ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έβδομο τμήμα)

της 6ης Μαρτίου 2025 *

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 2, στοιχείο ζ' – Άρθρο 3, παράγραφοι 2 και 3 – Δικαίωμα αποζημιώσεως σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Πεδίο εφαρμογής – Επιβάτες οι οποίοι διαθέτουν κάρτα επιβιβάσεως – Απόδειξη κρατήσεως επιβεβαιωθείσας από τον αερομεταφορέα – Επιβάτες οι οποίοι ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό – Πτήση η οποία αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδίου χρηματοδοτούμενου από τρίτον – Βάρος αποδείξεως της πληρωμής»

Στην υπόθεση C-20/24 [Cymdek] [i],

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (πρωτοβάθμιο δικαστήριο Βαρσοβίας, Πολωνία) με απόφαση της 24 Νοεμβρίου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Ιανουαρίου 2024, στο πλαίσιο της δίκης

M1.R.,

M2.R.

κατά

AAA sp. z o.o.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έβδομο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Gavalec (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, Z. Csehi και F. Schalin, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: R. Norkus

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– οι M1.R. και M2.R., εκπροσωπούμενοι από τον P. Mędygrał, radca prawny,

* Γλώσσα διαδικασίας: η πολωνική.

[i] Η ονομασία που έχει δοθεί στην παρούσα υπόθεση είναι πλασματική. Δεν αντιστοιχεί στο πραγματικό όνομα κανενός διαδίκου.

– η AAA sp. z o.o., εκπροσωπούμενη από την K. Bień, radca prawny,

– η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις B. Sasinowska και N. Yerrell,

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 αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2, στοιχείο ζ′, καθώς και του άρθρου 3, παράγραφοι 2 και 3, 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).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των M1.R. και M2.R., δύο επιβατών αεροπορικών μεταφορών (στο εξής: επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης), και, αφετέρου, της εταιρίας AAA sp. z o.o., αερομεταφορέα, κατόπιν αγωγής αποζημιώσεως ασκηθείσας από τους επιβάτες αυτούς βάσει του κανονισμού 261/2004, λόγω μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό της.

Το νομικό πλαίσιο

3 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 5 του κανονισμού 261/2004:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [Ευρωπαϊκή] Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

[…]

(5) Καθόσον εξασθενεί η διάκριση μεταξύ τακτικών και έκτακτων αεροπορικών δρομολογίων, η προστασία των επιβατών θα πρέπει να ισχύει όχι μόνον για τις τακτικές πτήσεις αλλά και για τις έκτακτες, περιλαμβανομένων και εκείνων που αποτελούν μέρος οργανωμένων ταξιδιών.

[…]»

4 Το άρθρο 2 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», έχει ως ακολούθως:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

[…]

στ) “εισιτήριο”, το έγκυρο έγγραφο που παρέχει δικαίωμα μεταφοράς, ή το ισοδύναμό του σε μη έντυπη, π.χ. ηλεκτρονική μορφή, το οποίο έχει εκδοθεί ή εγκριθεί από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορά του·

ζ) “κράτηση”, η κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου, ή άλλου στοιχείου, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα·

[…]

ι) “άρνηση επιβίβασης”, η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες, μολονότι εμφανίσθηκαν προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 3, παράγραφος 2, εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι να μην τους επιτραπεί η επιβίβαση, όπως λόγοι υγείας, ασφάλειας της πτήσης ή αεροπορικής ασφάλειας, ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων·

[…]».

5 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·

β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την προϋπόθεση ότι ο επιβάτης:

α) έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και, εκτός από την περίπτωση ματαίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παρουσιάζεται στον έλεγχο εισιτηρίων:

– όπως έχει ορίσει και την ώρα που έχει υποδείξει προηγουμένως εγγράφως (ενδεχομένως με ηλεκτρονικά μέσα) ο αερομεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτοράς του,

ή, εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα,

– το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης, ή

β) έχει μεταφερθεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα από την πτήση για την οποία είχε κράτηση σε άλλη πτήση, ανεξαρτήτως αιτίας.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται για τα δωρεάν ταξίδια ή τα ταξίδια με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό. Ωστόσο, εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν με εισιτήρια που εκδίδονται βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων ενός αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικού πράκτορα.

[…]

5. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες καλυπτόμενους από τις παραγράφους 1 και 2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

6 Η AAA, αερομεταφορέας που προσφέρει ναυλωμένες πτήσεις, συνήψε με την BBB sp. z o.o., ταξιδιωτικό πράκτορα, σύμβαση, στο πλαίσιο της οποίας η AAA διέθεσε στην τελευταία συγκεκριμένες πτήσεις σε συγκεκριμένες ημερομηνίες, για τις οποίες η BBB πώλησε εν συνεχεία εισιτήρια σε επιβάτες αεροπορικών μεταφορών. Η BBB κατέβαλε το αντίτιμο των πτήσεων στην AAA.

7 Οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης συμμετείχαν σε οργανωμένο ταξίδι, το οποίο περιλάμβανε πτήση από την Τενερίφη (Ισπανία) με προορισμό τη Βαρσοβία (Πολωνία), η οποία εκτελέσθηκε από την AAA στις 20 Μαΐου 2021. Η σύμβαση για το οργανωμένο ταξίδι είχε συναφθεί μεταξύ της CCC sp. z o.o., εξ ονόματος των επιβατών αυτών, και της BBB. Η πτήση αυτή καθυστέρησε περισσότερο από 22 ώρες.

8 Προκειμένου να θεμελιώσουν την ενεργητική νομιμοποίησή τους προς άσκηση αγωγής αποζημιώσεως λόγω της καθυστερήσεως της επίμαχης πτήσεως, οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης προσκόμισαν αντίγραφα των καρτών επιβιβάσεως για την εν λόγω πτήση. Εντούτοις, η AAA αρνήθηκε να αποζημιώσει τους επιβάτες αυτούς, με την αιτιολογία ότι δεν είχαν αποδείξει ότι είχαν επιβεβαιωμένη και πληρωμένη κράτηση. Συγκεκριμένα, κατά την AAA, το οργανωμένο ταξίδι των εν λόγω επιβατών πληρώθηκε από τη CCC με προνομιακούς όρους, οπότε οι ίδιοι επιβάτες ταξίδεψαν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, γεγονός που αποκλείει το δικαίωμα αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού αυτού.

9 Οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης θεωρούν ότι, προσκομίζοντας τις κάρτες επιβιβάσεως για να λάβουν αποζημίωση, απέδειξαν ότι διέθεταν επιβεβαιωμένη κράτηση, δεδομένου ότι οι κάρτες αυτές δεν θα τους είχαν χορηγηθεί σε αντίθετη περίπτωση. Εξάλλου, θεωρούν ότι εναπόκειται στην AAA να αποδείξει ότι οι επιβάτες αυτοί ταξίδεψαν δωρεάν, και όχι σε αυτούς να αποδείξουν ότι είχαν καταβάλει το αντίτιμο της πτήσεως που εκτέλεσε η AAA. Εν πάση περιπτώσει, στο μέτρο που η AAA πληρώθηκε από την BBB για την εκτέλεση της πτήσεως αυτής και η BBB έλαβε από τη CCC, η οποία χρηματοδότησε το οργανωμένο ταξίδι των εν λόγω επιβατών, πληρωμή για το ταξίδι αυτό, περιλαμβανομένης της εν λόγω πτήσεως, οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης δεν ταξίδευσαν δωρεάν. Συναφώς, είναι άνευ σημασίας, υπό το πρίσμα του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, αν η ίδια πτήση πληρώθηκε από τους επιβάτες αυτούς ή από τρίτον, εφόσον δεν πρόκειται για τον αερομεταφορέα.

10 Το Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (πρωτοβάθμιο δικαστήριο Βαρσοβίας, Πολωνία), το οποίο είναι το αιτούν δικαστήριο, διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν η επίδειξη κάρτας επιβιβάσεως από επιβάτη συνιστά «άλλο στοιχείο», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ζ′, του κανονισμού 261/2004, από το οποίο προκύπτει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα.

11 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, συναφώς, ότι τα διδάγματα που αντλούνται από την απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Azurair κ.λπ. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 και C-270/20, EU:C:2021:1038), δεν δίδουν απάντηση στο ερώτημα αν το δίκαιο της Ένωσης επιτρέπει, σε περίπτωση όπως είναι η κρινόμενη, την προσκόμιση «άλλου στοιχείου», κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, από το οποίο να προκύπτει ότι επιβάτης διαθέτει επιβεβαιωμένη κράτηση για πτήση, όταν η κάρτα επιβιβάσεως που προσκομίζει ο επιβάτης δεν περιέχει όλα τα στοιχεία που μνημονεύονται στην ως άνω απόφαση, όπως είναι η ώρα αφίξεως της πτήσεως.

12 Εξάλλου, ακόμη και αν η ΑΑΑ και ορισμένοι σχηματισμοί πολωνικών εφετείων θεωρούν ότι οι προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού αυτού πρέπει να ερμηνεύονται στενά, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η κάρτα επιβιβάσεως δεν χορηγείται σε τυχαίο πρόσωπο, αλλά σε επιβάτη με επιβεβαιωμένη κράτηση για την οικεία πτήση, τούτο δε μετά τον έλεγχο εισιτηρίου του επιβάτη για την εν λόγω πτήση, ο δε αριθμός του εισιτηρίου ή της κρατήσεως πρέπει να αναγράφεται κατά τον έλεγχο εισιτηρίων. Πλην όμως, πλην ορισμένων εξαιρετικών περιπτώσεων, δεν υπάρχει άλλος εύλογος τρόπος να εξηγηθεί με ποιον τρόπο ένας επιβάτης θα μπορούσε να αποκτήσει την εν λόγω κάρτα χωρίς να έχει κάνει κράτηση στην πτήση.

13 Προσέτι, σε αντίθεση με την ΑΑΑ και ορισμένους σχηματισμούς πολωνικών εφετείων, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι εναπόκειται στον αερομεταφορέα να αποδείξει ότι η επίμαχη πτήση ήταν δωρεάν και όχι απλώς να συναγάγει ευνοϊκά για αυτόν έννομα αποτελέσματα από μια απλή δήλωση περί τούτου.

14 Εξάλλου, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς την ερμηνεία της φράσεως «τα δωρεάν ταξίδια ή τα ταξίδια με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό» του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι, στην περίπτωση των οργανωμένων περιηγήσεων, αν το ταξίδι που πληρώθηκε στον ταξιδιωτικό πράκτορα, είτε απευθείας από τους επιβάτες είτε από άλλον φορέα εξ ονόματός τους, περιλαμβάνει πτήση την οποία ο ταξιδιωτικός πράκτορας πλήρωσε στον αερομεταφορέα, οι επιβάτες αυτοί δεν ταξιδεύουν «δωρεάν», κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως.

15 Όσον αφορά ειδικότερα την έννοια του «μειωμένου ναύλου», κατά την εν λόγω διάταξη, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι πρόκειται για έκπτωση προσφερόμενη στον επιβάτη από τον αερομεταφορέα ή αν καλύπτει επίσης την περίπτωση κατά την οποία ο μεταφορέας αυτός εισπράττει αμοιβή με βάση τις τιμές της αγοράς από τον διοργανωτή ταξιδίων, αλλά ο διοργανωτής ταξιδίων ή άλλη οντότητα παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να μετάσχουν στο οργανωμένο ταξίδι υπό προνομιακούς όρους. Κατά το αιτούν δικαστήριο, η τελευταία αυτή ερμηνεία φαίνεται να είναι αντίθετη προς τον σκοπό του εν λόγω κανονισμού και δύσκολα θα μπορούσε να εφαρμοσθεί λαμβανομένης υπόψη της ελλείψεως κριτηρίων που να καθιστούν δυνατό τον προσδιορισμό του τι συνιστά προνομιακό όρο συμμετοχής σε οργανωμένο ταξίδι.

16 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (πρωτοβάθμιο δικαστήριο Βαρσοβίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 2, στοιχείο ζ′, του κανονισμού [261/2004] την έννοια ότι η κάρτα επιβιβάσεως ενός επιβάτη μπορεί να αποτελεί άλλο στοιχείο το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και έχει καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα;

2) Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι οι επιβάτες που διαθέτουν κάρτα επιβιβάσεως για συγκεκριμένη πτήση, και εφόσον δεν αποδεικνύεται ότι συντρέχει κάποια ανώμαλη περίσταση, έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση στην εν λόγω πτήση;

3) Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι ο επιβάτης φέρει το βάρος αποδείξεως ότι κατέβαλε αντίτιμο για συγκεκριμένη πτήση ή, αντίθετα, θα πρέπει ο αερομεταφορέας, προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη του, να αποδείξει ότι ο επιβάτης ταξίδεψε δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο;

4) Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι, στις περιπτώσεις που επιβάτης αγόρασε οργανωμένο ταξίδι από ταξιδιωτικό πράκτορα και ο ταξιδιωτικός πράκτορας κατέβαλε στον αερομεταφορέα το αντίτιμο για την πτήση, η πτήση θα πρέπει να θεωρηθεί ως εκτελούμενη εξ επαχθούς αιτίας;

5) Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι, όταν τρίτο πρόσωπο αγοράζει για λογαριασμό των επιβατών οργανωμένο ταξίδι, στο πλαίσιο του οποίου ο ταξιδιωτικός πράκτορας καταβάλλει στον αερομεταφορέα μιας ναυλωμένης πτήσεως αντίτιμο με βάση τις τιμές της αγοράς, τότε οι επιβάτες [της υποθέσεως της κύριας δίκης] δεν ταξιδεύουν “με μειωμένο ναύλο”, ανεξαρτήτως της οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του τρίτου και των επιβατών;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

17 Με το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 2, στοιχείο ζ′, και το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η κάρτα επιβιβάσεως μπορεί να συνιστά «άλλο στοιχείο», κατά την έννοια της πρώτης από τις διατάξεις αυτές, από το οποίο προκύπτει ότι η κράτηση έγινε δεκτή και καταχωρίσθηκε από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα, με αποτέλεσμα ο επιβάτης που διαθέτει τέτοια κάρτα να θεωρείται ότι έχει «επιβεβαιωμένη κράτηση», κατά την έννοια της δεύτερης από τις εν λόγω διατάξεις, για την οικεία πτήση, σε περίπτωση κατά την οποία δεν αποδεικνύεται καμία ιδιαίτερη έκτακτη περίσταση.

18 Από το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται μόνον υπό την προϋπόθεση, πρώτον, ότι οι επιβάτες έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση για την οικεία πτήση και, δεύτερον, ότι προσέρχονται εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων, εκτός από την περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως που προβλέπεται στο άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού. Δεδομένου ότι οι δύο προϋποθέσεις είναι σωρευτικές, η

προσέλευση του επιβάτη στον έλεγχο εισιτηρίων δεν μπορεί να τεκμαίρεται από το γεγονός ότι ο εν λόγω επιβάτης έχει επιβεβαιωμένη κράτηση για την οικεία πτήση [πρβλ. απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2024, Laudamotion (Εκούσια μη επιβίβαση σε καθυστερημένη πτήση), C-474/22, EU:C:2024:73, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

19 Ο κανονισμός 261/2004 δεν ορίζει την έννοια της «επιβεβαιωμένης κράτησης». Ωστόσο, το άρθρο 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού ορίζει ότι ως «κράτηση» νοείται η «κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου, ή άλλου στοιχείου, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα». Προσέτι, η έννοια του «εισιτηρίου», κατά το άρθρο 2, στοιχείο στ', του εν λόγω κανονισμού, περιλαμβάνει κάθε υλικό ή άυλο στοιχείο που παρέχει στον επιβάτη δικαίωμα μεταφοράς [πρβλ. αποφάσεις της 6ης Οκτωβρίου 2022, flightright (Αεροπορική μεταφορά από τη Στουτγάρδη στο Κάνσας Σίτι), C-436/21, EU:C:2022:762, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Azurair κ.λπ., C-146/20, C-188/20, C-196/20 και C-270/20, EU:C:2021:1038, σκέψη 40].

20 Εξάλλου, όσον αφορά την έννοια του «άλλου στοιχείου», κατά το άρθρο 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού 261/2004, εάν ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς διαθέτει «άλλο στοιχείο» παρασχεθέν από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα, το άλλο αυτό στοιχείο ισοδυναμεί με «κράτηση», κατά την έννοια της ανωτέρω διατάξεως (πρβλ. απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Azurair κ.λπ., C-146/20, C-188/20, C-196/20 και C-270/20, EU:C:2021:1038, σκέψη 42).

21 Οι έννοιες αυτές πρέπει, προς το συμφέρον ενός υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, περί του οποίου γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού αυτού, να ερμηνεύονται ευρέως [απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2022, flightright (Αεροπορική μεταφορά από τη Στουτγάρδη στο Κάνσας Σίτι), C-436/21, EU:C:2022:762, σκέψη 22 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

22 Εν προκειμένω, από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης διέθεταν κάρτες επιβιβάσεως παρασχεθείσες από τον αερομεταφορέα, όπερ τους έδωσε τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν την πτήση από την Τενερίφη προς τη Βαρσοβία, εκτελεσθείσα από τον αερομεταφορέα αυτόν, προσερχόμενοι προηγουμένως στον έλεγχο εισιτηρίων.

23 Όπως υποστήριξαν, κατ' ουσίαν, οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης, η Πολωνική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, η κάρτα επιβιβάσεως χορηγείται σε επιβάτη για συγκεκριμένη πτήση, του παρέχει δικαίωμα μεταφοράς, του επιτρέπει να επιβιβασθεί στο αεροσκάφος και να πάρει την πτήση αυτή, αφού ο εν λόγω επιβάτης προσέλθει στον έλεγχο εισιτηρίων αναφέροντας, μεταξύ άλλων, τον αριθμό του εισιτηρίου ή της κρατήσεως.

24 Επομένως, η κάρτα επιβιβάσεως μπορεί να συνιστά «άλλο στοιχείο», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού 261/2004, από το οποίο να προκύπτει ότι η κράτηση έγινε δεκτή και καταχωρήθηκε από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα για την οικεία πτήση.

25 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το γεγονός που επικαλείται το αιτούν δικαστήριο ότι η απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Azurair κ.λπ. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 και C-270/20, EU:C:2021:1038), δεν απαντά στο ερώτημα αν η κάρτα επιβιβάσεως εμπίπτει στην έννοια του

«άλλου στοιχείου», κατά το άρθρο 2, στοιχείο ζ′, του κανονισμού 261/2004, στο μέτρο που η κάρτα αυτή δεν περιέχει όλα τα στοιχεία που μνημονεύονται στην ως άνω απόφαση, όπως είναι, μεταξύ άλλων, η ώρα αφίξεως της οικείας πτήσεως.

26 Βεβαίως, το Δικαστήριο έκρινε, στη σκέψη 51 της ως άνω αποφάσεως, ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο επιβάτης έχει «επιβεβαιωμένη κράτηση», κατά τη διάταξη αυτήν, όταν ο ταξιδιωτικός πράκτορας παρέχει στον εν λόγω επιβάτη, με τον οποίο συνδέεται συμβατικώς, «άλλο στοιχείο», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ζ′, του κανονισμού, το οποίο αποτελεί υπόσχεση για μεταφορά του με πτήση που καθορίζεται επακριβώς, με αναφορά του τόπου αναχωρήσεως και αφίξεως, της ώρας αναχωρήσεως και αφίξεως καθώς και του αριθμού πτήσεως, τούτο δε ακόμη και στην περίπτωση που ο ταξιδιωτικός πράκτορας δεν έχει λάβει επιβεβαίωση από τον οικείο αερομεταφορέα σχετικά με τις ώρες αναχωρήσεως και αφίξεως της πτήσεως.

27 Εντούτοις, επισημαίνεται ότι, αντιθέτως προς την υπό κρίση υπόθεση, στις υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκε η απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Azurair κ.λπ. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 και C-270/20, EU:C:2021:1038), ο ταξιδιωτικός πράκτορας είχε διαβιβάσει στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με τα ωράρια των πτήσεων διαφορετικές από εκείνες που ο αερομεταφορέας είχε διαβιβάσει, εν τέλει, σε αυτόν, δεδομένου ότι οι τελευταίες αυτές πληροφορίες δεν είχαν διαβιβασθεί στους επιβάτες, με αποτέλεσμα να έχουν στη διάθεσή τους μόνον τις πληροφορίες που περιέχονταν στο έγγραφο που είχε διαβιβάσει ο ταξιδιωτικός πράκτορας.

28 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, στο μέτρο που συγκεκριμένος αερομεταφορέας επιβιβάζει τους επιβάτες που έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση στην οικεία πτήση και τους μεταφέρει στον προορισμό τους, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι επιβάτες αυτοί συμμορφώθηκαν προς την απαίτηση να προσέλθουν στον έλεγχο εισιτηρίων πριν από την πτήση αυτή (πρβλ. διάταξη της 24ης Οκτωβρίου 2019, easyJet Airline, C-756/18, EU:C:2019:902, σκέψη 28).

29 Αντιστρόφως, στο μέτρο που επιβάτες, όπως οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης, εκπλήρωσαν προσηκόντως την απαίτηση να προσέλθουν στον έλεγχο εισιτηρίων και ταξίδεψαν με την οικεία πτήση εφοδιασμένοι με κάρτα επιβιβάσεως για την πτήση αυτή, πρέπει να γίνει δεκτό ότι συμμορφώθηκαν προς την απαίτηση να διαθέτουν επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση.

30 Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται από τον σκοπό που διατυπώνεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών.

31 Πράγματι, οι επιβάτες των οποίων η πτήση σημειώνει μεγάλη καθυστέρηση έχουν, με τον τρόπο αυτόν, τη δυνατότητα να ασκήσουν το δικαίωμά τους αποζημιώσεως, χωρίς να απαιτείται από αυτούς –απαίτηση η οποία δεν συνάδει με την κατάστασή τους– να αποδείξουν εκ των υστέρων, κατά την έγερση του αιτήματός τους αποζημιώσεως, ότι είχαν επιβεβαιωμένη κράτηση για την πτήση η οποία καθυστέρησε και με την οποία, εν πάση περιπτώσει, μεταφέρθηκαν (πρβλ. διάταξη της 24ης Οκτωβρίου 2019, easyJet Airline, C-756/18, EU:C:2019:902, σκέψη 32).

32 Συναφώς, όσον αφορά την προβαλλόμενη από την AAA περίπτωση κατά την οποία η κάρτα επιβιβάσεως θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, σε περίπτωση απωλείας από τον κάτοχό της, από άλλο πρόσωπο με παρόμοια δεδομένα, αρκεί η διαπίστωση ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 2, στοιχείο ι′, του κανονισμού 261/2004, το άρθρο αυτό επιτρέπει στον αερομεταφορέα να αρνηθεί την επιβίβαση, μεταξύ άλλων, λόγω ακατάλληλων ταξιδιωτικών εγγράφων.

33 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 2, στοιχείο ζ′, και το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η κάρτα επιβιβάσεως μπορεί να συνιστά «άλλο στοιχείο», κατά την έννοια της πρώτης από τις διατάξεις αυτές, από το οποίο να προκύπτει ότι η κράτηση έγινε δεκτή και καταχωρίσθηκε από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα, με αποτέλεσμα επιβάτης που διαθέτει κάρτα επιβιβάσεως να λογίζεται ότι έχει «επιβεβαιωμένη κράτηση», κατά την έννοια της δεύτερης από τις εν λόγω διατάξεις, για την οικεία πτήση, στην περίπτωση κατά την οποία δεν αποδεικνύεται καμία ιδιαίτερη έκτακτη περίσταση.

Επί του τρίτου, του τετάρτου και του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος

34 Με το τρίτο, το τέταρτο και το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ένας επιβάτης δεν θεωρείται ότι ταξιδεύει δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό, κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, όταν, αφενός, ο ταξιδιωτικός πράκτορας καταβάλλει το αντίτιμο της πτήσεως στον πραγματικό αερομεταφορέα με βάση τις τιμές της αγοράς και, αφετέρου, το αντίτιμο του οργανωμένου ταξιδίου καταβάλλεται στον διοργανωτή ταξιδίων όχι από τον συγκεκριμένο επιβάτη, αλλά από τρίτον. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης αν εναπόκειται στον αερομεταφορέα να αποδείξει ότι ο εν λόγω επιβάτης ταξίδεψε δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο ή αν εναπόκειται στον επιβάτη να αποδείξει ότι κατέβαλε το αντίτιμο της πτήσεως.

35 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό.

36 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η μη εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού κατά την ανωτέρω διάταξη συνιστά εξαίρεση από τον κανόνα κατά τον οποίο ο συγκεκριμένος κανονισμός εφαρμόζεται, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 1, αφενός, στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη και, αφετέρου, στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη, εκτός εάν οι επιβάτες αυτοί έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και τύχει βοηθείας στην εν λόγω τρίτη χώρα, εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσεως είναι αερομεταφορέας εγκατεστημένος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου 3.

37 Όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του κανονισμού 261/2004, ο οποίος μνημονεύεται στην αιτιολογική του σκέψη 1 και συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, τυχόν εξαίρεση από τις διατάξεις που παρέχουν δικαιώματα στους επιβάτες πρέπει να ερμηνεύεται στενά (απόφαση της 16ης Ιανουαρίου 2025, Qatar Airways, C-516/23, EU:C:2025:21, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

38 Προσέτι, κατά πάγια νομολογία, για την ερμηνεία διατάξεως 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 21ης Νοεμβρίου 2024, Mesto Rimavská Sobota, C-370/23, EU:C:2024:972, σκέψη 25 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

39 Είναι αληθές ότι το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 261/2004 δεν επιτρέπει, αφ' εαυτού, να καθορισθεί αν το πεδίο εφαρμογής του περιορίζεται στις περιπτώσεις στις οποίες μόνον ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι εκείνος που παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να ταξιδεύσουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό.

40 Όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η εν λόγω διάταξη, από το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι οι επιβάτες οι οποίοι ταξιδεύουν με δωρεάν εισιτήρια εκδοθέντα από αερομεταφορέα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, εκτός αν τα εν λόγω εισιτήρια έχουν εκδοθεί βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων (πρβλ. διάταξη της 26ης Νοεμβρίου 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, σκέψη 15).

41 Το Δικαστήριο έχει κρίνει συναφώς ότι το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται σε επιβάτη ο οποίος ταξιδεύει με εισιτήριο ειδικής τιμής εκδοθέν από αερομεταφορέα στο πλαίσιο χορηγίας εκδηλώσεως, το οποίο προορίζεται μόνο για συγκεκριμένα πρόσωπα και εκδίδεται υπό τον όρο της προηγούμενης και εξατομικευμένης εγκρίσεως εκ μέρους του αερομεταφορέα αυτού (διάταξη της 26ης Νοεμβρίου 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, σκέψη 19).

42 Προσέτι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 5, του ίδιου κανονισμού, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους ή που έχουν ως προορισμό έναν τέτοιο αερολιμένα. Η ίδια διάταξη διευκρινίζει ότι, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει συνάψει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του ως άνω κανονισμού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης (απόφαση της 26ης Μαρτίου 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

43 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι επιβάτης πτήσεως με καθυστέρηση τριών ή περισσότερων ωρών μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημιώσεως βάσει των άρθρων 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, ακόμη και αν ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας δεν έχουν συνάψει μεταξύ τους σύμβαση και η επίμαχη πτήση αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδίου (πρβλ. απόφαση της 26ης Μαρτίου 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, σκέψη 38).

44 Ως εκ τούτου, λαμβανομένης υπόψη της ευθύνης του πραγματικού αερομεταφορέα να αποζημιώσει τους επιβάτες σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως κατά την άφιξη, επισημαίνεται ότι η εξαίρεση του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 261/2004 καλύπτει μόνον τις περιπτώσεις στις οποίες ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι εκείνος που επιτρέπει στους επιβάτες να ταξιδεύσουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό.

45 Η ερμηνεία αυτή συνάδει προς τον σκοπό του κανονισμού 261/2004, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

46 Συναφώς, κατά την αιτιολογική σκέψη 5 του ως άνω κανονισμού, η προστασία αυτή θα πρέπει να ισχύει όχι μόνον για τις τακτικές πτήσεις αλλά και για τις έκτακτες, περιλαμβανομένων και εκείνων που αποτελούν μέρος οργανωμένων ταξιδιών.

47 Πράγματι, από τις προπαρασκευαστικές εργασίες του εν λόγω κανονισμού προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν είχε την πρόθεση να εξαιρέσει τους επιβάτες των οποίων η πτήση αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδίου από το πεδίο εφαρμογής του ίδιου κανονισμού, αλλά, αντιθέτως, να τους παράσχει τα δικαιώματα που παρέχει ο κανονισμός αυτός (πρβλ. απόφαση της 26ης Μαρτίου 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, σκέψη 36).

48 Εν προκειμένω, στο μέτρο που ο ταξιδιωτικός πράκτορας έλαβε το αντίτιμο για το οργανωμένο ταξίδι που πραγματοποίησαν οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης και κατέβαλε το αντίτιμο της πτήσεως στον πραγματικό αερομεταφορέα και ο πραγματικός αερομεταφορέας έλαβε αμοιβή με βάση τις τιμές της αγοράς, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι επιβάτες αυτοί δεν ταξίδεψαν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν ήταν άμεσα ή έμμεσα διαθέσιμο στο κοινό, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 261/2004.

49 Όπως προκύπτει από τη νομολογία που μνημονεύθηκε στη σκέψη 43 της παρούσας αποφάσεως, προκειμένου οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης να προβάλουν δικαιώματα έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα, δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι το αντίτιμο του οργανωμένου ταξιδίου δεν καταβλήθηκε από τους ίδιους, οι οποίοι δεν συνδέονταν με συμβατική σχέση με τον πραγματικό αερομεταφορέα, αλλά από τρίτον, στον ταξιδιωτικό πράκτορα ο οποίος κατέβαλε με τη σειρά του το αντίτιμο της πτήσεως στον εν λόγω αερομεταφορέα.

50 Όσον αφορά το βάρος αποδείξεως του γεγονότος ότι επιβάτης ταξίδεψε δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν ήταν άμεσα ή έμμεσα διαθέσιμο στο κοινό, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 261/2004, επισημαίνεται ότι η διάταξη αυτή, χωρίς να ρυθμίζει ρητώς την κατανομή του βάρους αποδείξεως, εισάγει, όπως προκύπτει από τη σκέψη 37 της παρούσας αποφάσεως, εξαίρεση από τις διατάξεις που παρέχουν δικαιώματα στους επιβάτες, αποκλείοντας έναν τέτοιο επιβάτη από το πεδίο εφαρμογής του ως άνω κανονισμού.

51 Ως εκ τούτου, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τον επιβάτη αυτόν, εναπόκειται στον πραγματικό αερομεταφορέα να αποδείξει, κατά τα προβλεπόμενα στο εθνικό δίκαιο, ότι ο εν λόγω επιβάτης ταξίδεψε δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 261/2004, και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

52 Επιβάλλεται, όμως, η διαπίστωση ότι τυχόν ερμηνεία βάσει της οποίας οι επιβάτες φέρουν το βάρος αποδείξεως όχι μόνον θα ήταν αντίθετη προς τον σκοπό του κανονισμού 261/2004, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, αλλά θα ήταν επίσης δύσκολο να εφαρμοσθεί, ιδίως στο συγκεκριμένο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, όπου οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης έκαναν κράτηση σε οργανωμένο ταξίδι μέσω ταξιδιωτικού πράκτορα.

53 Πράγματι, όπως υποστήριξαν, κατ’ ουσίαν, οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης και η Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, όταν ένας επιβάτης κάνει κράτηση σε οργανωμένο ταξίδι όχι απευθείας στον πραγματικό αερομεταφορέα, αλλά μέσω ταξιδιωτικού πράκτορα, ο

ταξιδιωτικός πράκτορας είναι κατά κανόνα εκείνος, όπως εν προκειμένω, που καταβάλλει το αντίτιμο της πτήσεως στον εν λόγω μεταφορέα, ο δε επιβάτης καταβάλλει το αντίτιμο για το σύνολο του οργανωμένου ταξιδίου, συμπεριλαμβανομένου του αντιτίμου της πτήσεως. Πέραν του γεγονότος ότι ο εν λόγω επιβάτης αγνοεί το ακριβές αντίτιμο της πτήσεως το οποίο κατέβαλε ο ταξιδιωτικός πράκτορας, ο ίδιος επιβάτης έχει περιορισμένες δυνατότητες να αποδείξει ότι κατέβαλε το αντίτιμο της πτήσεως.

54 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι στο τρίτο, στο τέταρτο και στο πέμπτο προδικαστικό ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ένας επιβάτης δεν λογίζεται ότι ταξιδεύει δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό, κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, όταν, αφενός, ο ταξιδιωτικός πράκτορας καταβάλλει το αντίτιμο της πτήσεως στον πραγματικό αερομεταφορέα με βάση τις τιμές της αγοράς και, αφετέρου, το αντίτιμο του οργανωμένου ταξιδίου καταβάλλεται στον ταξιδιωτικό πράκτορα όχι από τον συγκεκριμένο επιβάτη, αλλά από τρίτον. Στον πραγματικό αερομεταφορέα εναπόκειται να αποδείξει, κατά τα προβλεπόμενα στο εθνικό δίκαιο, ότι ο εν λόγω επιβάτης ταξίδεψε δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο.

Επί των δικαστικών εξόδων

55 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σε 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 (έβδομο τμήμα) αποφαίνεται:

1) Το άρθρο 2, στοιχείο ζ′, και το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α′, 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:

η κάρτα επιβιβάσεως μπορεί να συνιστά «άλλο στοιχείο», κατά την έννοια της πρώτης από τις διατάξεις αυτές, από το οποίο να προκύπτει ότι η κράτηση έγινε δεκτή και καταχωρίσθηκε από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα, με αποτέλεσμα επιβάτης που διαθέτει κάρτα επιβιβάσεως να λογίζεται ότι έχει «επιβεβαιωμένη κράτηση», κατά την έννοια της δεύτερης από τις εν λόγω διατάξεις, για την οικεία πτήση, στην περίπτωση κατά την οποία δεν αποδεικνύεται καμία ιδιαίτερη έκτακτη περίσταση.

2) Το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004

έχει την έννοια ότι:

ένας επιβάτης δεν λογίζεται ότι ταξιδεύει δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό, κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, όταν,

αφενός, ο ταξιδιωτικός πράκτορας καταβάλλει το αντίτιμο της πτήσεως στον πραγματικό αερομεταφορέα με βάση τις τιμές της αγοράς και, αφετέρου, το αντίτιμο του οργανωμένου ταξιδίου καταβάλλεται στον ταξιδιωτικό πράκτορα όχι από τον συγκεκριμένο επιβάτη, αλλά από τρίτον. Στον πραγματικό αερομεταφορέα εναπόκειται να αποδείξει, κατά τα προβλεπόμενα στο εθνικό δίκαιο, ότι ο εν λόγω επιβάτης ταξίδεψε δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο.

(υπογραφές)