



# Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

R. NORKUS

fremsat den 19. juni 2025<sup>1</sup>

**Sag C-45/24**

**Verein für Konsumenteninformation  
mod**

**Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig))

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 8, stk. 1 – refusion af billetprisen ved aflysning af en flyafgang – gebyr, der opkræves af en person, der handler som formidler mellem passageren og luftfartsselskabet ved købet af billetten – betingelser for medregning – gebyrets størrelse angiveligt fastsat uden luftfartsselskabets viden – bevisbyrde«

## I. Indledning

1. Den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse, som er indgivet af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) i henhold til artikel 267 TEUF, vedrører fortolkningen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91<sup>2</sup>, navnlig artikel 8, stk. 1, litra a).

2. Denne anmodning er indgivet i forbindelse med en tvist mellem Verein für Konsumenteninformation, en østrigsk forbrugerbeskyttelsesforening (herefter »VKI«) og Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (herefter »KLM«), et luftfartsselskab, vedrørende refusion af det gebyr, der blev betalt til selskabet Opodo, et online-rejsebureau, af passagerer, der havde reserveret deres flybilletter på sidstnævntes website, og hvis flyafgang blev aflyst. Disse passagerer har overdraget deres eventuelle ret til refusion af dette gebyr til et beløb af 95,14 EUR til VKI, som med sit søgsmål har nedlagt påstand om, at KLM tilpligtes at betale dette beløb med tillæg af renter, på grundlag af artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004. KLM har bestridt dette søgsmåls berettigelse med den begrundelse, at der ikke foreligger nogen aftale mellem KLM og Opodo om dette gebyr, og at KLM ikke godkendte dets fastsættelse.

<sup>1</sup> – Originalsprog: fransk.

<sup>2</sup> – EUT 2004, L 46, s. 1.

3. Den foreliggende sag giver Domstolen lejlighed til at præcisere sin praksis vedrørende et luftfartsselskabs forpligtelse til at betale passageren refusion af det gebyr, som er blevet betalt til en tredjepart, der handlede som formidler ved købet af flybilletten. Det skal navnlig afklares, hvilke betingelser forholdet mellem formidleren og luftfartsselskabet skal opfylde, for at et søgsmål, der anlægges direkte mod luftfartsselskabet på grundlag af artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, er begrundet. Med støtte i Domstolens praksis vil jeg påvise, at det er afgørende, at luftfartsselskabet, i det mindste implicit, autoriserer formidlerens aktiviteter. Jeg vil endvidere forklare, hvorfor den af Domstolen anvendte tilgang bedst beskytter passagerens rettigheder uden at se bort fra luftfartsselskabernes interesser.

## II. Retsforskrifter

4. I 1., 13. og 22. betragtning til forordning nr. 261/2004 anføres følgende:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

[...]

(13) Passagerer fra aflyste flyafgange bør enten kunne få refunderet billetprisen eller omlagt deres rejse under tilfredsstillende forhold, og der bør sørges for dem på passende måde, medens de venter på en senere afgang.

[...]

(22) Medlemsstaterne bør sikre og overvåge, at deres luftfartsselskaber generelt efterlever denne forordning, og de bør udpege et organ til at håndhæve den. Overvågningen bør ikke berøre passagerers og luftfartsselskabers ret til domstolsprøvelse i henhold til national lov.«

5. Denne forordnings artikel 2 med overskriften »Definitioner« har følgende ordlyd:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

f) »billet«: et gyldigt dokument, der giver ret til transport, og som er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent, herunder tilsvarende dokumentation i papirløs eller elektronisk form

g) »reservation«: en billet eller et andet bevis, hvorefter fremgår, at passagerens reservation er blevet accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren

[...]«

6. Forordningens artikel 5 med overskriften »Aflysning« fastsætter følgende:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8

[...]«

7. Forordningens artikel 8 med overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen« fastsætter følgende i stk. 1:

»Når der henvises til denne artikel tilbydes passageren valget mellem:

a) – refusion inden syv dage i henhold til reglerne i artikel 7, stk. 3, af den fulde købspris for billetten for så vidt angår den del eller de dele af rejsen, der ikke er blevet foretaget, og for så vidt angår den del eller de dele, der allerede er foretaget, såfremt flyvningen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan, samt, hvis det er relevant

– en returflyvning til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed

b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed

c) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.«

8. Artikel 13 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Ret til at søge erstatning« har følgende ordlyd:

»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler compensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. Tilsvarende må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser den ret, som en rejsearrangør eller tredjemand, der ikke er passager, med hvem det transporterende luftfartsselskab har kontrakt, har til at rejse erstatningskrav over for eller kræve compensation af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.«

### **III. Faktiske omstændigheder, retsforhandlingerne i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål**

9. En række passagerer købte flybilletter til flyvninger, der skulle udføres af KLM, på reservationsportalen Opodo, et rejsebureau, der er certificeret af International Air Transport Association (IATA) og autoriseret til at udstede flybilletter for dette luftfartsselskab. De betalte

Opodo et beløb på i alt 2 053,48 EUR. Som følge af aflysningen af deres flyvninger fik disse passagerer refunderet 1 958,34 EUR for billetternes pris. Differencen på 95,14 EUR, som ikke blev refunderet, udgør Opodos formidlingsgebyr.

10. På tidspunktet for købet af de i hovedsagen omtvistede billetter havde KLM samarbejdet med Opodo i mindst ti år, og disse selskaber havde en såkaldt Global Incentive Contract, som fastsatte visse vederlagsbeløb til Opodo, i tilfælde af at et vist antal af KLM's billetter blev solgt. Imidlertid blev det hverken i IATA-kontrakterne eller i Incentive-kontrakterne aftalt, hvorvidt og i hvilket omfang Opodo kunne eller måtte opkræve et formidlingsgebyr fra passagererne. I den foreliggende sag har KLM således gjort gældende, at selskabet ikke havde kendskab til størrelsen af det formidlingsgebyr, som Opodo opkrævede af passagererne.

11. Med sit søgsmål har VKI, hvortil passagererne har overdraget deres krav om refusion af billetternes pris, nedlagt påstand om betaling af 95,14 EUR med tillæg af renter. Retten i første instans gav VKI medhold i søgsmålet, mens appeldomstolen frifandt KLM. Derfor har VKI iværksat en revisionsappel til prøvelse af appeldommen ved Oberster Gerichtshof (øverste domstol), den forelæggende ret.

12. Den forelæggende ret har påpeget, at Domstolen allerede har undersøgt rækkevidden af passagerers refusionsret i dom af 12. september 2018, Harms (C-601/17, herefter »Harms-dommen«, EU:C:2018:702), hvori den fastslog, at formidlingsgebyret skal medregnes i refusionen i henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, medmindre dette gebyr er fastsat uden luftfartsselskabets viden. Imidlertid giver den af Domstolen angivne undtagelse med hensyn til, om dette luftfartsselskab havde eller ikke havde kendskab til gebyret, ifølge den forelæggende ret mulighed for forskellige fortolkninger. Spørgsmålet er således dels, hvordan luftfartsselskabet konkret skal have været informeret om eksistensen og, om nødvendigt, størrelsen af gebyret, dels hvem der bærer bevisbyrden i denne henseende.

13. Selv om de nationale retsinstanser har anvendt den retspraksis, der følger af Harms-dommen, på forskellige måder, er den forelæggende ret af den opfattelse, at luftfartsselskabet ikke kan fremkomme med en indsigelse om, at den konkrete størrelse af gebyret har været ukendt for selskabet, når gebyret ikke har været usædvanligt stort, hvilket luftfartsselskabet vil skulle bevise. I denne henseende må luftfartsselskabet gå ud fra, at en agent normalt kun arbejder for et formidlingsgebyr.

14. På denne baggrund har Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal [forordning nr. 261/2004], og navnlig denne forordnings artikel 8, stk. 1, litra a), fortolkes således, at den købspris for billetten, der skal tages i betragtning ved fastsættelsen af den refusion, som luftfartsselskabet skal betale en passager i tilfælde af aflysning af en flyafgang, også omfatter forskellen mellem det beløb, som passageren har betalt, og det beløb, som luftfartsselskabet har modtaget, med et beløb svarende til provisionen for en virksomhed, der har fungeret som formidler mellem dem, når luftfartsselskabet ganske vist er vidende om, at den anden virksomhed normalt opkræver en provision (et formidlingsgebyr) for en formidlingsydelse, men i det konkrete tilfælde ikke kender denne provisions størrelse?
- 2) Er det passageren, der kræver refusion, som skal løfte bevisbyrden for, at luftfartsselskabet har den nødvendige viden, eller skal luftfartsselskabet bevise, at det ikke havde den nødvendige viden om provisionen?»

#### IV. Retsforhandlingerne for Domstolen

15. Forelæggelseskendelsen, der er dateret den 23. november 2023, blev indleveret til Domstolens Justitskontor samme dag.

16. Hovedsagens parter og Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg inden for den frist, der er fastsat i artikel 23 i statuttene for Den Europæiske Unions Domstol.

17. Domstolen har i henhold til procesreglementets artikel 76, stk. 2, besluttet ikke at afholde mundtlig forhandling.

#### V. Retlig bedømmelse

##### A. Indledende bemærkninger

18. Luftfartsselskabers refusion af billetprisen er et af de væsentligste spørgsmål inden for lovgivningen om passagertransport i luften. Spørgsmålet om refusion af de udgifter, der betales til tredjemænd for reservation af flyvninger, har derimod fået mindre opmærksomhed. Tjenesteydere såsom rejsebureauer eller onlineportaler spiller imidlertid en stadig større rolle inden for luftfartssektoren, som er i vækst. Industrien har været i konstant forandring som følge af liberaliseringen af rejsemarkedet, fremkomsten af lavprislufthavsselskaber og teknologiske udviklinger. Disse ændringer har medført, at kontakten mellem forbrugerne og luftfartsselskaberne i stigende grad sker indirekte og også involverer udbydere af formidlingstjenester, således at der opstår et trepartsforhold, der giver anledning til en række retlige spørgsmål i tilfælde af aflysninger af flyafgange<sup>3</sup>.

19. Mens forordning nr. 261/2004 udtrykkeligt fastsætter, at billetens købspris skal refunderes, nærmere bestemt i samme forordnings artikel 8, stk. 1, litra a), sammenholdt med artikel 5, stk. 1, litra a), heri (»refusion [...] af den fulde købspris for billetten«<sup>4</sup>), var spørgsmålet om, hvorvidt denne pris også omfatter gebyrer, som passagerer har betalt til formidlere, længe ubesvaret. Denne situation blev ændret med Harms-dommen, hvori Domstolen fastslog, at luftfartsselskabet var forpligtet til at refundere denne type gebyr. Den begrundede i det væsentlige denne forpligtelse med, at et gebyr, som en formidlervirksomhed har afkrævet en passager, skal anses for at være *en del af flybilletens pris*<sup>5</sup>. Denne fortolkning forekommer overbevisende, navnlig idet reservationen gennem formidleren bør anses for at være en del af én enkelt transaktion, i hvilken forbindelse betalingen af gebyret udgør en nødvendig betingelse for købet af billetten.

20. Domstolen gjorde dog denne retsvirkning betinget af, at de forskellige elementer i en sådan billet, herunder prisen, er »autoriseret« af luftfartsselskabet, idet de ikke må være »fastsat, uden at luftfartsselskabet har kendskab hertil«<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> – Jf. dom af 21.12.2021, Airhelp (C-263/20, EU:C:2021:1039), vedrørende de forpligtelser, der påhviler luftfartsselskabet i henhold til forordning nr. 261/2004, når transportkontrakten er indgået via en online-reservationsplatform.

<sup>4</sup> – Min fremhævelse.

<sup>5</sup> – Jf. Harms-dommen, præmis 16.

<sup>6</sup> – Jf. Harms-dommen, præmis 17.

21. Som det fremgår af forelæggelseskendelsen, synes en række nationale retsinstanser at have fortolket denne betingelse således, at den omfatter *et subjektivt element*, nemlig luftfartsselskabets »kendskab« til formidlerens kommercielle aktivitet, navnlig det forhold, at sidstnævnte opkræver et gebyr for sine tjenester. I retlig henseende er der tale om en betingelse, der specifikt vedrører forholdet mellem luftfartsselskabet og »dettes autoriserede agent« som omhandlet i artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004.

22. Den forelæggende rets spørgsmål vedrører netop dette aspekt, for så vidt som de nærmere bestemt tager sigte på for det første at fastslå, om luftfartsselskabet skal have haft kendskab til gebyrets nøjagtige størrelse, og for det andet hvem der bærer bevisbyrden for dette kendskab. Jeg vil drøfte disse spørgsmål i den nævnte rækkefølge.

### ***B. Det første præjudicielle spørgsmål***

23. Med sit første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om den billetpris, som et luftfartsselskab er forpligtet til at refundere en passager, omfatter det gebyr, der opkræves af en formidler, når dette luftfartsselskab ved, at denne formidler generelt opkræver et gebyr for sine ydelser, men ikke har kendskab til det nøjagtige beløb i det konkrete tilfælde.

#### ***1. Det subjektive kriterium, som Domstollen fastlagde i Harms-dommen***

24. I denne forbindelse har den forelæggende ret anmodet Domstolen om at præcisere Harms-dommen med hensyn til den *påkrævede grad af kendskab*, som luftfartsselskabet skal have til størrelsen af det gebyr, som opkræves af formidleren, for at dette gebyr kan medregnes i den billetpris, der skal refunderes. Med sit spørgsmål har den forelæggende ret henvist til det subjektive element, som er nævnt i mine indledende bemærkninger, og som af Domstolen anses for at udgøre en nødvendig betingelse for, at luftfartsselskabet er forpligtet til at refundere gebyret, for så vidt som dette udgør en del af billetens købspris, selv om det reelt svarer til modydelsen for en tjeneste, der ydes af en tredjemand.

25. Indledningsvis forekommer det mig hensigtsmæssigt at gøre opmærksom på, at en sådan forpligtelse, således som det fremgår af Harms-dommen, først og fremmest afhænger af luftfartsselskabets vilje, idet dette selskab ifølge Domstolen skal have »autoriseret« de forskellige elementer i en sådan billet, herunder gebyret<sup>7</sup>. Denne fortolkning er baseret på definitionen af begrebet »billet« i artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004, hvorefter der er tale om et dokument, der giver ret til transport, og som ikke blot er udstedt, men også »autoriseret af luftfartsselskabet« eller dets autoriserede agent. Domstolen udledte heraf, at en sådan godkendelse fra luftfartsselskabets side også omfatter de forskellige elementer, som prisen for en sådan billet udgør. Domstolen finder det således berettiget, at luftfartsselskabet bærer udgifterne, for så vidt som dette selskab har truffet et bevidst og informeret valg, som begrunder, at denne bestanddel medregnes i billetprisen. Dette er i hvert fald, hvad begrebet »godkendelse« indebærer ud fra en semantisk synsvinkel<sup>8</sup>. I Harms-dommen sidestilles det forhold, at denne

<sup>7</sup> – Harms-dommen, præmis 17.

<sup>8</sup> – Denne forståelse fremgår af alle de sprogversioner, jeg har gennemgået i forbindelse med min undersøgelse. Jf. den spanske (»deben haber sido autorizados«), den danske (»skal være autoriseret«), den tyske (»genehmigt werden müssen«), den engelske (»must [...] be authorised«), den italienske (»devono [...] essere [...] autorizzato«), den litauiske (»turi būti gautas jo sutikimas«), den nederlandske (»worden toegestaan«) og den portugisiske version (»devem [...] ser autorizados«).

bestanddel ikke er fastsat uden luftfartsselskabets viden, imidlertid med en »godkendelse«, således at luftfartsselskabets kendskab til, at formidleren fastsætter et gebyr, er tilstrækkeligt til at lægge til grund, at luftfartsselskabet også har autoriseret det.

26. Harms-dommen bygger i det væsentlige på det princip, at luftfartsselskabet skal refundere et gebyr, når det bevidst anvender en tredjemand til at udføre sine opgaver. For så vidt som Domstolen har bemærket, at de forskellige elementer i en billets pris ikke kan fastsættes uden dette luftfartsselskabs »viden«, skal dette forstås således, at luftfartsselskabet ikke er forpligtet til at refundere gebyrer, som det ikke har haft kendskab til og dermed ikke har givet samtykke til.

27. Endvidere følger det af Domstolens fortolkning<sup>9</sup>, at et gebyr, der er »autoriseret« af luftfartsselskabet, og som opkræves af en formidler, betragtes som »uundgåeligt« som omhandlet i Mennens-dommen<sup>10</sup> og skal refunderes af dette luftfartsselskab. Muligheden for at købe billetten uden en formidlers tjenester og således undgå at betale gebyret fratager efter min opfattelse ikke denne bestanddel af prisen dens »uundgåelighed«. Jeg opfatter nemlig denne »uundgåelighed« af det gebyr, der betales af passageren, som et nødvendigt element i billetprisen, eftersom sidstnævnte gør brug af en formidler, der er dette luftfartsselskabs »autoriserede agent«. Det forhold, at passageren accepterer en formidlers almindelige salgsbetingelser for at foretage købet af en billet og indvilliger i at betale gebyret, ændrer heller ikke denne »uundgåelighed«. I modsætning til de valgfrie tillægsydelser, der tilbydes af en formidler, såsom rejseforsikring, kan betalingen af gebyret ikke fravælges under købsprocessen. Det kan således ikke lægges til grund, at denne betaling kan »adskilles« fra billetprisen som omhandlet i artikel 8, stk. 1, litra a), første led, i forordning nr. 261/2004.

28. Denne betragtning giver anledning til at rejse spørgsmålet om, hvordan det kan fastslås, at luftfartsselskabet har kendskab til, at formidleren opkræver gebyrer i forbindelse med sin aktivitetsudøvelse. Dette aspekt er særlig relevant, idet Domstolen i Harms-dommen selv medgav, at der kan forekomme situationer, hvor luftfartsselskabet ikke har viden om formidlernes handelspraksis. Det er kun i sådanne situationer, at passagerens ret til at kræve refusion fra luftfartsselskabet er udelukket.

29. En række argumenter taler for en bredere forståelse af dette subjektive element, som indebærer, at det varige forhold mellem luftfartsselskabet og formidleren principielt er tilstrækkeligt til at fastslå, at luftfartsselskabet har kendskab til og dermed indirekte har givet samtykke til opkrævningen af et gebyr. Indledningsvis fremgår det af definitionen af begrebet »billet« i artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004, at der er tale om et dokument, der kun kan udstedes eller autoriseres af luftfartsselskabet selv eller »dettes autoriserede agent«. Det forhold, at enhver formidler, der sælger billetter, betragtes som et luftfartsselskabs autoriserede agent, begrundes, at der formodes at foreligge kendskab og »godkendelse« som omhandlet i Harms-dommen<sup>11</sup>, eftersom luftfartsselskabet har accepteret, at denne agent udsteder billetter. Det ville nemlig efter min opfattelse være kontraintuitivt at lægge til grund, at luftfartsselskabet kan autorisere og acceptere salget af billetter uden samtidig at acceptere sin autoriserede agents handelspraksis med at opkræve et gebyr. En sådan tilgang ville udgøre en form for »cherry picking«, som ville gøre det muligt for luftfartsselskabet inden for en og samme kommercielle

<sup>9</sup> – Harms-dommen, præmis 18.

<sup>10</sup> – Dom af 22.6.2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, præmis 36). I denne dom fastslog Domstolen, at den refusion af en del af »billetprisen«, der er fastsat i artikel 10, stk. 2, litra a)-c), i forordning nr. 261/2004, ved nedgradering af en passager til en lavere klasse end den, billetten blev købt til, kun skal beregnes på grundlag af de priselementer i denne pris, der er »uundgåelige« i den forstand, at det er nødvendigt at betale dem for, som modydelse, at kunne nyde godt af den af luftfartsselskabet tilbudte service.

<sup>11</sup> – Harms-dommen, præmis 17.

relation med sin autoriserede agent at nyde godt af de elementer, der er gunstige for selskabet, og se bort fra dem, der er ufordelagtige. Endvidere forekommer det nødvendigt at beskytte passagerens tillid til, at billetkøbsprocessen er lovlig, navnlig idet denne ikke kan forventes at have kendskab til karakteren af den kommercielle relation mellem agenten og luftfartsselskabet<sup>12</sup>. Det ville heller ikke være rimeligt at kræve af passageren, at denne foretager sin egne undersøgelser af dette forhold. Endelig kan det i forbindelse med købet af en billet hos en formidler med rimelighed formodes, at luftfartsselskabet har autoriseret de forskellige elementer i billetprisen og dermed under alle omstændigheder har kendskab til dem.

30. Det bør således erindres, at luftfartsselskabet frit kan tilrettelægge sit forhold til formidleren, således at det kan modsætte sig visse former for handelspraksis. Når luftfartsselskabet anvender et netværk af formidlere i sin egen interesse – enten for at udvide sit kundegrundlag eller for at nedbringe sine administrationsomkostninger i forbindelse med salg af billetter – må det generelt formodes, at det har kendskab til formidlernes handelspraksis og dermed har »autoriseret«, at der opkræves et gebyr, som omhandlet i artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004. I et sådant tilfælde forekommer det berettiget at konkludere, at luftfartsselskabet ikke udtrykkeligt har modsat sig formidlerens opkrævning af et gebyr.

31. Tilsvarende kan det, når luftfartsselskabet vælger at samarbejde med en kommerciel billetagent, med rimelighed formodes, at dette luftfartsselskab i sin egen interesse ønsker at drage fordel af de heraf følgende markedsføringsmuligheder. Dermed autoriserer dette luftfartsselskab – selv hvis der ikke foreligger en udtrykkelig aftale med formidleren – ved at acceptere, at dets autoriserede agent udsteder billetter, som omhandlet i artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004, at agenten opkræver et gebyr af kunderne. Hvis samme luftfartsselskab omvendt ønsker at undgå, at en tredjemand opkræver et sådant gebyr, f.eks. af hensyn til selskabets renommé eller forretningspolitik, må det undlade at stifte kommercielle relationer med denne tredjemand eller bringe dem til ophør.

32. Luftfartsselskabet er dermed kun fritaget fra sit ansvar i den særlige situation, hvor formidleren handler på eget initiativ, uden at dette luftfartsselskab på nogen måde er involveret i eller har autoriseret dette eller har kendskab hertil. Dette omfatter den situation, som Kommissionen har nævnt i sit skriftlige indlæg, hvor denne formidler tilbyder »screen scraping«-tjenester<sup>13</sup>, idet vedkommendes forretningsmodel er baseret på automatisk udtrækning af data, som fremgår af luftfartsselskabers websider, uden at deres samtykke indhentes. En formidlers opkrævning af et gebyr for sine formidlingstjenester kan under sådanne omstændigheder ikke anses for at være blevet »autoriseret« af luftfartsselskabet som omhandlet i retspraksis.

33. Ud fra denne synsvinkel synes det af Domstolen fastlagte element om godkendelse at være en relevant indikation for, om der foreligger en tilstrækkelig tilknytning mellem luftfartsselskabet og formidleren. I øvrigt udgør det et forholdsvis enkelt kriterium, som kan anvendes uanset den retlige karakter af deres forhold. For så vidt som luftfartsselskabet har frihed til at stifte en kommerciel relation med en formidler efter eget valg, kan dette luftfartsselskab ikke påberåbe sig sit angivelige manglende kendskab eller sin passivitet med henblik på at blive fritaget fra ansvaret for at refundere passageren det gebyr, som sidstnævnte har betalt til formidleren. Under alle

<sup>12</sup> – Jf. J. Dejonckheere, »Reimbursement of commissions charged by intermediaries after flight cancellation. A legal analysis of the Harms Case (C-601/17) and its impact on the objectives of Regulation (EC) N° 261/2004«, *Air & Space Law*, 2019, 44, nr. 1, s. 114. Denne forfatter rejser spørgsmålet om, hvordan passageren kan forventes at vide, hvilken procentdel af billetprisen der videregives til luftfartsselskabet, og om sidstnævnte har kendskab til størrelsen af det gebyr, der fastsættes af formidleren.

<sup>13</sup> – Jf. dom af 15.1.2015, Ryanair (C-30/14, EU:C:2015:10, præmis 16).

omstændigheder er den afgørende faktor luftfartsselskabets kendskab til sin kommercielle partners forretningsførelse, som svarer til en udtrykkelig eller stiltiende accept af denne forretningsførelse.

34. Det skal endvidere erindres, at anvendelsen af kriteriet om godkendelse, således som Domstolen bemærkede i Harms-dommen, er et egnet middel til at opfylde de formål, der forfølges med forordning nr. 261/2004, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne og afveje passagerernes interesser over for luftfartsselskabernes interesser<sup>14</sup>. Denne konklusion forekommer endnu mere indlysende, når der tages hensyn til følgende aspekter vedrørende kriteriets praktiske anvendelse.

35. Passagerens mulighed for at tilbagesøge gebyret i medfør af en ret til refusion, der hviler på EU-retten, tilgodeser de interesser, der er knyttet til beskyttelsen af forbrugerne<sup>15</sup>, eftersom denne passager i så fald står over for en enkelt skyldner. I modsat fald ville passageren være nødsaget til at anlægge sag mod både luftfartsselskabet vedrørende billetprisen og mod formidleren vedrørende gebyret. En sådan tilgang ville ikke blot medføre yderligere udgifter, men også indebære en betydelig risiko for passageren, eftersom retsforholdet mellem luftfartsselskabet og agenten kan være tilrettelagt forskelligt alt efter kontrakten og den pågældende medlemsstats retsorden. Anerkendelsen af en enkelt ret til refusion på grundlag af EU-retten, nærmere bestemt artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med artikel 5, stk. 1, litra a), heri<sup>16</sup>, medfører således en væsentlig forbedring af passagerens retsstilling.

36. Anvendelsen af et kriterium, der er fastlagt i EU-retten og har til formål at blive anvendt ensartet, såsom det, der blev udviklet af Domstolen i Harms-dommen, overflødiggør efter min opfattelse enhver diskussion om den præcise karakter af betalingen til formidleren. Det fremgår klart af KLM's bemærkninger i denne henseende, at den terminologiske kvalificering og den økonomiske fordeling af denne betaling varierer alt efter det pågældende retlige formidlingsforhold og undertiden endda inden for et sådant forhold alt efter de kontraktvilkår, der gælder mellem parterne<sup>17</sup>. Det ville være til skade for retssikkerheden, hvis forholdet mellem luftfartsselskabet og tredjemanden i ethvert tilfælde skulle undersøges ud fra en økonomisk og retlig synsvinkel med henblik på at fastslå de bestanddele i prisen, der skal refunderes af luftfartsselskabet. Heraf følger, at det er nødvendigt at fastlægge et kriterium, der er enkelt at anvende, såsom kriteriet om »godkendelse«, der finder anvendelse uafhængigt af national ret.

37. Det subjektive kriterium, der blev udviklet i den retspraksis, der følger af Harms-dommen, har til formål at begrænse luftfartsselskabets ansvar i en vis grad for også at tage hensyn til dets interesser. Som jeg allerede har påpeget i dette forslag til afgørelse, er luftfartsselskabet kun ansvarligt for sine agents forretningsførelse, hvis det har autoriseret den, eventuelt stiltiende<sup>18</sup>, hvilket skal fastslås i henhold til reglerne for fordeling af bevisbyrden, som vil blive drøftet i forbindelse med det andet præjudicielle spørgsmål. Dette kriterium forhindrer således enhver uberettiget udvidelse af luftfartsselskabets ansvar til at omfatte omstændigheder, som ligger uden for dets kontrol.

<sup>14</sup> – Jf. Harms-dommen, præmis 15.

<sup>15</sup> – Nødvendigheden af fuld iagttagelse af kravene om forbrugerbeskyttelse på området for lufttransport er anerkendt i første betragtning til forordning nr. 261/2004.

<sup>16</sup> – Jf. punkt 19 i dette forslag til afgørelse.

<sup>17</sup> – Under alle omstændigheder har den sontring, som KLM i sit skriftlige indlæg har foretaget mellem et »formidlingsgebyr«, som skal betales af luftfartsselskabet, og »formidlingsudgifterne«, som skal betales af passageren, ingen retlig relevans med henblik på dette forslag til afgørelse. Den foreliggende sag vedrører udelukkende refusion af det beløb, som formidleren har opkrævet fra en passager, i en situation, der i faktisk henseende er identisk med den, der lå til grund for Harms-dommen.

<sup>18</sup> – Jf. punkt 26 og 33 i dette forslag til afgørelse.

38. I øvrigt skal det erindres, at luftfartsselskabet ikke lider nogen ulempe ved at påtage sig det ansvar, der følger af dets kommercielle relation med formidleren, eftersom det har mulighed for at anlægge et regressøgsmål mod sidstnævnte. I denne henseende minder jeg om, at Domstolen i Airhelp-dommen fastslog, at de forpligtelser, som luftfartsselskabet opfylder i henhold til forordning nr. 261/2004, ikke begrænser dets ret til at søge erstatning i overensstemmelse med gældende national ret over for enhver person, der har været årsag til, at dette luftfartsselskab ikke overholdt sine forpligtelser, herunder tredjemand således som fastsat i forordningens artikel 13. Ifølge Domstolen betinger denne forordning ikke denne ret til at kræve erstatning af, at der foreligger en kontrakt mellem luftfartsselskabet og formidleren, som luftfartspassageren har anvendt for at reservere en flyvning<sup>19</sup>.

39. Selv om den førnævnte dom kun vedrører én specifik situation, nemlig formidlerens tilsidesættelse af en forpligtelse, der påhviler luftfartsselskabet, bør artikel 13 i forordning nr. 261/2004 efter min opfattelse fortolkes således, at den også omfatter andre former for kompensation, der er fastsat i national ret, herunder retten til at søge regres<sup>20</sup>. Ud fra denne synsvinkel sikrer denne bestemmelse efter min opfattelse princippet om, at national ret kompletterer denne forordning for at opnå en balance mellem parternes interesser.

*2. Betingelsen om, at luftfartsselskabet har kendskab til den nøjagtige størrelse af det gebyr, der betales til formidleren*

40. På baggrund af disse betragtninger vil jeg undersøge den forelæggende rets materielle spørgsmål om, hvorvidt det med henblik på en refusion i henhold til artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 er nødvendigt, at luftfartsselskabet har kendskab til den nøjagtige størrelse af det gebyr, som formidleren opkræver. Som jeg vil forklare nedenfor, ville det efter min opfattelse give anledning til en række vanskeligheder, hvis der blev stillet for strenge betingelser i forbindelse med dette subjektive element.

41. For det første synes Domstolen, da den i Harms-dommens præmis 20 fastsatte forbeholdet »medmindre gebyret er fastsat uden dette luftfartsselskabs viden«, blot at have fremhævet fastsættelsen af gebyret, som luftfartsselskabet skal være uvidende om for at være fritaget for at refundere det, uden at lægge vægt på manglende kendskab til dets størrelse. Dette forekommer mig logisk, eftersom luftfartsselskabet, for så vidt som det har et generelt kendskab til, at der opkræves et gebyr, har mulighed for at få gebyrets nøjagtige størrelse oplyst af sin autoriserede agent. Hvis refusionen af gebyret blev gjort betinget af en faktor såsom luftfartsselskabets kendskab til dets størrelse, ville dette derimod ikke sikre en tilstrækkelig grad af forudsigelighed for passageren, og det ville risikere at skade dennes tillid til processen for køb af billetter.

42. For det andet kunne luftfartsselskabet, hvis betalingen af refusion til passageren var betinget af, at luftfartsselskabet havde kendskab til den nøjagtige størrelse af det gebyr, der opkræves af formidleren, være fristet til i ond tro at unddrage sig den refusionsforpligtelse, der er fastsat i artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, ved at holde sig i uvidenhed om dette beløb. Luftfartsselskabet kunne ligeledes hævde, at det ikke havde noget kendskab til formidlerens handelspraksis, navnlig opkrævningen af et gebyr, hvilket ville give anledning til vanskelige bevisspørgsmål for de nationale retsinstanser. Spørgsmålet om sandhedsværdien af selskabets

<sup>19</sup> – Jf. dom af 21.12.2021, Airhelp (C-263/20, EU:C:2021:1039, præmis 54 og 55).

<sup>20</sup> – Jf. i denne retning J. Maruhn, *BeckOK Fluggastrechte-Verordnung (Ronald Schmidt)*, 33. udg., München 2025, artikel 13, punkt 1 ff., hvori det anføres, at artikel 13 i forordning nr. 261/2004 ikke begrænser luftfartsselskabets søgsmålsret. Ifølge forfatteren fastsætter denne bestemmelse ikke i sig selv en søgsmålsret, idet den derimod er underforstået. En sådan søgsmålsret kan enten følge af den tilgrundliggende kontrakt eller af principper for forretningsførelse (»negotiorum gestio«).

udsagn ville opstå i forbindelse med en tvist, uanset at det efter min opfattelse er fuldt ud legitimt at kræve af luftfartsselskabet, at det sætter sig tilstrækkelig grundigt ind i sine parternes handelspraksis. Dette aspekt, som er relevant i praktisk henseende, vil blive drøftet i forbindelse med undersøgelsen af det andet præjudicielle spørgsmål.

43. Hvis luftfartsselskabet har kendskab til formidlerens aktiviteter – eller eventuelt endda tilskynder til dem – ville en betingelse om, at det har kendskab til den nøjagtige størrelse af det gebyr, der opkræves af formidleren, dermed indebære, at det i sidste ende havde mulighed for selv at bestemme, i hvilket omfang det er forpligtet til at betale refusion i henhold til artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004. En del af denne bestemmelses mening, som er til passagerernes fordel, ville dermed gå tabt.

44. For det tredje kan en betingelse om, at luftfartsselskabet har en høj grad af kendskab til formidlerens handelspraksis, navnlig det opkrævede gebyr, have til virkning, at passageren giver afkald på muligheden for at gøre brug af en formidler, og således fremme direkte reservation hos luftfartsselskabet, på trods af at formidlerne tilbyder billigere billetter. En sådan ændring i passagerernes købsadfærd kunne være til økonomisk skade for formidlernes virksomhed, selv om de udfylder en positiv funktion på markedet ved at diversificere rejsetilbuddene til forbrugerne og udvide luftfartsselskabernes kundegrundlag til fordel for forbrugerne<sup>21</sup>.

45. For det fjerde og sidste ville en betingelse om, at luftfartsselskabet skal have kendskab til gebyrets nøjagtige størrelse, efter al sandsynlighed medføre, at det fritages fra forpligtelsen til at betale refusion til passageren, og at sidstnævnte er nødsaget til at tage potentielt dyre skridt til at rejse krav mod formidleren med henblik på at opnå refusionen. Det omtvistede beløb er imidlertid, således som det fremgår af den foreliggende sag, ofte beskedent. Dette ville åbenlyst være i strid med formålet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne som omhandlet i første betragtning til forordning nr. 261/2004 og forenklingen af de procedurer for refusion, der er fastsat ved denne forordning. Af de grunde, der er anført i de forrige punkter, er jeg for så vidt angår »kendskabet« som omhandlet i Harms-dommen af den opfattelse, at det er tilstrækkeligt, at luftfartsselskabet ikke er uvidende om formidlerens rolle, og at det har givet samtykke til formidlerens aktiviteter, som udføres mod et gebyr, uden at det skal have kendskab til det nøjagtige beløb i det konkrete tilfælde.

### ***C. Det andet præjudicielle spørgsmål***

46. Med det andet præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret for så vidt angår retten til refusion i henhold til artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 nærmere bestemt oplyst, om bevisbyrden for, at luftfartsselskabet har den nødvendige viden, påhviler passageren, der kræver refusion, eller luftfartsselskabet.

47. Hvis Domstolen besvarer det første præjudicielle spørgsmål, således som jeg foreslår, forekommer det unødvendigt at besvare det andet spørgsmål med henblik på afgørelsen af tvisten i hovedsagen. Det er nemlig i det foreliggende tilfælde ubestridt, at KLM vidste, at formidleren Opodo opkrævede et gebyr. Formidlingen indgik i øvrigt i et samarbejde, der var

<sup>21</sup> – Jf. W. Seyffert, L. Conradt og S. Laib, Flugbuchung über Dritte – warum Online-Reiseportale unter dem (Haftungs)-Radar fliegen, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 2021, nr. 11, s. 563. Disse forfattere påpeger, at anvendelsen af onlineportaler tilgodeser forbrugernes interesse i lettere at kunne sammenligne udbuddet af flyvninger, men at luftfartsselskaberne også drager fordel af dem.

reguleret ved en kontrakt mellem sagsøgte og Opodo. Endvidere er det ubestridt, at KLM, idet selskabet havde kendskab til formidlerens forretningsførelse, principielt havde givet samtykke til betalingen af et gebyr.

48. Henset til, at luftfartsselskabets »kendskab« som krævet i Harms-dommen er blevet fastslået, er det ikke længere relevant for tvisten i hovedsagen at afklare, hvem der skal løfte bevisbyrden i denne henseende. Det er derfor kun for fuldstændighedens skyld, at jeg anfører nogle overvejelser om fordelingen af bevisbyrden i forbindelse med en »normal situation«, hvor en passager anmoder om refusion af billetprisen.

49. Indledningsvis skal det erindres, at passagererne og luftfartsselskaberne skal gøre deres ret til domstolsprøvelse i medlemsstaterne gældende i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i national ret, således som det bl.a. fremgår af 22. betragtning til forordning nr. 261/2004. Bevisbyrdereglerne på området for erstatningsansvar henhører principielt under disse nationale procedurer.

50. Som en undtagelse fra dette princip fastsætter forordning nr. 261/2004 en række bestemmelser, der udtrykkeligt vedrører bevisbyrden, med henblik på overholdelsen af passagerernes rettigheder. Dette er bl.a. tilfældet for bestemmelserne i denne forordnings artikel 5, stk. 3 og 4, som pålægger luftfartsselskabet visse forpligtelser ved aflysning af en flyafgang og også pålægger det bevisbyrden med hensyn til overholdelsen af disse forpligtelser. Desuden kan reglerne om fordeling af bevisbyrden også udledes af en fortolkning af forordningens bestemmelser, hvilket i øvrigt er blevet bekræftet i retspraksis.

51. Således har Domstolen i denne retning allerede fastslået, at det ansvar, som det pågældende luftfartsselskab har for at tilbyde og organisere en omlægning af rejsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, indebærer, at det skal godtgøre, at den således planlagte omlægning er blevet foretaget ved førstgivne lejlighed<sup>22</sup>. I lyset af disse betragtninger, og i mangel af en udtrykkelig bestemmelse i denne forordning eller en formel afklaring fra Domstolens side i Harms-dommen, er det nødvendigt at fortolke de relevante bestemmelser i denne forordning.

52. I denne forbindelse skal det erindres, at artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 pålægger luftfartsselskabet en forpligtelse til at refundere billetprisen, uanset hvad der er årsagen til aflysningen af flyafgangen. I modsætning til forpligtelsen til at yde kompensation i henhold til denne forordnings artikel 7, gælder der nemlig ikke nogen undtagelse fra forpligtelsen til refusion, selv i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder<sup>23</sup>. Forpligtelsen til refusion synes således at være mere omfattende end forpligtelsen til at yde passagererne kompensation. Ud fra denne synsvinkel indebærer luftfartsselskabets forpligtelse til at refundere den fulde købspris for billetten efter min opfattelse ligeledes, at det bærer bevisbyrden for, at visse elementer i denne pris eventuelt ikke skal refunderes.

53. Denne konklusion forekommer endnu mere overbevisende, når det erindres, at formidleren handler som et luftfartsselskabs autoriserede agent, hvilket begrunder en formodning for, at det har kendskab til denne agents handelspraksis<sup>24</sup>. Luftfartsselskabet er nemlig den, der er bedst oplyst om sine formidlers praksis. Som nævnt tidligere i dette forslag til afgørelse<sup>25</sup> er luftfartsselskabet ligeledes bedst i stand til at modsætte sig deres gebyrpraksis, og det formodes

<sup>22</sup> – Dom af 29.7.2019, Rusu (C-354/18, EU:C:2019:637, præmis 61).

<sup>23</sup> – Jf. dom af 8.6.2023, Austrian Airlines (Repatrieringsflyvning) (C-49/22, EU:C:2023:454, præmis 45).

<sup>24</sup> – Jf. punkt 29 i dette forslag til afgørelse.

<sup>25</sup> – Jf. punkt 30 i dette forslag til afgørelse.

derfor at have givet samtykke til, at passagererne afkræves et sådant gebyr, hvorimod disse ikke kan udøve nogen indflydelse i denne henseende<sup>26</sup>. Det er derimod åbenbart, at hvis bevisbyrden blev pålagt passageren, ville dette medføre betydelige vanskeligheder for den pågældende, hvilket ikke ville bidrage til at opfylde formålet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne.

54. Endelig synes der af Harms-dommen at fremgå visse holdepunkter for den fortolkning, at bevisbyrden påhviler luftfartsselskabet. Domstolen fastslog nemlig, at medmindre luftfartsselskabet ikke havde det nødvendige kendskab, er det gebyr, der opkræves af en formidler, omfattet af den forpligtelse til at betale refusion, som påhviler dette luftfartsselskab i henhold til artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med artikel 5, stk. 1, heri. Det kan dermed udledes heraf, at luftfartsselskabets manglende kendskab til gebyret udgør en *undtagelse fra reglen*. Ved at fastlægge dette forhold mellem reglen og undtagelsen indførte Domstolen implicit en bevisbyrderegel, hvorefter luftfartsselskabet skal løfte bevisbyrden for, at det ikke havde den nødvendige viden om formidlerens aktiviteter, og at det ikke havde givet samtykke til udøvelsen af sådanne aktiviteter mod opkrævning af et gebyr<sup>27</sup>.

55. Når det er sagt, har jeg forståelse for Kommissionens argument om, at det er nødvendigt at undgå en fordeling af bevisbyrden, som er til skade for luftfartsselskabet og indebærer, at selskabet skal bevise, at et bestemt forhold ikke foreligger<sup>28</sup>. I så fald ville luftfartsselskabet være forpligtet til at bevise en »negativ kendsgerning«, hvilket i praksis er umuligt<sup>29</sup>, navnlig idet dette ville involvere selskabets indre samvittighed (»forum internum«). For at undgå en sådan uønsket virkning og for at tage behørigt hensyn til luftfartsselskabets interesser bør kravene vedrørende omvendt bevisbyrde ikke være for strenge.

56. Jeg er derfor i lighed med Kommissionen af den opfattelse, at luftfartsselskaberne allerede opfylder bevisbyrden, hvis de ved troværdig angivelse af alle de i sammenhængen relevante omstændigheder godtgør, at de ikke havde kendskab til, at formidleren opkrævede gebyrer i forbindelse med udøvelsen af sine aktiviteter, og at de ikke havde givet samtykke hertil. Hvis dette er tilfældet, påhviler det dermed passageren at godtgøre på begrundet vis, at samarbejdet mellem luftfartsselskabet og formidleren var udformet således, at luftfartsselskabet måtte have kendskab til opkrævningen af et gebyr ved formidlerens salg af dets billetter, og at det gav samtykke hertil.

57. Efter min opfattelse er det denne fortolkning, der bedst afspejler det formål om at afveje passagerernes interesser over for luftfartsselskabernes interesser, som EU-lovgiver tilstræbte med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004<sup>30</sup>. Jeg foreslår derfor at svare den forelæggende ret således, at luftfartsselskabet for at være fritaget fra forpligtelsen til at refundere det pågældende gebyr skal bevise, at det ikke havde kendskab til, at der blev opkrævet gebyrer i forbindelse med formidlerens aktiviteter, og at det ikke gav samtykke hertil. Luftfartsselskabet opfylder allerede bevisbyrden, hvis det på troværdig vis angiver alle de i sammenhængen relevante omstændigheder.

<sup>26</sup> – Jf. punkt 27 i dette forslag til afgørelse.

<sup>27</sup> – Jf. i denne retning P. Degott og R. Schmidt, *BeckOK Fluggastrechte-Verordnung*, C.H. Beck, 33. udg., München 2025, artikel 8, punkt 4b.

<sup>28</sup> – Jf. J. Dejonckheere, »Reimbursement of commissions charged by intermediaries after flight cancellation. A legal analysis of the Harms Case (C-601/17) and its impact on the objectives of Regulation (EC) N° 261/2004«, op.cit. Denne forfatter påpeger vanskelighederne ved at fordele bevisbyrden retfærdigt. Forfatteren finder på den ene side, at bevisbyrden ikke bør bæres af passageren. På den anden side er han af den opfattelse, at en retlig formodning for, at luftfartsselskabet var oplyst om gebyret, i urimelig grad ville være til skade for luftfartsselskabernes interesser.

<sup>29</sup> – Som Domstolen til stadighed har fastslået, kræver EU-rettens regler ikke, at der føres bevis for, at et bestemt forhold ikke foreligger (jf. dom af 24.3.1988, Kommissionen mod Italien, 104/86, EU:C:1988:171, præmis 11, og af 4.7.2024, EUIPO mod KD, C-5/23 P, EU:C:2024:575, præmis 47).

<sup>30</sup> – Jf. dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 67), og af 22.4.2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, præmis 39).

## VI. Forslag til afgørelse

58. På baggrund af ovenstående betragtninger foreslår jeg Domstolen, at den besvarer spørgsmålene fra Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) således:

»Artikel 8, stk. 1, litra a), sammenholdt med artikel 5, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91

skal fortolkes således, at

- den købspris for billetten, der skal tages i betragtning ved fastsættelsen af den refusion, som luftfartsselskabet skal betale en passager i tilfælde af aflysning af en flyafgang, også omfatter forskellen mellem det beløb, som passageren har betalt, og det beløb, som luftfartsselskabet har modtaget, med et beløb svarende til gebyret til en virksomhed, der har fungeret som formidler mellem dem, uden at det kræves, at luftfartsselskabet har kendskab til dette gebyrs nøjagtige størrelse
- for at være fritaget for forpligtelsen til at refundere det førnævnte gebyr skal luftfartsselskabet bevise, at det ikke havde kendskab til, at der blev opkrævet gebyrer i forbindelse med formidlerens aktiviteter, og at det ikke gav samtykke hertil. Luftfartsselskabet opfylder allerede bevisbyrden, hvis det på troværdig vis angiver alle de i sammenhængen relevante omstændigheder.«