



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL RIMVYDAS NORKUS
prezentate la 19 iunie 2025¹

Cauza C-45/24

Verein für Konsumenteninformation
împotriva
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

[cerere de decizie preliminară formulată de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria)]

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 8 alineatul (1) – Rambursarea prețului unui bilet în cazul anulării unui zbor – Comision perceput de o persoană care a acționat ca intermediar între pasager și operatorul de transport aerian la momentul achiziționării biletului – Condiții de includere – Cuantumul comisionului pretins stabilit fără știrea operatorului de transport aerian – Sarcina probei”

I. Introducere

1. Prezenta cerere de decizie preliminară adresată de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) în temeiul articolului 267 TFUE are ca obiect interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91² și în special a articolului 8 alineatul (1) litera (a) din acesta.

2. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Verein für Konsumenteninformation, o asociație austriacă pentru protecția consumatorilor (denumită în continuare „VKI”), pe de o parte, și Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (denumită în continuare „KLM”), o companie aeriană, pe de altă parte, în legătură cu rambursarea comisionului plătit societății Opodo, o agenție de turism online, de către pasageri care își rezervaseră biletele de avion pe site-ul internet al acesteia din urmă și al căror zbor a fost anulat. Acești pasageri au cedat eventualul lor drept la rambursarea comisionului respectiv, în cuantum de 95,14 euro, asociației VKI, care, prin acțiunea sa, solicită plata acestuia, majorată cu dobânzi, de către KLM în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004. KLM contestă temeinicia acestei acțiuni, arătând că nu există niciun acord între ea și Opodo cu privire la acest comision și că nu a autorizat stabilirea sa.

¹ Limba originală: franceza.

² JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218.

3. Prezenta cauză oferă Curții oportunitatea de a-și preciza jurisprudența referitoare la obligația unui operator de transport aerian de a rambursa pasagerului comisionul plătit unui terț care acționează ca intermediar la momentul achiziționării biletului de avion. Va trebui printre altele să se clarifice condițiile pe care trebuie să le îndeplinească relația dintre intermediar și operatorul de transport aerian pentru ca o acțiune introdusă direct împotriva operatorului de transport aerian în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 să fie justificată. Întemeindu-ne pe jurisprudența Curții, vom arăta că este esențial ca operatorul de transport aerian să autorizeze, cel puțin în mod implicit, activitatea intermediarului. Vom explica de asemenea motivele pentru care abordarea adoptată de Curte protejează cel mai bine drepturile pasagerilor, fără a pierde însă din vedere interesele operatorilor de transport aerian.

II. Cadrul juridic

4. Considerentele (1), (13) și (22) ale Regulamentului nr. 261/2004 enunță:

„(1) Măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.

[...]

(13) Pasagerii ale căror zboruri sunt anulate ar trebui să aibă posibilitatea de a obține rambursarea costului biletelor sau redirecționarea în condiții satisfăcătoare și să beneficieze de servicii corespunzătoare pe durata așteptării unui zbor următor.

[...]

(22) Statele membre ar trebui să asigure și să controleze respectarea generală de către operatorii de transport aerian a prezentului regulament și să desemneze o instituție corespunzătoare cu competențe executive. Acest control nu ar trebui să afecteze dreptul pasagerilor și al operatorilor de transport aerian de a solicita despăgubiri în justiție în conformitate cu procedurile dreptului intern.”

5. Potrivit articolului 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”:

„În înțelesul prezentului regulament:

[...]

(f) «bilet» înseamnă un document valabil care dă dreptul la transport sau echivalentul acestuia sub o altă formă, inclusiv sub formă electronică, emis sau autorizat de către operatorul de transport aerian sau de agentul autorizat al acestuia;

(g) «rezervare» înseamnă că pasagerul posedă un bilet sau un alt document doveditor, care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de tour operator;

[...]”

6. Articolul 5 din regulamentul menționat, intitulat „Anularea zborului”, prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

(a) să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 8;

[...]”

7. Articolul 8 din același regulament, intitulat „Dreptul la rambursare sau redirecționare”, prevede la alineatul (1):

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între:

(a) – rambursarea, în termen de șapte zile, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 7 alineatul (3), a întregului cost al biletului, la prețul de achiziție pentru partea sau părțile de călătorie neefectuate și pentru partea sau părțile deja efectuate, în cazul în care zborul devine inutil în raport cu planul de călătorie inițial al pasagerului, împreună cu, dacă este cazul,

– un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;

(b) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil sau

(c) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.”

8. Potrivit articolului 13 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la reparații”:

„În cazul în care un operator de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în niciun fel dreptul operatorului de transport aerian de a solicita o rambursare de la un tour operator sau de la o altă persoană cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract. În mod similar, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui tour operator sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie.”

III. Situația de fapt, procedura principală și întrebările preliminare

9. Pasagerii cumpăraseră bilete de avion, pentru zborurile operate de KLM, pe portalul de rezervări Opodo, o agenție de turism certificată de International Air Transport Association (IATA) și autorizată să emită bilete de avion pentru această companie aeriană. Ei plățiseră în total 2 053,48 euro către Opodo. Ca urmare a anulării zborurilor lor, acestor pasageri li s-a rambursat suma de 1 958,34 euro pentru prețul biletelor. Diferența de 95,14 euro, care nu a fost rambursată, reprezintă comisionul de intermediere al Opodo.

10. La momentul achiziționării biletelor în discuție în litigiul principal, KLM colabora cu Opodo de cel puțin un deceniu și exista între aceste societăți un contract numit „Global Incentive” care prevedea anumite prime pentru Opodo în funcție de numărul de bilete vândute pentru KLM. Cu toate acestea, chestiunea dacă Opodo putea să perceapă un comision de intermediere de la pasageri nu era reglementată nici de contractele IATA, nici de contractele numite „Incentive” și, prin urmare, în orice caz, nu indicau cuantumul unui asemenea comision. Astfel, în speță, KLM a arătat că nu cunoștea cuantumul comisionului de intermediere pe care Opodo îl factura pasagerilor.

11. Prin acțiunea sa, VKI, căreia pasagerii i-au cedat creanțele privind rambursarea costurilor biletelor, solicită suma de 95,14 euro, majorată cu dobânzi. Instanța de prim grad de jurisdicție a admis cererea formulată de VKI, în timp ce instanța de apel a respins-o. În consecință, VKI a formulat recurs împotriva hotărârii pronunțate în apel la Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă), care este instanța de trimitere.

12. Instanța de trimitere arată că Curtea a examinat deja întinderea dreptului la rambursare al pasagerilor în Hotărârea din 12 septembrie 2018, Harms (C-601/17, denumită în continuare „Hotărârea Harms”, EU:C:2018:702), în care a declarat că comisionul de intermediere trebuie să facă parte din rambursarea prevăzută la articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, cu excepția cazului în care acest comision a fost stabilit fără știrea operatorului de transport aerian. Cu toate acestea, excepția enunțată de Curte referitoare la împrejurarea că acest operator are sau nu cunoștință de comision poate, potrivit instanței de trimitere, să primească diferite interpretări. Astfel, s-ar ridica problema, pe de o parte, a modului în care, concret, operatorul de transport aerian trebuie să fi fost informat cu privire la existența comisionului, precum și, dacă este cazul, cu privire la cuantumul acestuia și, pe de altă parte, a persoanei căreia îi revine sarcina probei în această privință.

13. Chiar dacă instanțele naționale aplică în mod diferit jurisprudența rezultată din Hotărârea Harms, instanța de trimitere apreciază că operatorul de transport aerian nu poate susține că nu a avut cunoștință de cuantumul precis al comisionului atât timp cât acesta nu este neobișnuit de ridicat, aspect care ar trebui dovedit de operatorul de transport aerian. În această privință, operatorul de transport aerian trebuie să pornească de la principiul că un agent lucrează în mod normal doar în schimbul unui comision de intermediere.

14. În aceste condiții, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) [Regulamentul nr. 261/2004], în special articolul 8 alineatul (1) litera (a) din acesta, trebuie interpretat în sensul că prețul biletului care trebuie luat în considerare la stabilirea cuantumulului rambursării datorate de operatorul de transport aerian unui pasager în cazul anulării unui zbor include și diferența dintre suma plătită de pasager și cea primită de operatorul de transport aerian, care corespunde unui comision perceput de o întreprindere care a intervenit ca intermediar între aceștia, atunci când, deși operatorul de transport aerian știe că cealaltă întreprindere percepe, de regulă, un comision pentru intermediere (comision de intermediere), nu cunoaște cuantumul precis al acestuia?
- 2) Sarcina probei cu privire la cunoașterea necesară a operatorului de transport aerian revine pasagerului care solicită rambursarea sau operatorul de transport aerian trebuie să dovedească faptul că nu a avut cunoștința necesară cu privire la comision?”

IV. Procedura în fața Curții

15. Decizia de trimitere datată 23 noiembrie 2023 a fost primită la grefa Curții în aceeași zi.

16. Părțile din litigiul principal și Comisia Europeană au depus observații scrise în termenul stabilit la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene.

17. În temeiul articolului 76 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Curtea a decis să nu organizeze o ședință de audiere a pledoariilor.

V. Analiză juridică

A. Observații introductive

18. Rambursarea prețului biletelor de către companiile aeriene este una dintre problemele esențiale ale dreptului în materie de transport aerian de pasageri. În schimb, problema rambursării taxelor plătite terților pentru rezervarea zborurilor face obiectul unei atenții mai puțin susținute. Cu toate acestea, furnizorii de servicii, cum ar fi agențiile de turism sau portalurile online, joacă un rol din ce în ce mai important într-un sector aerian în creștere. Industria a cunoscut o evoluție constantă ca urmare a liberalizării pieței serviciilor de turism, a progreselor înregistrate de operatorii de transport cu preț scăzut și a evoluțiilor tehnologice. Aceste modificări au drept consecință stabilirea din ce în ce mai indirectă a contactului dintre consumatori și companiile aeriene, care implică și furnizorii de servicii de intermediere și creează astfel o relație triunghiulară, care ridică numeroase probleme juridice în cazul anulării zborului³.

19. În timp ce Regulamentul nr. 261/2004 prevede în mod expres rambursarea prețului de achiziție a biletului de avion, și anume în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 5 alineatul (1) litera (a) din acest regulament („rambursarea [...] biletului, *la prețul de achiziție*”)⁴, problema dacă acest preț include și comisioanele plătite de pasageri unor intermediari a rămas mult timp fără răspuns. Această situație s-a schimbat odată cu Hotărârea Harms, în care Curtea a recunoscut obligația operatorului de transport aerian de a rambursa acest tip de comision. Curtea a justificat obligația respectivă în esență prin faptul că comisionul perceput de intermediar de la un pasager trebuia să fie considerat ca o „*componentă*” a *prețului de achiziție a biletului de avion*⁵. Această interpretare este convingătoare, cu atât mai mult cu cât trebuie să se considere că rezervarea de la intermediar face parte dintr-o tranzacție unică, în cadrul căreia plata comisionului constituie o condiție necesară pentru achiziția biletului.

20. Curtea a supus însă această consecință juridică condiției ca diferitele elemente ale unui asemenea bilet, inclusiv prețul său, să fie „autorizate” de operatorul de transport aerian, întrucât nu pot fi „stabilite fără știrea sa”⁶.

³ A se vedea Hotărârea din 21 decembrie 2021, Airhelp (C-263/20, EU:C:2021:1039), privind obligațiile impuse operatorului de transport aerian de Regulamentul nr. 261/2004 atunci când contractul de transport a fost încheiat prin intermediul unei platforme de rezervare online.

⁴ Sublinierea noastră.

⁵ A se vedea Hotărârea Harms, punctul 16.

⁶ A se vedea Hotărârea Harms, punctul 17.

21. Astfel cum reiese din decizia de trimitere, această condiție pare să fi fost înțeleasă de mai multe instanțe naționale în sensul că implică *un element subiectiv*, și anume „cunoașterea” de către operatorul de transport aerian a activității comerciale a intermediarului și în special a faptului că acesta din urmă solicită un comision pentru serviciile furnizate. Din punct de vedere juridic, este vorba despre o condiție care privește în mod specific relația dintre operatorul de transport aerian și „agentul autorizat al acestuia”, în temeiul articolului 2 partea introductivă și litera (f) din Regulamentul nr. 261/2004.

22. Tocmai la acest aspect se referă întrebările adresate de instanța de trimitere, în măsura în care acestea urmăresc în esență să stabilească, în primul rând, dacă operatorul de transport aerian trebuie să aibă cunoștință de cuantumul exact al comisionului și, în al doilea rând, cărei persoane îi revine sarcina probei cu privire la această cunoaștere. Vom examina aceste întrebări în aceeași ordine.

B. Cu privire la prima întrebare preliminară

23. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere urmărește în esență să afle dacă prețul biletului pe care un operator de transport aerian este obligat să îl ramburseze unui pasager include comisionul perceput de un intermediar atunci când acest operator de transport aerian știe că intermediarul respectiv facturează în general un comision pentru serviciile sale, însă nu cunoaște cuantumul exact al acestuia în cazul concret.

1. Cu privire la criteriul subiectiv stabilit de Curte în Hotărârea Harms

24. În această privință, instanța de trimitere urmărește să obțină câteva precizări din partea Curții cu privire la Hotărârea Harms în legătură cu *nivelul de cunoaștere necesar* al operatorului de transport aerian cu privire la cuantumul comisionului perceput de intermediar pentru ca acesta să poată fi inclus în prețul biletului eligibil pentru rambursare. Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere se referă la elementul subiectiv, menționat în observațiile noastre preliminare și considerat de Curte ca reprezentând o condiție esențială pentru ca operatorul de transport aerian să fie obligat să ramburseze comisionul, în calitate de componentă a prețului de achiziție a biletului, chiar dacă acesta corespunde în realitate contrapartidei unui serviciu furnizat de un terț.

25. De la bun început, ne pare oportun să atragem atenția asupra faptului că, după cum decurge din lectura Hotărârii Harms, o asemenea obligație depinde mai ales de intenția operatorului de transport aerian, care, potrivit Curții, trebuie să fi „autorizat” diferitele elemente ale unui asemenea bilet, inclusiv comisionul⁷. Această interpretare se întemeiază pe definiția termenului „bilet” prevăzută la articolul 2 litera (f) din Regulamentul nr. 261/2004, potrivit căreia este vorba despre un document care dă dreptul la transport, nu numai emis, ci și „autorizat de către operatorul de transport aerian” sau de agentul autorizat al acestuia. Curtea a dedus de aici că acea autorizare din partea operatorului de transport aerian se extinde la diferitele elemente constitutive ale prețului unui asemenea bilet. Curtea consideră astfel că suportarea costurilor de către operatorul de transport aerian este justificată prin faptul că acesta din urmă a luat o decizie conștientă și informată care validează includerea componentei respective în prețul biletului. Este,

⁷ Hotărârea Harms, punctul 17.

în orice caz, ceea ce implică noțiunea de „autorizare” din punct de vedere semantic⁸. În Hotărârea Harms, faptul că respectiva componentă nu este stabilită fără știrea operatorului de transport aerian este totuși asimilat unei „autorizări”, astfel încât cunoștința pe care o are operatorul de transport cu privire la stabilirea unui comision de către intermediar este suficientă pentru a se considera că și acest operator a autorizat-o.

26. Hotărârea Harms se întemeiază în esență pe principiul potrivit căruia rambursarea unui comision revine operatorului de transport aerian atunci când recurge cu bună știință la un tert pentru a-i îndeplini obligațiile. În consecință, atunci când Curtea declară că diferitele elemente ale prețului unui bilet nu pot fi stabilite „fără știrea” acestui operator de transport, declarația respectivă trebuie înțeleasă în sensul că acesta din urmă nu poate fi obligat să ramburseze comisioane de care nu avea cunoștință și în privința cărora, pentru acest motiv, nu și-a dat acordul.

27. În plus, potrivit interpretării Curții⁹, un comision „autorizat” de operatorul de transport aerian și pe care îl percepe un intermediar este considerat „inevitabil”, în sensul Hotărârii Mennens¹⁰, și trebuie rambursat de acest operator. Posibilitatea de a achiziționa biletul fără serviciul unui intermediar și de a evita astfel plata comisionului nu afectează cu nimic, în opinia noastră, caracterul „inevitabil” al acestei componente a prețului. Astfel, înțelegem acest caracter „inevitabil” al comisionului plătit de pasager ca un element indispensabil al prețului biletului, din moment ce acesta din urmă recurge la un intermediar, care este el însuși un „agent autorizat” al operatorului de transport aerian menționat. Nici împrejurarea că pasagerul acceptă condițiile generale de vânzare ale unui intermediar pentru a achiziționa un bilet și consimte la plata comisionului nu schimbă caracterul „inevitabil” respectiv. Spre deosebire de serviciile suplimentare opționale oferite de un intermediar, cum ar fi asigurarea de călătorie, plata comisionului nu poate fi deselectedată în procesul de cumpărare. Prin urmare, nu se poate considera că acesta este „disociabil” de prețul biletului, în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (a) prima liniuță din Regulamentul nr. 261/2004.

28. Această considerație ne determină să ne întrebăm cum se poate stabili că operatorul de transport aerian are cunoștință de perceperea de către intermediar a unor comisioane în exercitarea activităților acestuia. Aspectul respectiv este deosebit de relevant întrucât, în Hotărârea Harms, Curtea însăși admite că pot exista situații în care operatorul de transport aerian ignoră practicile comerciale ale intermediarilor. Numai în astfel de situații este exclus dreptul pasagerului de a solicita operatorului de transport aerian rambursarea comisionului.

29. Mai multe argumente pledează în favoarea unei concepții mai extinse a acestui element subiectiv, în sensul că relația durabilă dintre operatorul de transport aerian și intermediar este suficientă, în principiu, pentru a stabili cunoașterea operatorului de transport și, prin urmare, acordul său implicit cu privire la perceperea unui comision. Mai întâi, din definiția termenului „bilet” care figurează la articolul 2 partea introductivă și litera (f) din Regulamentul nr. 261/2004 reiese că acesta este un document care poate fi emis sau autorizat numai de operatorul de

⁸ Această înțelegere stă la baza tuturor versiunilor lingvistice ale hotărârii pe care le-am consultat în cadrul analizei noastre. A se vedea versiunile în limbile spaniolă („*deben haber sido autorizados*”), daneză („*skal være autoriseret*”), germană („*genehmigt werden müssen*”), engleză („*must [...] be authorised*”), italiană („*devono [...] essere [...] autorizzato*”), lituaniană („*turi būti gautas jo sutikimas*”), neerlandeză („*worden toegestaan*”) și portugheză („*devem [...] ser autorizados*”).

⁹ Hotărârea Harms, punctul 18.

¹⁰ Hotărârea din 22 iunie 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, punctul 36). În această hotărâre, Curtea a considerat că rambursarea parțială a „prețului biletului” prevăzută la articolul 10 alineatul (2) literele (a)-(c) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul declasării unui pasager într-o clasă inferioară celei pentru care acesta din urmă și-a cumpărat biletul, trebuie calculată doar pe baza componentelor „inevitabile” ale acestui preț, în sensul că este necesar să le plătească pentru a beneficia în schimb de serviciile propuse de operatorul de transport aerian.

transport aerian însuși sau de „agentul autorizat al acestuia”. Faptul că fiecare intermediar care vinde bilete este considerat un agent autorizat al unui operator de transport aerian justifică prezumția de cunoaștere și de „autorizare”, în sensul Hotărârii Harms¹¹, bazată pe acceptarea emiterii de bilete de către acest agent. Astfel, ni s-ar părea contraintuitiv să se considere că operatorul de transport aerian poate autoriza și accepta vânzarea unui bilet fără a accepta în același timp practica comercială a agentului autorizat al acestuia care constă în perceperea unui comision. O asemenea abordare ar echivala cu o formă de „cherry picking” care ar permite operatorului de transport aerian, în aceeași relație comercială cu agentul autorizat al acestuia, să rețină în mod discreționar ceea ce îi este avantajos din punct de vedere comercial, respingând totodată ceea ce nu îi convine. În continuare, pare indispensabil să se protejeze încrederea pasagerului în legalitatea procesului de cumpărare a biletelor, cu atât mai mult cu cât acesta nu trebuie să cunoască natura relației comerciale dintre agent și operatorul de transport aerian¹². Nu ar fi rezonabil nici să se impună pasagerului să efectueze căutări în această privință. În sfârșit, la cumpărarea unui bilet de la un intermediar, este legitim să se prezume că operatorul de transport aerian a autorizat diferitele elemente ale prețului biletului și, prin urmare, are în orice caz cunoștință de acestea.

30. Astfel, trebuie avut în vedere că operatorul de transport aerian este liber să își structureze relația cu intermediarul astfel încât să se poată opune anumitor practici comerciale. Atunci când operatorul de transport aerian recurge la o rețea de intermediari în interes propriu – fie pentru a-și extinde clientela, fie pentru a-și reduce costurile administrative legate de vânzarea de bilete –, se poate presupune în general că are cunoștință de practicile comerciale ale acestora și, în consecință, a „autorizat” perceperea unui comision în sensul articolului 2 partea introductivă și litera (f) din Regulamentul nr. 261/2004. Într-un astfel de caz, pare legitim să se deducă de aici că operatorul de transport aerian nu s-a opus în mod expres perceperei unui comision de către intermediar.

31. De asemenea, atunci când operatorul de transport aerian alege să colaboreze cu un agent de emitere a biletelor comerciale, este rezonabil să se presupună că acest operator dorește, în propriul interes, să profite de oportunitățile de comercializare corespunzătoare. Prin urmare, chiar și în lipsa unui contract explicit cu intermediarul, acceptând emiterea biletului de către agentul autorizat al acestuia în sensul articolului 2 partea introductivă și litera (f) din Regulamentul nr. 261/2004, operatorul de transport menționat îl autorizează să factureze un comision clienților săi. În schimb, dacă același operator de transport aerian urmărește să evite ca un terț să factureze un astfel de comision pentru motive legate, de exemplu, de reputația sau de politica sa de afaceri, îi revine obligația de a nu stabili relații comerciale cu terțul respectiv sau de a rupe aceste relații.

32. Prin urmare, operatorul de transport aerian este exonerat de răspundere numai în situația excepțională în care intermediarul acționează din proprie inițiativă, în afara oricărei implicări, autorizări sau cunoștințe din partea operatorului de transport respectiv. Aceasta include situația, evocată în observațiile scrise ale Comisiei, în care intermediarul propune servicii de capturi de date de ecran („screen scraping”)¹³, modelul comercial al acestuia întemeindu-se pe extragerea automată a datelor care figurează pe site-urile internet ale operatorilor de transport aerian fără a

¹¹ Hotărârea Harms, punctul 17.

¹² A se vedea Dejonckheere, J., „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, p. 114. Acest autor ridică problema modului în care pasagerul trebuie să știe ce procent din prețul biletului este plătit companiei aeriene și dacă aceasta din urmă cunoaște cuantumul comisionului stabilit de intermediar.

¹³ A se vedea Hotărârea din 15 ianuarie 2015, Ryanair (C-30/14, EU:C:2015:10, punctul 16).

fi obținut consimțământul acestora din urmă. Facturarea unui comision de către un intermediar pentru serviciile sale de intermediere în astfel de împrejurări nu poate fi considerată ca fiind „autorizată” de operatorul de transport aerian în sensul jurisprudenței.

33. Din această perspectivă, elementul de autorizare stabilit de Curte apare ca un indicator util pentru a se stabili dacă există o legătură suficientă între operatorul de transport aerian și intermediar. În plus, acesta constituie un criteriu relativ simplu, care poate fi utilizat indiferent de natura juridică a raportului dintre ei. Astfel, în măsura în care operatorul de transport aerian este liber să stabilească o relație comercială cu un intermediar la alegere, acest operator de transport nu se poate prevala de pretinsa sa necunoaștere sau pasivitate pentru a evita răspunderea de a rambursa pasagerului comisionul pe care acesta din urmă l-a plătit intermediarului. În toate cazurile, factorul determinant constă în cunoașterea de către acesta a conduitei de afaceri a partenerului său comercial, care echivalează cu o acceptare, explicită sau tacită, a acestei conduite.

34. În plus, trebuie amintit că, astfel cum a lăsat Curtea să se înțeleagă în Hotărârea Harms, aplicarea criteriului de autorizare este un mijloc în măsură să atingă obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 261/2004, și anume cele privind asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și asigurarea unui echilibru între interesele acestor pasageri și cele ale operatorilor de transport aerian¹⁴. Această constatare este cu atât mai evidentă atunci când se iau în considerare următoarele aspecte referitoare la aplicarea sa practică.

35. Posibilitatea ca pasagerul să recupereze comisionul prin intermediul dreptului la rambursare în temeiul prevăzut de dreptul Uniunii ține seama de interesele legate de protecția consumatorului¹⁵, întrucât, într-un astfel de caz, acest pasager se confruntă cu un singur debitor. În caz contrar, acesta ar fi obligat să introducă o acțiune în justiție atât împotriva operatorului de transport aerian pentru prețul biletului, cât și împotriva intermediarului pentru comision. O asemenea abordare ar genera nu numai costuri suplimentare, ci ar implica și un risc considerabil pentru pasager, întrucât raportul juridic dintre operatorul de transport aerian și agent poate fi structurat în mod diferit în funcție de contractul și de ordinea juridică a statului membru în cauză. Recunoașterea unui drept unic la rambursare întemeiat pe dreptul Uniunii, și anume pe articolul 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 5 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004¹⁶, aduce astfel o îmbunătățire semnificativă a situației sale juridice.

36. Utilizarea unui criteriu definit de dreptul Uniunii și menit să fie aplicat în mod uniform, precum cel dezvoltat de Curte în Hotărârea Harms, lasă, în opinia noastră, fără obiect orice discuție cu privire la natura exactă a remunerației plătite intermediarului. Observațiile KLM în această privință arată în mod clar că calificarea terminologică și repartizarea economică a acestei sarcini variază în funcție de raportul juridic de intermediere în discuție și uneori chiar și în cadrul unui astfel de raport conform termenilor contractuali aplicabili între părți¹⁷. Securitatea juridică ar fi compromisă în cazul în care relația dintre operatorul de transport aerian și terț ar trebui să fie examinată de fiecare dată din punct de vedere economic și juridic pentru a stabili componentele

¹⁴ A se vedea Hotărârea Harms, punctul 15.

¹⁵ Necesitatea de a se lua în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în domeniul transportului aerian este recunoscută în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004.

¹⁶ A se vedea punctul 19 din prezentele concluzii.

¹⁷ În orice caz, în sensul prezentelor concluzii, distincția pe care KLM o face în observații între un „comision de intermediere” în sarcina operatorului de transport și „cheltuielile de intermediere” în sarcina pasagerului este lipsită de conținut juridic. Prezenta cauză privește numai rambursarea sumei primite de intermediar de la un pasager, într-o situație de fapt identică cu cea care a condus la Hotărârea Harms.

prețului care trebuie rambursat de operatorul de transport aerian. De aici necesitatea de a identifica un criteriu simplu care trebuie utilizat, precum cel al „autorizării”, care se aplică independent de dreptul național.

37. Criteriul subiectiv stabilit în Hotărârea Harms urmărește să limiteze, până la un anumit punct, răspunderea operatorului de transport aerian pentru a ține seama și de interesele acestuia. Astfel cum am arătat deja în prezentele concluzii, operatorul de transport aerian este responsabil de conduita afacerilor agenților săi numai dacă a autorizat-o, fie și tacit¹⁸, ceea ce trebuie stabilit potrivit regulilor de repartizare a sarcinii probei, care vor fi examinate în cadrul celei de a doua întrebări preliminare. Acest criteriu previne astfel orice extindere nejustificată a răspunderii operatorului de transport aerian la împrejurări care scapă de sub controlul său.

38. Pe de altă parte, trebuie arătat că operatorul de transport aerian nu suferă niciun dezavantaj ca urmare a faptului că își asumă răspunderea care decurge din relația sa comercială cu intermediarul, dat fiind că dispune de posibilitatea de a exercita o acțiune în regres împotriva acestuia din urmă. În această privință, vom aminti că, în Hotărârea Airhelp, Curtea a statuat că, astfel cum prevede articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care operatorul de transport aerian se achită de obligațiile care îi revin în temeiul regulamentului menționat, aceasta nu aduce atingere dreptului său de a pretinde compensații, în conformitate cu dreptul intern aplicabil, de la orice persoană, inclusiv părți terțe, care se află la originea încălcării de către acest operator de transport a obligațiilor sale. Potrivit Curții, regulamentul menționat nu condiționează acest drept de a pretinde compensații de existența unui contract încheiat între acesta din urmă și intermediarul la care a apelat pasagerul aerian pentru a-și rezerva zborul¹⁹.

39. Deși hotărârea citată anterior privește numai o situație specifică, și anume încălcarea de către intermediar a unei obligații care revine operatorului de transport aerian, apreciem că articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că are în vedere și alte forme de compensare prevăzute de dreptul național, inclusiv pretențiile în regres²⁰. Din acest punct de vedere, dispoziția menționată consacră, în opinia noastră, principiul potrivit căruia dreptul național completează acest regulament pentru a stabili un echilibru între interesele părților.

2. Cu privire la cerința ca operatorul de transport aerian să cunoască cuantumul precis al comisionului plătit intermediarului

40. În lumina acestor considerații, trebuie examinată chestiunea de fond adresată de instanța de trimitere, care constă în a se stabili dacă este necesar, în vederea unei rambursări în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, ca operatorul de transport aerian să aibă o cunoaștere precisă a cuantumului comisionului facturat de intermediar. După cum vom explica în continuare, cerințe prea ridicate privind acest element subiectiv ar ridica, în opinia noastră, mai multe dificultăți.

41. În primul rând, prin faptul că a emis, la punctul 20 din Hotărârea Harms, rezerva „cu excepția cazului în care acest comision a fost stabilit fără știrea operatorului de transport aerian menționat”, Curtea pare să fi subliniat numai stabilirea comisionului de care operatorul de

¹⁸ A se vedea punctele 26 și 33 din prezentele concluzii.

¹⁹ A se vedea Hotărârea din 21 decembrie 2021, Airhelp (C-263/20, EU:C:2021:1039, punctele 54 și 55).

²⁰ A se vedea în acest sens Maruhn, J., *BeckOK Fluggastrechte-Verordnung (Ronald Schmidt)*, ediția a 33-a, München, 2025, articolul 13, punctul 1 și urm., care consideră că articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004 nu limitează dreptul operatorului de transport aerian la o cale de atac. Potrivit autorului, această dispoziție nu stabilește în sine un drept la o cale de atac, ci presupune acest drept. O asemenea cale de atac poate decurge fie din contractul subiacent, fie din principiile de gestiune a afacerilor („negotiorum gestio”).

transport aerian trebuie să nu aibă cunoștință pentru a fi scutit de rambursarea sa, fără a insista asupra necunoașterii cuantumului său. Considerăm că acest lucru este logic, întrucât, din moment ce operatorul de transport aerian are cunoștință în general de perceperea unui comision, acest operator este în măsură să se informeze, de la agentul său autorizat, cu privire la cuantumul precis al acestuia. În schimb, a condiționa rambursarea comisionului de un factor precum cunoașterea de către operatorul de transport a cuantumului său nu ar permite garantarea unui grad de previzibilitate suficient pentru pasager și ar risca să îi afecteze încrederea în procesul de cumpărare a biletelor.

42. În al doilea rând, dacă s-ar impune, în vederea rambursării pasagerului, ca operatorul de transport aerian să aibă cunoștință de cuantumul precis al comisionului perceput de intermediar, acest operator de transport ar putea fi tentat să se sustragă cu rea-credință de la obligația de rambursare prevăzută la articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 neinformându-se cu privire la această sumă. De asemenea, acesta ar putea pretinde că nu avea cunoștință de practicile comerciale ale intermediarului și în special de perceperea unui comision, ceea ce ar ridica probleme dificile legate de probe în fața instanțelor naționale. Problema veridicității acestor declarații s-ar ridica în cadrul unui litigiu independent de faptul că, în opinia noastră, este perfect legitim să se impună companiei aeriene să se informeze suficient de detaliat cu privire la practicile comerciale ale partenerilor săi. Acest aspect, relevant din punct de vedere practic, va fi examinat în cadrul analizei celei de a doua întrebări preliminare.

43. În consecință, dacă operatorul de transport aerian are cunoștință de activitățile intermediarului – chiar, eventual, le încurajează –, a impune ca acesta să cunoască cuantumul exact al comisionului perceput de intermediar ar conduce la a-i permite, în definitiv, să stabilească el însuși în ce măsură îi revine sarcina de a efectua rambursarea în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004. Această dispoziție și-ar pierde astfel o parte din sens în favoarea pasagerilor.

44. În al treilea rând, a impune operatorului de transport aerian să cunoască foarte bine practicile comerciale ale intermediarului, în special cea a comisionului perceput, poate avea ca efect să determine pasagerul să renunțe la posibilitatea de a recurge la un intermediar și să prefere o rezervare direct la operatorul de transport aerian, în pofida prețurilor biletelor mai avantajoase pe care le-ar propune intermediarii. O asemenea schimbare în comportamentul de cumpărare al pasagerilor ar putea afecta din punct de vedere economic activitatea intermediarilor, în condițiile în care aceștia îndeplinesc o funcție pozitivă pe piață, prin diversificarea ofertelor de călătorie către consumatori și prin extinderea în favoarea acestora din urmă a clientelei companiilor aeriene²¹.

45. În al patrulea și ultimul rând, a impune operatorului de transport aerian să cunoască cuantumul exact al comisionului ar conduce, după toate probabilitățile, la exonerarea acestuia de obligația de a rambursa comisionul pasagerului, obligându-l pe acesta din urmă să se întoarcă împotriva intermediarului pentru a obține, prin demersuri potențial costisitoare, rambursarea. Or, suma în litigiu, și anume comisionul, rămâne, după cum reiese din prezenta cauză, destul de modestă. Acest lucru ar fi în mod evident contrar obiectivului privind asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, enunțat în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004, și simplificării procedurilor de rambursare instituite de acesta din urmă. Pentru motivele expuse la punctele anterioare, considerăm că, în ceea ce privește „cunoașterea” în sensul Hotărârii Harms,

²¹ A se vedea Seyffert, W., Conradt, L., și Laib, S., *Flugbuchung über Dritte – warum Online-Reiseportale unter dem (Haftungs)-Radar fliegen*, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2021, nr. 11, p. 563. Acești autori arată că utilizarea portalurilor online este în interesul consumatorului pentru a putea compara mai ușor ofertele de zboruri, dar și companiile aeriene profită de acestea.

este suficient ca operatorul de transport aerian să cunoască rolul intermediarului și să consimtă la activitățile sale desfășurate în schimbul unui comision, fără a trebui să cunoască cuantumul exact al acestuia în cazul concret.

C. Cu privire la a doua întrebare preliminară

46. Prin intermediul celei de a doua întrebări preliminare, instanța de trimitere urmărește în esență să afle, în ceea ce privește dreptul la rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, dacă sarcina probei că operatorul de transport aerian avea cunoștința necesară cu privire la comisionul de intermediere revine pasagerului care solicită operatorului de transport aerian rambursarea acestuia.

47. În cazul în care Curtea ar trebui să răspundă la prima întrebare preliminară în sensul pe care l-am propus, nu pare necesar să se răspundă la a doua întrebare pentru soluționarea litigiului principal. Astfel, în speță, este cert că KLM știa că intermediarul Opodo factura un comision. Pe de altă parte, intermedierea se înscrisa în cadrul unei colaborări reglementate prin contract între pârâtă și Opodo. În plus, nu se contestă că, având cunoștința de conduită comercială a intermediarului, KLM își dăduse, în principiu, acordul cu privire la plata unui comision.

48. Dat fiind că, în prezenta cauză, „cunoașterea” operatorului de transport aerian impusă de Hotărârea Harms este stabilită, nu mai este relevant, în litigiul principal, să se stabilească cine suportă sarcina probei în această privință. În consecință, numai din motive de exhaustivitate vom prezenta câteva reflecții cu privire la repartizarea sarcinii probei în cadrul unei „situații obișnuite” în care un pasager solicită rambursarea prețului biletului său.

49. În prealabil, trebuie amintit că, în conformitate cu procedurile dreptului intern, pasagerii și operatorii de transport aerian trebuie să își valorifice dreptul lor de a solicita despăgubiri în fața instanțelor din statele membre, astfel cum reiese în special din considerentul (22) al Regulamentului nr. 261/2004. Normele privind sarcina probei în materie de răspundere civilă țin în principiu de aceste proceduri naționale.

50. Prin derogare de la acest principiu, Regulamentul nr. 261/2004 prevede o serie de dispoziții care privesc în mod expres sarcina probei, pentru a asigura respectarea drepturilor pasagerilor. Acesta este în special cazul dispozițiilor prevăzute la alineatele (3) și (4) ale articolului 5 din regulamentul menționat, care supun operatorul de transport aerian anumitor obligații în cazul anulării unui zbor și îi impun de asemenea sarcina probei cu privire la respectarea acestor obligații. În plus, normele privind repartizarea sarcinii probei pot fi de asemenea deduse dintr-o interpretare a dispozițiilor regulamentulului menționat, fapt confirmat de altfel de jurisprudență.

51. Astfel, în acest sens, Curtea a statuat deja că responsabilitatea de a propune și de a organiza o redirectionare potrivit articolului 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, ce revine operatorului de transport aerian în cauză, implică sarcina de a dovedi că redirectionarea astfel organizată s-a efectuat cât mai repede posibil²². Având în vedere aceste considerații și în lipsa oricărei dispoziții exprese în regulamentul amintit sau a oricărei clarificări formale de către Curte în Hotărârea Harms, este necesar să se efectueze o interpretare a dispozițiilor relevante ale regulamentulului menționat.

²² Hotărârea din 29 iulie 2019, Rusu (C-354/18, EU:C:2019:637, punctul 61).

52. În acest cadru, trebuie amintit că articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 impune operatorului de transport aerian obligația de a rambursa prețul biletului, independent de cauza anulării zborului. În fapt, contrar obligației de a plăti compensații pasagerilor în temeiul articolului 7 din acest regulament, obligația de rambursare nu cunoaște excepții legate de existența unor împrejurări excepționale²³. Astfel, obligația de rambursare pare mai extinsă decât aceea de a plăti compensații pasagerilor. Din această perspectivă, răspunderea care revine operatorului de transport aerian de a rambursa costul biletului la prețul la care a fost cumpărat implică, în opinia noastră, și sarcina de a dovedi că, dacă este cazul, anumite elemente ale acestui preț nu ar trebui rambursate.

53. Această concluzie este cu atât mai convingătoare cu cât vom aminti că intermediarul acționează în calitate de agent autorizat al unui operator de transport aerian, ceea ce justifică prezumția cunoașterii practicilor comerciale ale acestui agent²⁴. Astfel, operatorul de transport aerian este cel mai bine informat cu privire la practicile intermediarilor săi. După cum am indicat în prezentele concluzii²⁵, operatorul de transport aerian este de asemenea mai în măsură să se opună practicii lor privind comisionul și, în consecință, se prezumă că și-a dat acordul ca un asemenea comision să fie solicitat pasagerilor, în timp ce aceștia din urmă nu pot exercita nicio influență în această privință²⁶. În schimb, este evident că a stabili că sarcina probei revine pasagerului ar implica dificultăți considerabile pentru acesta din urmă, ceea ce nu ar servi obiectivului privind asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor.

54. În sfârșit, considerăm că Hotărârea Harms oferă câteva indicații în favoarea unei interpretări potrivit căreia sarcina probei revine operatorului de transport aerian. Astfel, Curtea a considerat că, exceptând cazul în care acesta din urmă nu ar avea cunoștința necesară pentru aceasta, comisionul facturat de un intermediar ține de obligația de reparație care revine operatorului de transport aerian respectiv în temeiul dispozițiilor coroborate ale articolului 8 alineatul (1) litera (a) și ale articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004. În consecință, se poate deduce de aici că necunoașterea comisionului de către operatorul de transport aerian constituie o *excepție de la regulă*. Prin introducerea acestui raport între regulă și excepție, Curtea a stabilit în mod implicit o regulă a sarcinii probei în temeiul căreia revine operatorului de transport aerian obligația de a dovedi că nu a avut cunoștința necesară cu privire la activitățile intermediarului și că nu își dăduse acordul în legătură cu desfășurarea unor astfel de activități în schimbul perceperii unui comision²⁷.

55. În aceste condiții, nu suntem insensibili la argumentul invocat de Comisie potrivit căruia este necesar să se evite repartizarea sarcinii probei în detrimentul operatorului de transport aerian în sensul că această repartizare i-ar impune să dovedească inexistența unui fapt²⁸. Într-un astfel de caz, operatorul de transport aerian ar fi obligat să dovedească un „fapt negativ”, ceea ce este

²³ A se vedea Hotărârea din 8 iunie 2023, Austrian Airlines (Zbor de repatriere) (C-49/22, EU:C:2023:454, punctul 45).

²⁴ A se vedea punctul 29 din prezentele concluzii.

²⁵ A se vedea punctul 30 din prezentele concluzii.

²⁶ A se vedea punctul 27 din prezentele concluzii.

²⁷ A se vedea în acest sens Degott, P., Schmidt, R., *BeckOK Fluggastrechte-Verordnung*, C. H. Beck, ediția a 33-a, München, 2025, articolul 8 punctul 4b.

²⁸ A se vedea Dejonckheere, J., „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.* Acest autor subliniază dificultățile unei repartizări echitabile a sarcinii probei. Pe de o parte, autorul apreciază că sarcina probei nu ar trebui să fie suportată de pasager. Pe de altă parte, acesta consideră că o prezumție legală potrivit căreia operatorul de transport aerian era informat cu privire la comision ar aduce atingere în mod nejustificat intereselor companiilor aeriene.

imposibil în practică²⁹, cu atât mai mult cu cât aceasta ar implica forul său interior („*forum internum*”). Pentru a evita o asemenea consecință nedorită și pentru a ține seama în mod corespunzător de interesele operatorului de transport aerian, cerințele privind răsturnarea sarcinii probei nu ar trebui să fie prea stricte.

56. Pentru acest motiv, considerăm, asemenea Comisiei, că operatorii de transport aerian își îndeplinesc deja sarcina probei în măsura în care dovedesc, prezentând în mod credibil toate circumstanțele contextuale relevante, că nu aveau cunoștință de perceperea de către intermediar a unor comisioane în exercitarea activității sale și că nu își dăduseră acordul în acest sens. Dacă aceasta ar fi situația, ar reveni, așadar, pasagerului sarcina de a arăta în mod motivat că colaborarea dintre operatorul de transport aerian și intermediar era concepută astfel încât operatorul de transport trebuia să aibă cunoștință de perceperea unui comision la vânzarea biletelor sale de către intermediar și că și-a dat acordul în acest sens.

57. În opinia noastră, această interpretare reflectă cel mai bine obiectivul de a crea un echilibru între interesele pasagerilor și cele ale operatorilor de transport aerian, pe care legiuitorul Uniunii a intenționat să îl urmărească prin adoptarea Regulamentului nr. 261/2004³⁰. Prin urmare, propunem să se răspundă instanței de trimitere în sensul că, pentru a fi exonerat de obligația de rambursare a comisionului în cauză, revine operatorului de transport aerian sarcina de a dovedi că nu avea cunoștință de perceperea unor comisioane în exercitarea activităților intermediarului și că nu își dăduse acordul cu privire la acestea. Operatorul de transport aerian își îndeplinește deja sarcina probei prezentând în mod credibil toate circumstanțele contextuale relevante.

VI. Concluzie

58. Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările adresate de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) după cum urmează:

Articolul 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 5 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91

trebuie interpretat în sensul că

- prețul biletului care trebuie luat în considerare la stabilirea cuantumului rambursării datorate de operatorul de transport aerian unui pasager în cazul anulării unui zbor include diferența dintre suma plătită de pasager și cea primită de operatorul de transport aerian, care corespunde unui comision perceput de o întreprindere care a intervenit ca intermediar, fără să se impună ca operatorul de transport aerian să cunoască cuantumul exact al acestui comision;
- pentru a fi exonerat de obligația de rambursare a comisionului menționat mai sus, revine operatorului de transport aerian sarcina de a dovedi că nu avea cunoștință cu privire la perceperea unor comisioane în exercitarea activităților intermediarului și că nu își dăduse

²⁹ După cum a apreciat Curtea în mod constant, normele de drept al Uniunii nu impun să se facă dovada unui fapt negativ [a se vedea Hotărârea din 24 martie 1988, Comisia/Italia (104/86, EU:C:1988:171, punctul 11), și Hotărârea din 4 iulie 2024, EUIPO/KD (C-5/23 P, EU:C:2024:575, punctul 47)].

³⁰ A se vedea Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon ș.a. (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 67), precum și Hotărârea din 22 aprilie 2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, punctul 39).

acordul cu privire la acestea. Operatorul de transport aerian își îndeplinește deja sarcina probei prezentând în mod credibil toate circumstanțele contextuale relevante.