



## Coletânea da Jurisprudência

### ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

16 de janeiro de 2025\*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 3.º, n.º 3 — Viagem gratuita ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público — Passageiro que só pagou taxas e impostos sobre o transporte aéreo — Reserva no âmbito de uma campanha promocional — Artigo 8.º, n.º 1, alínea c) — Direito ao reencaminhamento numa data posterior — Não exigência de um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo de reencaminhamento solicitado pelo passageiro»

No processo C-516/23,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha), por Decisão de 8 de agosto de 2023, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 10 de agosto de 2023, no processo

**NW,**

**YS**

contra

**Qatar Airways,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: N. Jääskinen, presidente da Nona Secção, exercendo funções de presidente da Oitava Secção, M. Gavalec (relator) e J. Passer, juízes,

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de YS e NW, por M. Böse, Rechtsanwalt,
- em representação da Qatar Airways, por B. Liebert e U. Steppler, Rechtsanwälte,

\* Língua do processo: alemão.

– em representação da Comissão Europeia, por G. von Rintelen e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

### **Acórdão**

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 3.º, n.º 3, e do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe NW e YS, passageiros aéreos, à Qatar Airways a respeito de um pedido de indemnização por violação, por esta transportadora aérea, da sua obrigação de assegurar o reencaminhamento desses passageiros para o seu destino final.

### **Quadro jurídico**

#### ***Regulamento n.º 261/2004***

- 3 Os considerandos 1, 2, 4, 12 e 13 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:
  - «(1) A ação da Comunidade [Europeia] no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.
  - (2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.
- [...]
- (4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos [no Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares (JO 1991, L 36, p. 5)], quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.

[...]

- (12) Os transtornos e inconvenientes causados aos passageiros pelo cancelamento dos voos deverão igualmente ser reduzidos. Para esse efeito, as transportadoras aéreas deverão ser persuadidas a informar os passageiros sobre os cancelamentos antes da hora programada de partida e, além disso, a oferecer-lhes um reencaminhamento razoável, por forma a permitir-lhes tomar outras disposições. Caso assim não procedam, as transportadoras aéreas deverão indemnizar os passageiros, a menos que o cancelamento se tenha ficado a dever a circunstâncias excepcionais que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
- (13) Os passageiros cujos voos sejam cancelados deverão poder ser reembolsados do pagamento dos seus bilhetes ou ser reencaminhados em condições satisfatórias e deverão receber assistência adequada enquanto aguardam um voo posterior.»
- 4 O artigo 3.º deste regulamento, sob a epígrafe «Âmbito», prevê, no seu n.º 3:
- «O presente regulamento não se aplica aos passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público. No entanto, o regulamento aplica-se aos passageiros com bilhetes emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial de uma transportadora aérea ou de um operador turístico.»
- 5 O artigo 5.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», dispõe, no seu n.º 1, alínea a), e no seu n.º 3:
- «1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:
- a) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do artigo 8.º; e
- [...]
3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.»
- 6 O artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito a indemnização», prevê uma indemnização standardizada dos passageiros cujo valor varia, nomeadamente, em função da distância do voo.
- 7 O artigo 8.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Direito a reembolso ou reencaminhamento», prevê:
- «1. Em caso de remissão para o presente artigo, deve ser oferecida aos passageiros a escolha entre:
- a) – O reembolso no prazo de sete dias, de acordo com as modalidades previstas no n.º 3 do artigo 7.º, do preço total de compra do bilhete, para a parte ou partes da viagem não efetuadas, e para a parte ou partes da viagem já efetuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique,
- um voo de regresso para o primeiro ponto de partida;

- b) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; ou
- c) O reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.

[...]»

### ***Regulamento (CE) n.º 1008/2008***

- 8 O artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO 2008, L 293, p. 3), sob a epígrafe «Informação e não discriminação», prevê, no seu n.º 1:

«As tarifas aéreas de passageiros e de carga ao dispor do público devem incluir as condições aplicáveis oferecidas ou publicadas sob qualquer forma, inclusive na internet, para serviços aéreos a partir de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro ao qual o Tratado seja aplicável. O preço final a pagar deve ser sempre indicado e deve incluir a tarifa aérea de passageiros ou de carga aplicável, bem como todos os impostos, encargos, sobretaxas e taxas aplicáveis que sejam impreteríveis e previsíveis no momento da publicação. Para além da indicação do preço final, devem especificar-se pelo menos os seguintes elementos:

- a) Tarifa aérea de passageiros ou de carga;
- b) Impostos;
- c) Taxas de aeroporto; e
- d) Outros encargos, sobretaxas e taxas, tais como as relacionadas com a segurança ou o combustível;

sempre que os elementos enumerados nas alíneas b), c) e d) tenham sido acrescentados à tarifa aérea de passageiros ou de carga. Os suplementos de preço opcionais devem ser comunicados de forma clara, transparente e não dúbia no início de qualquer processo de reserva, e a sua aceitação pelo passageiro deve resultar de uma opção deliberada deste último.»

### **Litígio no processo principal e questões prejudiciais**

- 9 Em 5 de agosto de 2020, os demandantes no processo principal reservaram, na Qatar Airways, voos de ida e regresso com partida de Frankfurt am Main (Alemanha) e com destino a Denpasar (Indonésia), com escala em Doha (Catar).
- 10 Esta reserva foi efetuada no âmbito de uma campanha promocional dessa transportadora aérea operadora. Esta campanha, de duração limitada, estava exclusivamente reservada aos profissionais de saúde e permitia-lhes efetuar reservas de voos junto da referida transportadora, pagando apenas os impostos e taxas relativas a essas reservas.
- 11 Em 13 de setembro de 2020, a Qatar Airways cancelou os voos objeto da reserva.

- 12 Por outro lado, esta transportadora deixou de assegurar voos com destino a Denpasar até à primavera de 2022.
- 13 Os demandantes no processo principal pediram, através de mensagem de correio eletrónico de 8 de agosto de 2022, à referida transportadora o reencaminhamento para Denpasar em 20 de outubro de 2022 e para assegurar o seu voo de regresso para Frankfurt am Main em 7 de novembro de 2022, solicitando que a mesma tomasse as medidas necessárias para esse efeito antes de 18 de agosto de 2022. Após o termo do prazo sem resposta, os demandantes no processo principal procederam à reserva dos voos em causa, através de vantagens adquiridas ao abrigo de um programa de passageiro frequente e pagando um preço total de 394,62 euros. O preço de mercado dos voos no dia da reserva era de 4 276,36 euros por passageiro.
- 14 Os referidos demandantes no processo principal intentaram uma ação contra a Qatar Airways no Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha), que é o órgão jurisdicional de reenvio, a fim de obter uma indemnização pela violação, por essa transportadora aérea operadora, do seu dever de assistência resultante do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004.
- 15 No âmbito dessa ação, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se, em primeiro lugar, sobre a aplicabilidade, no caso em apreço, do Regulamento n.º 261/2004.
- 16 A este respeito, esse órgão jurisdicional questiona-se, por um lado, sobre se se deve considerar que um passageiro viaja gratuitamente, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, quando só tem de pagar os impostos sobre o transporte aéreo e as taxas de aeroporto.
- 17 Por outro, o referido órgão jurisdicional salienta que resulta da jurisprudência do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal, Alemanha) que uma tarifa reduzida, concedida pela transportadora aérea aos colaboradores de uma empresa que tenha celebrado um acordo-quadro com essa transportadora, deve ser considerada como sendo «disponível [...] ao público», na aceção deste artigo 3.º, n.º 3. Ora, o órgão jurisdicional de reenvio considera que esta jurisprudência é suscetível de se aplicar à campanha promocional em causa no processo principal, uma vez que essa campanha não consubstancia um programa de passageiro frequente ou um programa comercial, na aceção dessa disposição.
- 18 Na hipótese de o Regulamento n.º 261/2004 ser aplicável à situação em causa no processo principal, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se, em segundo lugar, sobre se o direito ao reencaminhamento, previsto no artigo 8.º, n.º 1, alínea c), deste regulamento, pressupõe a existência de um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo de reencaminhamento, ainda que esta condição não resulte da redação desta disposição.
- 19 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio observa que, segundo a jurisprudência do Oberlandesgericht Köln (Tribunal Regional Superior de Colónia, Alemanha), tendo em conta a finalidade do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, que visa proteger os passageiros durante a respetiva viagem, esta disposição não confere ao passageiro um direito a um reencaminhamento gratuito, segundo a sua conveniência, sem nenhum nexo temporal com o plano de viagem inicial. Segundo este segundo tribunal, deverá existir um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo de reencaminhamento. Parece, no entanto, que esta jurisprudência foi infirmada pelo Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal, Alemanha). Neste contexto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se a exigência desse nexo temporal decorre da referida disposição, uma vez que a sua redação não contém nenhuma indicação nesse sentido.

20 Nestas condições, o Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o Regulamento [n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de que o passageiro viaja gratuitamente, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, [primeiro período], primeira hipótese, do Regulamento, quando apenas tiver de pagar taxas e impostos sobre a aviação pelo bilhete de avião?

2) Em caso de resposta negativa à primeira questão:

Deve o Regulamento [n.º 261/2004] ser interpretado no sentido de não estar em causa uma tarifa (indiretamente) disponível ao público, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, [primeiro período], segunda hipótese, do Regulamento, no caso de o voo ter sido reservado no âmbito de uma promoção de uma transportadora aérea, limitada no tempo e em quantidade e apenas disponível a determinada categoria [de] profissiona[is]?

3) No caso de a resposta à segunda questão ser, igualmente, negativa, e considerando-se aplicável o Regulamento [n.º 261/2004]:

a) Deve o artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento, ser interpretado no sentido de que deve existir umnexo temporal entre o voo inicial reservado e cancelado e o reencaminhamento solicitado para data posterior?

b) Em que termos deveria este nexo temporal ser delimitado?»

### **Quanto às questões prejudiciais**

#### ***Quanto à primeira questão***

21 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, primeira hipótese, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um passageiro viaja gratuitamente, na aceção desta disposição, quando, para efetuar a sua reserva, teve apenas de pagar impostos e taxas sobre a aviação.

22 Nos termos do artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, primeira hipótese, do Regulamento n.º 261/2004, este último não se aplica aos passageiros que viajam gratuitamente.

23 Importa, desde logo, salientar que os termos «viagens gratuitas» não são definidos pelo artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 nem por nenhuma outra disposição deste regulamento. Nestas condições, a determinação do significado e do alcance destes termos deve fazer-se, segundo jurisprudência constante, de acordo com o seu sentido habitual na linguagem corrente, tendo em conta o contexto em que são utilizados e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que fazem parte (Acórdão de 30 de abril de 2024, Trade Express-L e DEVNIA TSIMENT, C-395/22 e C-428/22, EU:C:2024:374, n.º 65 e jurisprudência referida). Além disso, como declarou o Tribunal de Justiça, tendo em conta o objetivo do Regulamento n.º 261/2004, previsto no considerando 1 e que consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, uma exceção às disposições que conferem direitos aos passageiros deve ser interpretada de forma estrita (v., neste sentido, Acórdão de 26 de outubro de 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, n.º 43 e jurisprudência referida).

- 24 No que respeita, antes de mais, ao sentido habitual dos termos «viagens gratuitas», há que considerar que estes designam, de forma geral, uma situação em que o passageiro viaja gratuitamente, sem ter de pagar qualquer contrapartida pelo seu bilhete de avião.
- 25 A este respeito, uma interpretação destes termos no sentido de que um passageiro viaja gratuitamente, apesar de dever, para finalizar a sua reserva, pagar um montante, não a título da tarifa aérea de passageiros, mas a título de impostos ou taxas sobre o transporte aéreo, seria contrária ao sentido habitual destes termos na linguagem corrente.
- 26 Em seguida, no que respeita ao contexto em que se inscreve o artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, embora esta disposição se refira, de maneira geral, à gratuitidade da viagem, sem precisar os diferentes elementos que compõem o preço, não é menos certo que o artigo 23.º do Regulamento n.º 1008/2008 prevê que o preço final a pagar deve incluir a tarifa aérea de passageiros aplicável, bem como todos os impostos, taxas de aeroporto e outros encargos, sobretaxas e taxas, tais como as relacionadas com a segurança ou o combustível. Daqui decorre que os impostos e as taxas não estão excluídos do preço do bilhete de avião, mas fazem parte integrante do mesmo.
- 27 Esta interpretação é corroborada pela jurisprudência do Tribunal de Justiça, segundo a qual os passageiros que viajam com bilhetes de que apenas pagam parte do preço estão abrangidos pelo Regulamento n.º 261/2004 se a tarifa reduzida paga estiver disponível, direta ou indiretamente, ao público ou se os bilhetes tiverem sido emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial (Despacho de 26 de novembro de 2020, SATA International — Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, n.º 16).
- 28 Por último, quanto à finalidade do Regulamento n.º 261/2004, este visa, como decorre dos seus considerandos 1, 2 e 4, garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e dos consumidores, reforçando os respetivos direitos em certas situações que criam dificuldades e inconvenientes sérios, bem como indemnizando estes últimos de forma estandardizada e imediata (Acórdão de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, n.º 26).
- 29 Ora, a interpretação segundo a qual o passageiro viajaria gratuitamente e, portanto, não beneficiaria da aplicação das disposições do Regulamento n.º 261/2004, apesar de estar sujeito ao pagamento de impostos e taxas sobre o transporte aéreo, comprometeria o objetivo prosseguido por este regulamento, recordado no n.º 28 do presente acórdão, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros aéreos.
- 30 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à primeira questão que o artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, primeira hipótese, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um passageiro não viaja gratuitamente, na aceção desta disposição, quando, para efetuar a sua reserva, teve apenas de pagar impostos e taxas sobre a aviação.

### *Quanto à segunda questão*

- 31 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, segunda hipótese, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um passageiro viaja com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao

público, na aceção desta disposição, quando reservou o seu bilhete no âmbito de uma campanha promocional, limitada no tempo e em quantidade de bilhetes propostos, e que foi disponibilizada a uma determinada categoria profissional.

- 32 Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, segunda hipótese, do Regulamento n.º 261/2004, este regulamento não se aplica aos passageiros que viajam com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público.
- 33 Antes de mais, há que salientar que, no caso em apreço, no âmbito da campanha promocional da Qatar Airways, essa transportadora aérea permitia apenas aos profissionais de saúde efetuar reservas de voos junto da mesma transportadora, pagando apenas os impostos e as taxas relativas a essas reservas. Neste contexto, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre se essa tarifa reduzida destinada a um grupo de profissionais de saúde deve ser considerada como sendo uma tarifa disponível ao público, na aceção desta disposição.
- 34 A este respeito, quanto ao alcance dos termos «disponível [...] ao público», há que salientar, à semelhança da Comissão Europeia, que uma tarifa é disponível ao público ainda que não possa ser utilizada por todo e qualquer potencial cliente.
- 35 Com efeito, o conceito de «público» visa um número indeterminado de potenciais destinatários e implica, por outro lado, um número considerável de pessoas (v., por analogia, Acórdão de 20 de junho de 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, n.º 38 e jurisprudência referida). Para determinar se um grupo de pessoas que beneficiam de uma tarifa reduzida pode ser distinguido do «público», importa verificar, nomeadamente, se esse grupo é definido com suficiente precisão, se as pessoas em causa preenchem as características específicas exigidas pela transportadora aérea para beneficiar dessa tarifa e se essa transportadora prevê uma autorização individual prévia à emissão do bilhete.
- 36 A este respeito, o grupo dos profissionais de saúde, descritos de forma abstrata, sem precisão quanto às características específicas que os unem, e em benefício do qual a emissão de bilhetes não está sujeita a uma autorização individual prévia, é suscetível de constituir um público, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, segunda hipótese, do Regulamento n.º 261/2004. Daqui resulta que uma tarifa reduzida reservada a esse grupo deve ser considerada como sendo «disponível [...] ao público», na aceção desta disposição.
- 37 Esta interpretação é corroborada pela jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa à interpretação do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, segundo a qual um bilhete com tarifa preferencial que apenas está disponível para certas pessoas determinadas no âmbito de uma operação de patrocínio de um evento e que só pode ser emitido após autorização prévia e individualizada da transportadora aérea não pode ser considerado disponível ao público nem emitido no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial (Despacho de 26 de novembro de 2020, SATA International — Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, n.º 17).
- 38 No caso em apreço, os demandantes no processo principal efetuaram uma reserva de voos numa transportadora aérea no âmbito de uma campanha promocional, bastante limitada no tempo e que estava reservada apenas aos profissionais de saúde. É certo que as tarifas propostas no âmbito desta campanha promocional não estavam disponíveis a toda a população. Todavia, essas tarifas não estavam reservadas a certas pessoas individualmente determinadas, mas a uma



categoria profissional específica, ou seja, aos profissionais de saúde, sendo que esse grupo era constituído por um número indeterminado de pessoas que não tinha, com essa transportadora, uma relação especial para além de uma relação de clientela.

- 39 Além disso, no que respeita à limitação da quantidade de bilhetes disponíveis no âmbito da campanha promocional, resulta dos autos de que o Tribunal de Justiça dispõe que essa limitação não parece decorrer das características próprias da categoria profissional em causa, mas parece ser justificada por limitações práticas impostas pela transportadora aérea, que não estava em condições de propor essas tarifas a todo o grupo em causa devido à sua dimensão.
- 40 Por fim, importa acrescentar que uma interpretação segundo a qual um grupo de pessoas determinado de forma ampla, como os profissionais de saúde em causa no processo principal, não deve ser considerado como sendo «público», na aceção do artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, segunda hipótese, do Regulamento n.º 261/2004, seria suscetível de pôr em causa o objetivo, enunciado no considerando 1 deste regulamento, que consiste em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros.
- 41 Tendo em conta todas as considerações precedentes, há que responder à segunda questão que o artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, segunda hipótese, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um passageiro não viaja com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público, na aceção desta disposição, quando reservou o seu bilhete no âmbito de uma campanha promocional, limitada no tempo e em quantidade de bilhetes propostos, e que foi disponibilizada a uma determinada categoria profissional.

### *Quanto à terceira questão*

- 42 Com a sua terceira questão, submetida em caso de resposta negativa às duas primeiras questões, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que exige, para a sua aplicação, a existência de um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo de reencaminhamento solicitado por um passageiro e, em caso afirmativo, em que termos esse nexo temporal deve ser delimitado.
- 43 Por força do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, em caso de cancelamento de um voo, a transportadora aérea operadora deve prestar assistência aos passageiros em causa nos termos do artigo 8.º deste regulamento.
- 44 Ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, do referido regulamento, os passageiros em causa podem escolher entre três opções, a saber, primeiro, o reembolso do bilhete, mediante o cumprimento de certas condições, bem como, sendo caso disso, a organização de um voo de regresso para o primeiro ponto de partida, na primeira oportunidade, segundo, o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade, ou, terceiro, o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares.
- 45 Como o Tribunal de Justiça decidiu, este artigo prevê expressamente a obrigação de a transportadora aérea operadora propor aos passageiros cujo voo foi cancelado as diferentes opções previstas no artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento, o que pressupõe que forneça a esses passageiros toda a informação relativa aos direitos decorrentes desta disposição para que possam exercer eficazmente os seus direitos em caso de cancelamento. Do mesmo modo, cabe a esta

informar de modo útil os passageiros aéreos quando o reencaminhamento não é possível [v., neste sentido, Acórdão de 8 de junho de 2023, *Austrian Airlines (Voo de repatriamento)*, C-49/22, EU:C:2023:454, n.ºs 43 e 44 e jurisprudência referida].

- 46 Daqui decorre que incumbe à transportadora aérea, em caso de cancelamento de um voo, fornecer aos passageiros aéreos as informações necessárias que lhes permitam fazer uma escolha eficaz, ou seja, de modo que obtenham o reembolso do seu bilhete, ou prossigam o seu transporte para o destino final, em condições de transporte comparáveis, o mais rapidamente possível ou numa data posterior. Assim, o benefício do direito de ser informado não pode implicar qualquer obrigação por parte do passageiro aéreo de contribuir ativamente para a procura dos elementos que deve conter a proposta da transportadora aérea operadora (v., neste sentido, Acórdão de 29 de julho de 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, n.ºs 54 a 56).
- 47 No caso em apreço, resulta da decisão de reenvio que os voos iniciais reservados pelos demandantes no processo principal foram cancelados pela Qatar Airways em setembro de 2020. A este respeito, essa transportadora aérea limitou-se a informar estes demandantes no processo principal da impossibilidade de efetuar voos com destino a Denpasar, que era o seu destino final, devido a circunstâncias ligadas à pandemia de COVID-19, prorrogando por dois anos a validade dos bilhetes em causa, ou seja, até 4 de agosto de 2022. Em 8 de agosto de 2022, os referidos demandantes no processo principal solicitaram à transportadora, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, um reencaminhamento para o seu destino final numa data posterior, da sua conveniência.
- 48 Neste contexto, importa sublinhar que o dever de assistência previsto no artigo 8.º do Regulamento n.º 261/2004 se impõe à transportadora aérea operadora independentemente de qual seja o acontecimento que deu origem ao cancelamento do voo. Com efeito, mesmo quando se verificam circunstâncias excecionais, o artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento exime a transportadora aérea operadora apenas da sua obrigação de indemnização nos termos do artigo 7.º do referido regulamento [Acórdão de 8 de junho de 2023, *Austrian Airlines (Voo de repatriamento)*, C-49/22, EU:C:2023:454, n.º 45].
- 49 Além disso, o Regulamento n.º 261/2004 não contém nenhuma indicação que permita considerar que reconhece, além das «circunstâncias extraordinárias» mencionadas no artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento, uma categoria distinta de eventos «particularmente extraordinários», como a pandemia de COVID-19, que tenha como consequência eximir a transportadora aérea operadora de todas as suas obrigações, incluindo das decorrentes do artigo 8.º do referido regulamento [Acórdão de 8 de junho de 2023, *Austrian Airlines (Voo de repatriamento)*, C-49/22, EU:C:2023:454, n.º 46].
- 50 Um passageiro cujo voo foi cancelado pode, portanto, obter uma indemnização por equivalente, a cargo da transportadora aérea operadora, em caso de incumprimento, por esta última, do seu dever de assistência decorrente do artigo 8.º, n.º 1, do referido regulamento, incluindo do seu dever de informação, conforme definido nos n.ºs 45 e 46 do presente acórdão [Acórdão de 8 de junho de 2023, *Austrian Airlines (Voo de repatriamento)*, C-49/22, EU:C:2023:454, n.º 48].
- 51 Esta indemnização será, no entanto, limitada ao que, atendendo às circunstâncias próprias de cada caso, é necessário, adequado e razoável para compensar a falha da referida transportadora aérea operadora [Acórdão de 8 de junho de 2023, *Austrian Airlines (Voo de repatriamento)*, C-49/22, EU:C:2023:454, n.º 49 e jurisprudência referida].

- 52 No que se refere, especificamente, à questão de saber se o artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 exige, para a sua aplicação, a existência de um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo de reencaminhamento solicitado, há que, em conformidade com a jurisprudência recordada no n.º 23 do presente acórdão, determiná-lo tendo em conta não só os termos desta disposição mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte.
- 53 No que respeita, em primeiro lugar, aos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, não se pode deixar de observar que este não inclui nenhuma exigência quanto à existência de um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo que deve ser efetuado a título do reencaminhamento. Com efeito, decorre apenas desta disposição que os passageiros aéreos podem pedir o reencaminhamento «numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares». Ora, não resulta dos termos «numa data posterior» que estes limitem no tempo o direito ao reencaminhamento.
- 54 Decorre assim da redação do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 que são determinantes a conveniência e o desejo do passageiro aéreo de ser reencaminhado numa data posterior determinada, sendo o único limite, a este respeito, a disponibilidade de lugares. Daqui resulta que uma transportadora aérea operadora só pode recusar um voo de reencaminhamento, aceitável para o passageiro aéreo em causa, na hipótese de falta de lugares disponíveis.
- 55 Em segundo lugar, no que se refere ao contexto no qual se insere o artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, importa salientar que o legislador da União previu expressamente um elemento temporal no artigo 8.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento, que consiste em que o passageiro aéreo possa pedir o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade. Ora, se esse legislador tivesse pretendido limitar no tempo o direito ao reencaminhamento previsto no artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do referido regulamento, tê-lo-ia precisado, à semelhança do que previu no artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do mesmo regulamento. Neste contexto, pode igualmente sublinhar-se que os considerandos 12 e 13 do Regulamento n.º 261/2004 não referem, em caso de cancelamento de um voo, um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo de reencaminhamento.
- 56 Além disso, como resulta do n.º 46 do presente acórdão, em caso de cancelamento de um voo, o passageiro aéreo pode optar posteriormente por um reembolso ou reencaminhamento. Tendo em conta estas opções, cuja escolha é reservada ao passageiro aéreo, uma interpretação segundo a qual o elemento temporal previsto no artigo 8.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 261/2004 seria determinante para efeitos do direito ao reencaminhamento posterior previsto no artigo 8.º, n.º 1, alínea c), deste regulamento privaria esta última disposição de efeito útil.
- 57 Em terceiro lugar, esta interpretação do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 é corroborada pelos objetivos prosseguidos por este regulamento, conforme enunciados nos seus considerandos 1 e 4, que consistem, entre outros, em garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e em reforçar os seus direitos, tendo plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.
- 58 Com efeito, uma interpretação que limitasse excessivamente as opções propostas ao passageiro aéreo ao abrigo do artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento seria contrária ao objetivo principal prosseguido pelo referido regulamento, que consiste em assegurar um elevado nível de proteção dos passageiros.

- 59 Tal interpretação não é, de resto, infirmada pela circunstância invocada pela Qatar Airways, relativa ao facto de esta interpretação implicar encargos não razoáveis para as transportadoras aéreas operadoras em causa. A este respeito, importa salientar que, em conformidade com jurisprudência constante, a importância de que se reveste o objetivo de proteção dos consumidores prosseguido pelo Regulamento n.º 261/2004, no que se refere aos passageiros, pode justificar consequências económicas negativas, mesmo consideráveis, para certos operadores económicos (Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 48 e jurisprudência referida).
- 60 No entanto, e em todo o caso, no caso em apreço, devido à pandemia de COVID-19, a Qatar Airways limitou a validade dos bilhetes emitidos a um período de dois anos após a reserva inicial. Os demandantes no processo principal estavam na posse de bilhetes válidos até 4 de agosto de 2022 e emitiram o seu pedido de reencaminhamento após essa data, a saber, 8 de agosto de 2022.
- 61 A este respeito, há que salientar que o Regulamento n.º 261/2004 não contém nenhuma disposição relativa ao prazo de prescrição das ações intentadas nos tribunais nacionais tendo como objeto a obtenção de um reencaminhamento previsto no artigo 8.º, n.º 1, alínea c), deste regulamento (v., por analogia, Acórdão de 22 de novembro de 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, n.º 24).
- 62 Ora, é jurisprudência constante que, na falta de regulamentação da União na matéria, compete à ordem jurídica interna de cada Estado-Membro, por força do princípio da autonomia processual, regular as modalidades processuais das ações judiciais destinadas a garantir a salvaguarda dos direitos conferidos aos cidadãos pelo direito da União, desde que estas regras respeitem os princípios da equivalência e da efetividade (Acórdão de 22 de novembro de 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, n.º 25 e jurisprudência referida).
- 63 Por conseguinte, em circunstâncias como as que estão em causa no processo principal, em que os passageiros aéreos pedem um reencaminhamento para o destino final após a data da validade dos seus bilhetes de avião, a saber, mais de dois anos após a reserva inicial, cabe ao órgão jurisdicional nacional determinar o prazo de prescrição das ações destinadas a invocar o seu direito ao reencaminhamento previsto no artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, no respeito dos princípios da equivalência e da efetividade.
- 64 Tendo em conta todas as considerações precedentes, há que responder à terceira questão que o artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que não exige, para a sua aplicação, a existência de um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo de reencaminhamento solicitado por um passageiro, podendo esse reencaminhamento para o destino final ser pedido em condições de transporte equivalentes numa data posterior, sujeito à disponibilidade de lugares.

### **Quanto às despesas**

- 65 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Oitava Secção) declara:

- 1) O artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, primeira hipótese, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91,

**deve ser interpretado no sentido de que:**

**um passageiro não viaja gratuitamente, na aceção desta disposição, quando, para efetuar a sua reserva, teve apenas de pagar impostos e taxas sobre a aviação.**

- 2) O artigo 3.º, n.º 3, primeiro período, segunda hipótese, do Regulamento n.º 261/2004

**deve ser interpretado no sentido de que:**

**um passageiro não viaja com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público, na aceção desta disposição, quando reservou o seu bilhete no âmbito de uma campanha promocional, limitada no tempo e em quantidade de bilhetes propostos, e que foi disponibilizada a uma determinada categoria profissional.**

- 3) O artigo 8.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004

**deve ser interpretado no sentido de que:**

**não exige, para a sua aplicação, a existência de um nexo temporal entre o voo cancelado e o voo de reencaminhamento solicitado por um passageiro, podendo esse reencaminhamento para o destino final ser pedido em condições de transporte equivalentes numa data posterior, sujeito à disponibilidade de lugares.**

Assinaturas