη, οπότε μπορεί να είναι γνωστό σε μεγάλο αριθμό ατόμων.

35 Στο πλαίσιο αυτό, δεν επιτρέπεται να παρασχεθεί στους αερομεταφορείς η δυνατότητα να καθιστούν δυσχερέστερη ή ακόμη και αδύνατη στην πράξη τη σύγκριση των τιμών εκ μέρους των ενδιαφερομένων πελατών, επιλέγοντας να αναφέρουν τους αεροπορικούς ναύλους για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές σε άλλο νόμισμα εκτός του ευρώ, διότι άλλως θα θιγόταν θεμελιωδώς ο ως άνω σκοπός αποτελεσματικής συγκρισιμότητας των τιμών που επιδιώκεται με το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008 και, επομένως, θα περιοριζόταν σε μεγάλο βαθμό η πρακτική αποτελεσματικότητα του εν λόγω άρθρου.

36 Πρέπει να προστεθεί, συναφώς, ότι, όπως κατ' ουσίαν επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 64 των προτάσεών του, η αποτελεσματική σύγκριση των τιμών θα διευκολυνόταν αν οι αερομεταφορείς ανέγραφαν τους αεροπορικούς ναύλους σε εθνικό νόμισμα που έχει αντικειμενική σχέση με την προσφερόμενη υπηρεσία.

37 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει, όμως, ότι ο τόπος αναχωρήσεως και ο τόπος αφίξεως της οικείας πτήσεως πρέπει να θεωρούνται εξίσου ως οι τόποι της κύριας παροχής των αεροπορικών υπηρεσιών (βλ., συναφώς, απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 68), καθόσον πρόκειται για τους τόπους όπου αρχίζει και ολοκληρώνεται, αντιστοίχως, η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.

38 Το εθνικό νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός του κράτους μέλους όπου βρίσκεται ο τόπος αναχωρήσεως ή ο τόπος αφίξεως της οικείας πτήσεως πρέπει επομένως να θεωρηθεί ότι έχει στενή σχέση με την προτεινόμενη υπηρεσία.

39 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 1008/2008, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι, προκειμένου περί της αναγραφής των αεροπορικών ναύλων για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές, οι αερομεταφορείς που δεν αναγράφουν τις σχετικές τιμές σε ευρώ υποχρεούνται να επιλέγουν ένα εθνικό νόμισμα το οποίο να έχει αντικειμενική σχέση με την προτεινόμενη υπηρεσία. Τούτο συμβαίνει ιδίως με νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο τόπος αναχωρήσεως ή ο τόπος αφίξεως της οικείας πτήσεως.

40 Ως εκ τούτου, σε καταστάσεις όπως αυτή της κύριας δίκης, όπου αερομεταφορέας εγκατεστημένος εντός κράτους μέλους στο οποίο το ευρώ αποτελεί νόμιμο χρήμα προσφέρει μέσω του διαδικτύου υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς με τόπο αναχωρήσεως της οικείας πτήσεως ευρισκόμενο σε άλλο κράτος μέλος στο οποίο νόμιμο χρήμα αποτελεί νόμισμα διαφορετικό από το ευρώ, οι αεροπορικοί ναύλοι, όταν δεν αναγράφονται σε ευρώ, μπορούν να εκφράζονται στο νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός αυτού του άλλου κράτους μέλους.

Επί των δικαστικών εξόδων

41 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 (πέμπτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 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, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι, προκειμένου περί της αναγραφής των αεροπορικών ναύλων για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές, οι αερομεταφορείς που δεν αναγράφουν τις σχετικές τιμές σε ευρώ υποχρεούνται να επιλέγουν ένα εθνικό νόμισμα το οποίο να έχει αντικειμενική σχέση με την προτεινόμενη υπηρεσία. Τούτο συμβαίνει ιδίως με νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο τόπος αναχωρήσεως ή ο τόπος αφίξεως της οικείας πτήσεως.

Ως εκ τούτου, σε καταστάσεις όπως αυτή της κύριας δίκης, όπου αερομεταφορέας εγκατεστημένος εντός κράτους μέλους στο οποίο το ευρώ αποτελεί νόμιμο χρήμα προσφέρει μέσω του διαδικτύου υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς με τόπο αναχωρήσεως της οικείας πτήσεως ευρισκόμενο σε άλλο κράτος μέλος στο οποίο νόμιμο χρήμα αποτελεί νόμισμα διαφορετικό από το ευρώ, οι αεροπορικοί ναύλοι, όταν δεν αναγράφονται σε ευρώ, μπορούν να εκφράζονται στο νόμισμα που αποτελεί νόμιμο χρήμα εντός αυτού του άλλου κράτους μέλους.

(υπογραφές)