Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA RIMVĪDA NORKUS [*RIMVYDAS NORKUS*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2025. gada 19. jūnijā [1]

Lieta C-45/24

Verein für Konsumenteninformation
pret
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

(*Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (ES) Nr. 261/2004 – 8. panta 1. punkts – Biļetes cenas atlīdzinājums lidojuma atcelšanas gadījumā – Komisijas maksa, ko iekasē persona, kas biļetes iegādes brīdī darbojas kā pasažiera un gaisa pārvadātāja starpnieks – Iekļaušanas nosacījumi – Komisijas maksas apmērs, kas, iespējams, noteikts, gaisa pārvadātājam nezinot – Pierādīšanas pienākums

I. Ievads

1. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) iesniegusi atbilstoši LESD 267. pantam, ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 [2], un it īpaši tās 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

2. Šis lūgums iesniegts saistībā ar strīdu starp *Verein für Konsumenteninformation*, Austrijas patērētāju tiesību aizsardzības apvienību (turpmāk tekstā – "*VKI*"), un aviosabiedrību *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (turpmāk tekstā – "*KLM*") par tādas komisijas maksas atlīdzinājumu, ko sabiedrībai *Opodo*, kas ir tiešsaistes ceļojumu aģentūra, samaksājuši pasažieri, kuri bija rezervējuši aviobiļetes šīs sabiedrības tīmekļvietnē un viņu lidojumi tika atcelti. Šie pasažieri savas iespējamās tiesības saņemt komisijas maksas atlīdzinājumu 95,14 EUR apmērā cedēja *VKI*, kura ar savu prasību pieprasa *KLM* samaksāt šo summu kopā ar procentiem, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu. *KLM* apstrīd šīs prasības pamatotību, apgalvojot, ka tai nav noslēgta nekāda vienošanās ar *Opodo* par šo komisijas maksu un ka tā nav apstiprinājusi tās noteikšanu.

[1] Oriģinālvaloda – franču.

[2] OV 2004, L 46, 1. lpp.

3. Šī lieta dod Tiesai iespēju precizēt judikatūru attiecībā uz gaisa pārvadātāja pienākumu atlīdzināt pasažierim komisijas maksu, kas samaksāta trešai personai, kura rīkojas kā aviobiļetes iegādes starpnieks. It īpaši jāprecizē, kādiem jābūt starpnieka un gaisa pārvadātāja attiecību nosacījumiem, lai prasība, kas celta tieši pret gaisa pārvadātāju, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu, būtu pamatota. Pamatojoties uz Tiesas judikatūru, es parādīšu, ka ir būtiski, lai gaisa pārvadātājs vismaz netieši apstiprinātu starpnieka darbību. Kā arī paskaidrošu, kāpēc Tiesas izmantotā pieeja vislabāk aizsargā pasažieru tiesības, vienlaikus neaizmirstot par gaisa pārvadātāju interesēm.

II. Atbilstošās tiesību normas

4. Regulas Nr. 261/2004 1., 13. un 22. apsvērumā ir noteikts:

"1. Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

[..]

13. Pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti, ir jābūt iespējai vai nu saņemt biļešu cenas atmaksu, vai pārplānot ceļojuma maršrutu ar apmierinošiem nosacījumiem, un par šiem pasažieriem ir atbilstoši jārūpējas, kamēr viņi gaida vēlāku lidojumu.

[..]

22. Dalībvalstīm jānodrošina un jāuzrauga savu gaisa pārvadātāju vispārējā atbilstība šai regulai un jāizraugās piemērota iestāde šādu izpildes funkciju veikšanai. Minētajai uzraudzībai nav jāietekmē pasažieru un gaisa pārvadātāju tiesības vērsties tiesā ar prasību saņemt likumīgu atlīdzību saskaņā ar attiecīgās valsts tiesiskām procedūrām."

5. Saskaņā ar šīs regulas 2. pantā "Definīcijas" noteikto:

"Šajā regulā:

[..]

f) "biļete" ir derīgs dokuments, kas dod tiesības saņemt pārvadājuma pakalpojumu, vai līdzīgs neizdrukāts dokuments, tostarp elektroniskā formā, un ko izdevis vai apstiprinājis gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarots aģents;

g) "rezervācija" ir fakts, ka pasažierim ir biļete, vai cits pierādījums, kas liecina par to, ka gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs rezervāciju ir pieņēmis un reģistrējis;

[..]."

6. Minētās regulas 5. pantā "Atcelšana" ir paredzēts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

a) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 8. pantu;

[..].”

7. Minētās regulas 8. panta “Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu” 1. punktā ir paredzēts:

“Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem dod iespēju izvēlēties:

a) – vai septiņās dienās saskaņā ar 7. panta 3. punktu saņemt biļetes pilnas cenas atlīdzinājumu tās summas apmērā, par kuru tā ir pirkta, attiecībā uz to ceļojuma daļu vai daļām, kas nav veiktas, un attiecībā uz jau veikto daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas, ņemot vērā pasažiera sākotnējo ceļojuma plānu, attiecīgā gadījumā kopā ar

– atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu pēc iespējas agrāk;

b) vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk; vai arī

c) mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas.”

8. Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 13. pantu “Tiesības uz atlīdzinājumu”:

“Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Šī regula nekādā ziņā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības prasīt atlīdzinājumu no ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums. Tāpat šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo ceļojumu rīkotāja vai trešās personas, kas nav pasažieris un ar kuru gaisa pārvadātājam ir līgums, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no gaisa pārvadātāja saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.”

III. Tiesvedības rašanās fakti, tiesvedība pamatlietā un prejudiciālie jautājumi

9. Pasažieri bija iegādājušies aviobiļetes uz *KLM* lidojumiem rezervēšanas portālā *Opodo*, kas ir Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (*IATA*) sertificēta ceļojumu aģentūra un pilnvarota izsniegt šīs aviosabiedrības biļetes. Viņi bija samaksājuši *Opodo* kopsummā 2053,48 EUR. Tā kā lidojumi tika atcelti, šiem pasažieriem tika atlīdzināta biļešu cena 1958,34 EUR apmērā. Neatmaksātā starpība 95,14 EUR ir *Opodo* starpniecības komisijas maksa.

10. Laikā, kad tika iegādātas pamatlietā apskatītās biļetes, *KLM* bija sadarbojusies ar *Opodo* vismaz desmit gadus un abas bija noslēgušas tā saucamo “Global Incentive” līgumu, kas paredzēja, ka *Opodo* saņem noteiktas prēmijas atkarībā no pārdoto *KLM* biļešu skaita. Tomēr ne *IATA* līgumos, ne tā saucamajos “Incentive” līgumos nebija noregulēts jautājums, vai *Opodo* drīkstēja iekasēt no pasažieriem starpniecības komisijas maksu un attiecīgi katrā ziņā nebija norādīts tās apmērs. Tādējādi šajā lietā *KLM* apgalvoja, ka tā neesot zinājusi, kādā apmērā *Opodo* iekasēja starpniecības komisijas maksu no pasažieriem.

11. *VKI*, kurai pasažieri cedējuši savus prasījumus par biļešu cenas atlīdzināšanu, ar savu prasību pieprasa atlīdzināt summu 95,14 EUR apmērā, pieskaitot tai procentus. Pirmās instances tiesa apmierināja *VKI* prasību, savukārt apelācijas instances tiesa to noraidīja. Tādējādi *VKI* pārsūdzēja apelācijas spriedumu, iesniedzot revīzijas sūdzību *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa), kas ir iesniedzējtiesa.

12. Iesniedzējtiesa norāda, ka Tiesa jau bija izskatījusi pasažieru tiesību saņemt atlīdzinājumu apjomu 2018. gada 12. septembra spriedumā *Harms* (C-601/17, turpmāk tekstā – "spriedums *Harms*", EU:C:2018:702), kurā tā atzina, ka starpniecības komisijas maksa jāiekļauj atlīdzinājumā atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punktam, izņemot, ja šī komisijas maksa ir noteikta, gaisa pārvadātājam to nezinot. Tomēr Tiesas noteikto izņēmumu attiecībā uz to, vai šis pārvadātājs ir vai nav zinājis par komisijas maksu, pēc iesniedzējtiesas domām, var interpretēt dažādi. Tādējādi rodas jautājums, pirmkārt, kā tieši gaisa pārvadātājam jābūt informētam par komisijas maksu un attiecīgā gadījumā tās apmēru, un, otrkārt, kam šajā ziņā ir pierādīšanas pienākums.

13. Pat ja valsts tiesas no sprieduma *Harms* izrietošo judikatūru piemēro atšķirīgi, iesniedzējtiesa uzskata, ka gaisa pārvadātājs nevar apgalvot, ka nav zinājis precīzu komisijas maksas apmēru, ja vien tā nav pārmērīgi augsta, un tas gaisa pārvadātājam būtu jāpierāda. Šajā ziņā gaisa pārvadātājam jābalstās uz pieņēmumu, ka aģents parasti strādā tikai par starpniecības komisijas maksu.

14. Šādos apstākļos *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Regula (EK) Nr. 261/2004] un it īpaši tās 8. panta 1. punkta a) apakšpunkts jāinterpretē tādējādi, ka biļetes cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu atlīdzinājuma summu, kas lidojuma atcelšanas gadījumā gaisa pārvadātājam jāizmaksā pasažierim, ietver arī starpību starp pasažiera samaksāto summu un gaisa pārvadātāja saņemto summu, kas atbilst komisijas maksai, ko iekasējis uzņēmums, kas darbojās kā starpnieks starp abiem minētajiem, ja gaisa pārvadātājam gan ir zināms, ka cits uzņēmums par starpniecību regulāri aprēķina komisijas maksu (starpniecības maksu), tomēr konkrētajā gadījumā tas nezina tās apmēru?

2) Vai pienākums pierādīt [nosacījuma izpildi], ka gaisa pārvadātājs noteikti zināja par to, ir pasažierim, kas pieprasa atlīdzinājumu, vai gaisa pārvadātājam ir jāpierāda, ka tas par komisijas maksu nezināja?"

IV. Tiesvedība Tiesā

15. Iesniedzējtiesas nolēmums, kas pieņemts 2023. gada 23. novembrī, Tiesas kancelejā iesniegts tajā pašā dienā.

16. Pamatlietas dalībnieki un Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantu iesniedza rakstveida apsvērumus noteiktajā termiņā.

17. Saskaņā ar Reglamenta 76. panta 2. punktu Tiesa nolēma nerīkot tiesas sēdi.

V. Juridiskā analīze

A. Ievada piezīmes

18. Biļešu cenas atlīdzināšana, ko veic aviosabiedrības, ir viens no galvenajiem pasažieru gaisa pārvadājumu tiesību jautājumiem. Savukārt trešām personām par lidojumu rezervēšanu samaksāto izmaksu atlīdzināšana ir jautājums, kam pievērsta mazāka uzmanība. Tomēr pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, ceļojumu aģentūrām vai tiešsaistes portāliem, ir aizvien lielāka nozīme augošajā aviopārvadājumu nozarē. Ceļojumu tirgus liberalizācijas, zemo cenu pārvadātāju attīstības un tehnoloģiju attīstības rezultātā nozare pastāvīgi mainās. Šo izmaiņu dēļ patērētāju un aviosabiedrību saskarsme kļūst arvien netiešāka, iesaistot arī starpniecības pakalpojumu sniedzējus un tādējādi veidojot trīspusējas attiecības, kas rada daudz juridisku jautājumu lidojuma atcelšanas gadījumā [3].

19. Lai gan Regulā Nr. 261/2004 ir skaidri paredzēta aviobiļetes pirkuma cenas atlīdzināšana, proti, saskaņā ar šīs regulas 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu kopsakarā ar 5. panta 1. punkta a) apakšpunktu ("biļetes pilnas cenas atlīdzinājum[s] tās *summas apmērā, par kuru tā ir pirkta*") [4], jautājums par to, vai šī cena ietver arī komisijas maksu, ko pasažieri maksā starpniekiem, ilgu laiku palicis neatbildēts. Šī situācija ir mainījusies līdz ar spriedumu *Harms*, kurā Tiesa atzina, ka gaisa pārvadātājam ir pienākums atlīdzināt šāda veida komisijas maksu. Tā būtībā šo pienākumu pamatoja ar to, ka komisijas maksa, ko no pasažiera ir saņēmis starpnieks par aviobiļetes iegādi, ir uzskatāma *par atmaksājamās biļetes cenas "sastāvdaļu"* [5]. Šāda interpretācija ir pārliecinoša vēl jo vairāk tāpēc, ka rezervācija, kas veikta, izmantojot starpnieku, ir uzskatāma par vienota darījuma neatņemamu sastāvdaļu, un šajā darījumā komisijas maksas samaksa ir obligāts biļetes iegādes nosacījums.

20. Tomēr Tiesa noteica, ka šīs juridiskās sekas iestājas ar nosacījumu, ka šādas biļetes dažādās sastāvdaļas, tostarp tās cena, gaisa pārvadātājam "jāapstiprina", jo tās nevar noteikt, "tam nezinot" [6].

21. Kā izriet no iesniedzējtiesas nolēmuma, šo nosacījumu vairākas valsts tiesas, šķiet, ir sapratušas tādējādi, ka tas ietver *subjektīvu kritēriju*, proti, ka gaisa pārvadātājs "zina" par starpnieka komercdarbību un it īpaši to, ka starpnieks par sniegtajiem pakalpojumiem iekasē komisijas maksu. No juridiskā viedokļa tas ir nosacījums, kas īpaši attiecas uz attiecībām starp gaisa pārvadātāju un "tā pilnvaroto aģentu", kā noteikts Regulas Nr. 261/2004 2. panta f) punktā.

22. Tieši no šāda aspekta raugoties, iesniedzējtiesa ir uzdevusi jautājumus, ciktāl to mērķis būtībā ir noskaidrot, pirmkārt, vai gaisa pārvadātājam jāzina precīzs komisijas maksas apmērs, un, otrkārt, kam ir pienākums pierādīt šo zināšanu. Šādā secībā šos jautājumus arī izskatīšu.

[3] Skat. spriedumu, 2021. gada 21. decembris, *Airhelp* (C-263/20, EU:C:2021:1039) par gaisa pārvadātāja pienākumiem, kas noteikti ar Regulu Nr. 261/2004, ja pārvadājuma līgums ir noslēgts, izmantojot tiešsaistes rezervācijas platformu.

[4] Mans izcēlums.

[5] Skat. spriedumu *Harms*, 16. punkts.

[6] Skat. spriedumu *Harms*, 17. punkts.

B. Par pirmo prejudiciālo jautājumu

23. Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai biļetes cenā, kas aviopārvadātājam jāatlīdzina pasažierim, ir iekļauta komisijas maksa, ko iekasējis starpnieks, ja aviopārvadātājs zina, ka šis starpnieks parasti iekasē komisijas maksu par saviem pakalpojumiem, bet konkrētajā gadījumā nezina precīzu tās apmēru.

1. Par subjektīvo kritēriju, ko Tiesa noteikusi spriedumā "Harms"

24. Šajā ziņā iesniedzējtiesa vēlas saņemt no Tiesas dažus precizējumus par spriedumu *Harms* attiecībā uz to, *kādā apjomā* gaisa pārvadātājam *jāzina* par komisijas maksas apmēru, ko iekasē starpnieks, lai to varētu iekļaut biļetes cenā, uz kuru attiecināms atlīdzinājums. Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa atsaucas uz ievada piezīmēs minēto subjektīvo kritēriju, ko Tiesa uzskata par būtisku nosacījumu, lai gaisa pārvadātājam būtu pienākums atmaksāt komisijas maksu kā biļetes pirkuma cenas sastāvdaļu, pat ja tā faktiski atbilst atlīdzībai par pakalpojumu, ko sniegusi trešā persona.

25. Iesākumā, manuprāt, ir lietderīgi vērst uzmanību uz to, ka šāds pienākums, kā tas izriet no sprieduma *Harms*, visupirms ir atkarīgs no gaisa pārvadātāja vēlmes, un tam, pēc Tiesas domām, ir "jāapstiprina" biļetes dažādās sastāvdaļas, tostarp komisijas maksa[7]. Šāda interpretācija ir sniegta, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 2. panta f) punktā noteikto termina "biļete" definīciju, saskaņā ar kuru biļete ir dokuments, kas dod tiesības saņemt pārvadājuma pakalpojumu un ko ne tikai izdevis, bet arī "apstiprinājis gaisa pārvadātājs" vai tā pilnvarots aģents. Tiesa secināja, ka pārvadātāja apstiprinājums attiecas uz šādas biļetes cenas dažādām sastāvdaļām. Tādējādi Tiesa uzskata, ka, šķiet, pamatoti ir tas, ka gaisa pārvadātājs sedz izmaksas, ciktāl gaisa pārvadātājs ir pieņēmis apzinātu un informētu lēmumu, kas pamato šīs sastāvdaļas iekļaušanu biļetes cenā. Katrā ziņā semantiski jēdziens "apstiprināšana" to nozīmē[8]. Tomēr spriedumā *Harms* tas, ka šī sastāvdaļa nav noteikta, gaisa pārvadātājam to nezinot, tika pielīdzināts "apstiprinājumam", tādējādi tas, ka pārvadātājs zinājis, ka starpnieks ir noteicis komisijas maksu, bija pietiekami, lai uzskatītu, ka pārvadātājs to ir arī apstiprinājis.

26. Spriedums *Harms* būtībā ir balstīts uz principu, ka gaisa pārvadātājam ir pienākums atlīdzināt komisijas maksu, ja tas apzināti izmanto trešo personu savu uzdevumu veikšanai. Tādējādi, ja Tiesa atzīst, ka biļetes cenas dažādie elementi nevar tikt noteikti, šim pārvadātājam to "nezinot", šis atzinums jāsaprot tādējādi, ka pārvadātājam nevar būt pienākums atlīdzināt komisijas maksas, par kurām tas nav zinājis un kurām šā iemesla dēļ tas nav piekritis.

27. Turklāt saskaņā ar Tiesas interpretāciju[9] komisijas maksa, ko gaisa pārvadātājs ir "apstiprinājis" un ko saņem starpnieks, tiek uzskatīta par "obligātu" sprieduma *Mennens*[10] izpratnē un šim pārvadātājam tā jāatlīdzina. Iespēja iegādāties biļeti bez starpnieka pakalpojuma un tādējādi izvairīties no komisijas maksas, manuprāt, nekādi nemaina šīs cenas sastāvdaļas

7 Spriedums *Harms*, 17. punkts.

8 Šī izpratne ir pamatā visām sprieduma valodu versijām, ar kurām es iepazinos, veicot juridisko analīzi. Skatīt spāņu ("deben haber sido autorizados"), dāņu ("skal være autoriseret"), vācu ("genehmigt werden müssen"), angļu ("must [..] be authorised"), itāļu ("devono [..] essere [..] autorizzato"), lietuviešu ("turi būti gautas jo sutikimas"), nīderlandiešu ("worden toegestaan") un portugāļu ("devem [..] ser autorizados") valodu versijas.

9 Spriedums *Harms*, 18. punkts.

10 Spriedums, 2016. gada 22. jūnijs, *Mennens* (C-255/15, EU:C:2016:472, 36. punkts). Šajā spriedumā Tiesa uzskatīja, ka Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkta a)–c) apakšpunktā paredzētais "biļetes cenas" daļējs atlīdzinājums, ja pasažieri izvieto zemākas klases vietā, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, jāaprēķina, pamatojoties tikai uz šīs cenas "obligātajām" sastāvdaļām tādā nozīmē, ka tās jāmaksā, lai savukārt saņemtu gaisa pārvadātāja piedāvātos pakalpojumus.

"obligātumu". Šo pasažiera samaksātās komisijas maksas "obligātumu" es saprotu tādējādi, ka šī maksa ir biļetes cenas obligāta sastāvdaļa, ja pasažieris izmanto starpnieku, kas pats ir gaisa pārvadātāja "pilnvarots aģents". Tas, ka pasažieris, lai iegādātos biļeti, piekrīt starpnieka vispārējiem pārdošanas nosacījumiem un piekrīt maksāt komisijas maksu, nemaina tās "obligātumu". Atšķirībā no starpnieka piedāvātajiem fakultatīvajiem papildu pakalpojumiem, piemēram, ceļojumu apdrošināšanas, biļetes iegādes procesā nevar izvēlēties komisijas maksu nemaksāt. Tādēļ nevar uzskatīt, ka tā ir "nodalāma" no biļetes cenas Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunkta pirmā ievilkuma izpratnē.

28. Šis apsvērums liek uzdot jautājumu, kā var noteikt, ka gaisa pārvadātājs ir zinājis, ka starpnieks, veicot savas darbības, iekasē komisijas maksu. Šis aspekts ir īpaši svarīgs, jo spriedumā *Harms* pati Tiesa atzīst, ka var būt situācijas, kurās gaisa pārvadātājs nezina, kāda ir starpnieku komercprakse. Tikai šādās situācijās pasažierim nav tiesību prasīt gaisa pārvadātājam atlīdzināt komisijas maksu.

29. Vairāki argumenti liecina par labu šā subjektīvā kritērija plašākai koncepcijai, jo principā pietiek ar to, ka gaisa pārvadātājam un starpniekam ir pastāvīgas attiecības, lai konstatētu, ka pārvadātājs zina par komisijas maksu un līdz ar to arī netieši piekrīt tās iekasēšanai. Vispirms no Regulas Nr. 261/2004 2. panta f) punktā ietvertās jēdziena "biļete" definīcijas izriet, ka tā ir dokuments, ko var izsniegt vai apstiprināt tikai pats gaisa pārvadātājs vai "tā pilnvarots aģents". Tas, ka ikviens starpnieks, kas pārdod biļetes, tiek uzskatīts par gaisa pārvadātāja pilnvarotu aģentu, pamato pieņēmumu par zināšanu un "apstiprināšanu" sprieduma *Harms*[11] izpratnē, pamatojoties uz to, ka šis aģents ir piekritis izsniegt biļetes. Man šķiet, ka būtu neloģiski uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs var apstiprināt un atzīt biļetes pārdošanu, vienlaikus neatzīstot sava pilnvarotā aģenta komercpraksi iekasēt komisijas maksu. Šāda pieeja būtu sava veida "krējuma nosmelšana" ("cherry picking"), kas ļauj pārvadātājam, esot vienās komercattiecībās ar pilnvaroto aģentu, pēc saviem ieskatiem paturēt to, kas tam ir komerciāli izdevīgi, bet noraidīt to, kas nav. Turpinot, šķiet, ir absolūti nepieciešams aizsargāt pasažiera pārliecību par biļešu iegādes procesa pareizību, it īpaši tādēļ, ka viņam nav jāzina, kādas ir aģenta un gaisa pārvadātāja komercattiecības[12]. Nebūtu arī saprātīgi prasīt, lai pasažieris veiktu izpēti šajā jautājumā. Visbeidzot, ja biļeti iegādājas no starpnieka, ir pamatoti pieņemt, ka gaisa pārvadātājs ir apstiprinājis biļetes cenas dažādās sastāvdaļas un tādējādi jebkurā gadījumā par tām zina.

30. Jāpatur prātā, ka gaisa pārvadātājs var brīvi veidot savas attiecības ar starpnieku tā, lai varētu iebilst pret noteiktu komercpraksi. Ja gaisa pārvadātājs izmanto starpnieku tīklu savās interesēs, piemēram, lai paplašinātu klientu loku vai lai samazinātu administratīvās izmaksas saistībā ar biļešu pārdošanu, kopumā var uzskatīt, ka tas zina par to komercpraksi un tādējādi ir "apstiprinājis" komisijas maksas iekasēšanu Regulas Nr. 261/2004 2. panta f) punkta izpratnē. Šādā gadījumā, šķiet, ir pamatoti secināt, ka gaisa pārvadātājs nav nepārprotami iebildis pret to, ka starpnieks iekasē komisijas maksu.

31. Tāpat arī tad, ja gaisa pārvadātājs izvēlas sadarboties ar komerciālu biļešu tirdzniecības aģentu, ir pamatoti pieņemt, ka šis pārvadātājs vēlas savās interesēs izmantot attiecīgās mārketinga iespējas. Tādējādi pat tad, ja ar starpnieku nav noslēgts skaidrs līgums, šis pārvadātājs, piekrītot, ka biļeti izsniedz tā pilnvarotais aģents Regulas Nr. 261/2004 2. panta

[11] Spriedums *Harms*, 17. punkts.

[12] Skat. 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, 114. lpp. Autors uzdod jautājumu, kā lai pasažieris zina, cik procentuāli liela daļa no biļetes cenas tiek samaksāta aviosabiedrībai un vai aviosabiedrībai ir zināms starpnieka noteiktās komisijas maksas apmērs.

f) punkta izpratnē, pilnvaro to iekasēt komisijas maksu no saviem klientiem. Un otrādi, ja tas pats gaisa pārvadātājs vēlas novērst, ka trešā persona iekasē šādu komisijas maksu, piemēram, ar tā reputāciju vai uzņēmējdarbības politiku saistītu iemeslu dēļ, tas var neuzsākt komerciālas attiecības ar šo trešo personu vai tās pārtraukt.

32. Tādējādi gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no atbildības tikai izņēmuma gadījumā, ja starpnieks rīkojas pēc savas iniciatīvas bez pārvadātāja iesaistes, apstiprinājuma vai ziņas. Tas attiecas arī uz Komisijas rakstveida apsvērumos minēto situāciju, kad starpnieks piedāvā ekrāna satura ierakstīšanas ("screen scrapping")[13] pakalpojumus un tā uzņēmējdarbības modelis ir balstīts uz datu automātisku iegūšanu no aviosabiedrību tīmekļa vietnēm bez šo aviosabiedrību piekrišanas. Šādos apstākļos judikatūras izpratnē nevar uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs ir "apstiprinājis", ka starpnieks iekasē komisijas maksu par šādiem starpniecības pakalpojumiem.

33. No šāda viedokļa raugoties, Tiesas noteiktais apstiprināšanas kritērijs šķiet lietderīgs rādītājs, lai noteiktu, vai pastāv pietiekama saikne starp gaisa pārvadātāju un starpnieku. Turklāt tas ir salīdzinoši vienkāršs kritērijs, ko var izmantot neatkarīgi no šo attiecību juridiskās būtības. Ciktāl gaisa pārvadātājs var brīvi veidot komercattiecības ar paša izvēlētu starpnieku, šis pārvadātājs nevar atsaukties uz savu iespējamo nezināšanu vai pasivitāti, lai izvairītos no atbildības atlīdzināt pasažierim komisijas maksu, ko šis pasažieris bija samaksājis starpniekam. Katrā ziņā noteicošais faktors ir, ka pārvadātājs zina par komercpartnera uzņēmējdarbības praksi, un tas pielīdzināms tiešai vai klusējot izteiktai piekrišanai šādai praksei.

34. Turklāt jāatgādina – kā Tiesa norādīja spriedumā *Harms*, apstiprināšanas kritērija piemērošana ir līdzeklis, lai sasniegtu Regulā Nr. 261/2004 noteiktos mērķus, proti, nodrošināt pasažieriem augsta līmeņa aizsardzību un panākt šo pasažieru un gaisa pārvadātāju interešu līdzsvaru[14]. Šis konstatējums ir vēl jo acīmredzamāks, ja ņem vērā šādus tā praktiskās piemērošanas aspektus.

35. Iespēja pasažierim atgūt komisijas maksu, ko dod tiesības saņemt atlīdzinājumu saskaņā ar Savienības tiesību aktos paredzēto pamatu, nozīmē, ka tiek ņemtas vērā patērētāju aizsardzības intereses[15], jo šādā gadījumā pasažieris saskaras ar vienu parādnieku. Pretējā gadījumā viņam nāktos vērsties gan pret gaisa pārvadātāju par biļetes cenu, gan pret starpnieku par komisijas maksu. Šāda pieeja radītu ne tikai papildu izmaksas, bet arī ievērojamu risku pasažierim, jo gaisa pārvadātāja un aģenta juridiskās attiecības var būt veidotas dažādi atkarībā no līguma un attiecīgās dalībvalsts tiesību sistēmas. Tādējādi vienotu tiesību saņemt atlīdzinājumu atzīšana, pamatojoties uz Savienības tiesībām, proti, uz Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu kopsakarā ar tās 5. panta 1. punkta a) apakšpunktu[16], būtiski uzlabo pasažiera tiesisko stāvokli.

36. Ja izmanto Savienības tiesībās definētu un vienveidīgi piemērojamu kritēriju, kādu, piemēram, Tiesa ir izstrādājusi spriedumā *Harms*, jebkāda diskusija par starpniekam samaksātās atlīdzības būtību, manuprāt, zaudē jēgu. *KLM* apsvērumi šajā ziņā skaidri parāda, ka šī atlīdzināšanas pienākuma terminoloģiskā kvalifikācija un ekonomiskais sadalījums atšķiras atkarībā no attiecīgās starpniecības tiesiskajām attiecībām un šādās attiecībās dažkārt pat atkarībā no pušu

[13] Skat. spriedumu, 2015. gada 15. janvāris, *Ryanair* (C-30/14, EU:C:2015:10), 16. punkts).

[14] Skat. spriedumu *Harms*, 15. punkts.

[15] Nepieciešamība pilnībā ņemt vērā patērētāju aizsardzības prasības gaisa transporta jomā ir atzīta Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā.

[16] Skat. šo secinājumu 19. punktu.

savstarpēji piemērojamajiem līguma noteikumiem [17]. Tiesiskā drošība tiktu apdraudēta, ja gaisa pārvadātāja un trešo personu savstarpējās attiecības ikreiz būtu jāpārbauda no ekonomiskā un juridiskā viedokļa, lai noteiktu, kuras cenas sastāvdaļas atlīdzina gaisa pārvadātājs. Tādēļ jānosaka vienkārši lietojams kritērijs, piemēram, "apstiprinājums", kas būtu piemērojams neatkarīgi no valsts tiesībām.

37. *Harms* judikatūrā noteiktais subjektīvais kritērijs ir paredzēts, lai zināmā mērā ierobežotu gaisa pārvadātāja atbildību un ņemtu vērā arī tā intereses. Kā jau esmu norādījis šajos secinājumos, gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par savu aģentu uzņēmējdarbības aspektiem tikai tad, ja ir tos apstiprinājis, pat ja tas to ir darījis klusējot [18], un tas jāpierāda saskaņā ar pierādīšanas pienākuma sadales noteikumiem, kuri tiks izskatīti saistībā ar otro prejudiciālo jautājumu. Tādējādi šis kritērijs novērš jebkādu nepamatotu gaisa pārvadātāja atbildības attiecināšanu uz apstākļiem, kurus tas nav varējis ietekmēt.

38. Turklāt jānorāda, ka gaisa pārvadātājam, uzņemoties atbildību, kas izriet no tā komercattiecībām ar starpnieku, nerodas nekādas nelabvēlīgas sekas, jo tam ir iespēja celt regresa prasību pret starpnieku. Šajā ziņā jāatgādina, ka spriedumā *Airhelp* Tiesa atzina, ka Regulā Nr. 261/2004 noteikto pienākumu izpilde neskar gaisa pārvadātāja tiesības saskaņā ar piemērojamām valsts tiesībām prasīt atlīdzinājumu no ikviena, kas izraisījis šā pārvadātāja pienākumu neizpildi, tostarp trešām personām, kā paredzēts šīs regulas 13. pantā. Tiesa uzskatīja, ka saskaņā ar šo regulu gaisa pārvadātāja tiesības pieprasīt kompensāciju nav pakļautas nosacījumam, ka jābūt līgumam, kas saista gaisa pārvadātāju un starpnieku, pie kura bija vērsies pasažieris, lai rezervētu savu lidojumu [19].

39. Lai gan minētais spriedums attiecas tikai uz vienu konkrētu gadījumu, proti, kad starpnieks nav izpildījis gaisa pārvadātājam uzliktu pienākumu, uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 13. pants jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas arī uz citiem valsts tiesībās paredzētajiem kompensācijas veidiem, tostarp regresa prasībām [20]. No šāda viedokļa raugoties, šajā tiesību normā, manuprāt, ir nostiprināts princips, saskaņā ar kuru valsts tiesības papildina šo regulu, lai panāktu pušu interešu līdzsvaru.

2. Par prasību, ka gaisa pārvadātājam jāzina starpniekam samaksātās komisijas maksas precīzs apmērs

40. Ņemot vērā šos apsvērumus, jāizvērtē iesniedzējtiesas uzdotais jautājums pēc būtības, vai Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā paredzētās atlīdzināšanas nolūkā gaisa pārvadātājam precīzi jāzina starpnieka iekasētās komisijas maksas apmērs. Kā paskaidrošu turpmākajā izklāstā, pārāk augstas prasības attiecībā uz šo subjektīvo kritēriju, manuprāt, radītu virkni grūtību.

[17] Katrā ziņā šajos secinājumos *KLM* apsvērumos minētajam nošķirumam "starpniecības komisijas maksa", ko uzņemas pārvadātājs, un "starpniecības izmaksas", ko uzņemas pasažieris, nav juridiskas piemērojamības. Šajā lietā runa ir tikai par tās summas atlīdzinājumu, ko starpnieks iekasējis no pasažiera, un faktiskā situācija ir identiska tai, kas bija pamatā spriedumam *Harms*.

[18] Skat. šo secinājumu 26. un 33. punktu.

[19] Skat. spriedumu, 2021. gada 21. decembris, *Airhelp* (C-263/20, EU:C:2021:1039, 54. un 55. punkts).

[20] Šajā nozīmē skat. Maruhn, J., *BeckOK Fluggastrechte-Verordnung (Ronald Schmidt)*, 33. izd., Minhene, 2025, 13. panta 1. un nākamie punkti, kuros uzskatīts, ka Regulas Nr. 261/2004 13. pants neierobežo gaisa pārvadātāja tiesības celt prasību. Pēc autora domām, pati šī tiesību norma nenosaka tiesības celt prasību, bet gan tās paredz. Šāda prasība var izrietēt vai nu no pamatā esošā līguma, vai no uzņēmējdarbības vadības ("negotiorum gestio") principiem.

41. Pirmkārt, sprieduma *Harms* 20. punktā Tiesa ar atrunu "izņemot, ja šī komisijas maksa ir noteikta, gaisa pārvadātājam to nezinot", šķiet, ir uzsvērusi, ka gaisa pārvadātāju var atbrīvot no atlīdzināšanas, ja tas nav zinājis tikai, ka tiek noteikta komisijas maksa, neuzstājot, ka tam jāzina tās apmērs. Man tas šķiet loģiski, jo, tiklīdz gaisa pārvadātājs vispārīgi zina par komisijas maksas iekasēšanu, tas no sava pilnvarotā aģenta var noskaidrot precīzu tās apmēru. Savukārt, ja komisijas maksas atlīdzināšana būtu atkarīga no tāda faktora kā pārvadātāja informētība par komisijas maksas apmēru, pasažierim netiktu garantēta pietiekama prognozējamība un rastos risks, ka pasažieris mazāk uzticēsies biļetes iegādes procesam.

42. Otrkārt, ja tiktu prasīts, ka gaisa pārvadātājam jāzina starpnieka iekasētās komisijas maksas precīzs apmērs, lai pasažierim atlīdzinātu izdevumus, pārvadātājam varētu rasties kārdinājums negodprātīgi izvairīties no Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā paredzētā atlīdzināšanas pienākuma, necenšoties uzzināt tās apmēru. Pārvadātājs varētu arī apgalvot, ka neko nav zinājis par starpnieka komercpraksi un it īpaši par komisijas maksas iekasēšanu, un tas radītu sarežģītus jautājumus par pierādīšanu valsts tiesās. Tiesvedības laikā jautājums par šo apgalvojumu patiesumu rastos neatkarīgi no tā, ka, manuprāt, ir pilnīgi likumīgi prasīt, ka aviosabiedrībai jābūt pietiekami detalizēti informētai par partneru komercpraksi. Šis aspekts, kas ir būtisks no praktiskā viedokļa, tiks izskatīts, analizējot otro prejudiciālo jautājumu.

43. Tāpēc, ja gaisa pārvadātājs zina par starpnieka darbībām un, iespējams, pat veicina tās, prasība, ka tam jāzina precīzs starpnieka iekasētās komisijas maksas apmērs, ļautu tam galu galā pašam noteikt, ciktāl tas uzņemas atbildību par atlīdzināšanu saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu. Šī tiesību norma tādējādi daļēji zaudētu jēgu par labu pasažieriem.

44. Treškārt, prasība, ka gaisa pārvadātājam jābūt labi informētam par starpnieka komercpraksi, it īpaši par iekasēto komisijas maksu, var radīt sekas, ka pasažieris atsakās no iespējas izmantot starpnieka pakalpojumus un dod priekšroku rezervācijai tieši pie gaisa pārvadātāja, neraugoties uz to, ka starpnieki varētu piedāvāt izdevīgākas biļešu cenas. Šādas pasažieru iepirkšanās paradumu izmaiņas varētu ekonomiski kaitēt starpnieku darbībai, kuri tirgū pilda pozitīvu funkciju, dažādojot ceļojumu piedāvājumus patērētājiem un palielinot aviosabiedrību klientu loku par labu šiem patērētājiem [21].

45. Visbeidzot, ceturtkārt, ja tiktu prasīts, ka gaisa pārvadātājam jāzina precīzs komisijas maksas apmērs, visticamāk, gaisa pārvadātājs tiktu atbrīvots no pienākuma atlīdzināt pasažierim komisijas maksu, un pasažierim būtu jāvēršas pie starpnieka, lai saņemtu atlīdzību, izmantojot potenciāli dārgas procedūras. Strīdīgā summa, proti, komisijas maksa, kā tas redzams šajā lietā, ir samērā neliela. Tas acīmredzami būtu pretrunā Regulas Nr. 261/2004 pirmajā apsvērumā noteiktajam mērķim nodrošināt pasažieriem augstu aizsardzības līmeni un ar šo regulu ieviestajai atlīdzināšanas procedūru vienkāršošanai. Iepriekšējos punktos izklāstīto iemeslu dēļ es uzskatu, ka attiecībā uz "zināšanu" sprieduma *Harms* izpratnē pietiek ar to, ka gaisa pārvadātājs atzīst starpnieka lomu un piekrīt, ka starpnieks īsteno darbības par komisijas maksu, turklāt konkrētajā gadījumā pārvadātājam nav jāzina precīzs šīs maksas apmērs.

[21] Skat. Seyffert, W., Conradt, L., un Laib, S., *Flugbuchung über Dritte – warum Online-Reiseportale unter dem (Haftungs)-Radar fliegen*, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2021, Nr. 11, 563. lpp. Autori norāda, ka tiešsaistes portālu izmantošana ir patērētāja interesēs, lai varētu vieglāk salīdzināt lidojumu piedāvājumus, taču no tiem gūst labumu arī aviosabiedrības.

C. Par otro prejudiciālo jautājumu

46. Ar otro prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai attiecībā uz tiesībām saņemt atlīdzinājumu saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu pasažierim, kas vēlas to saņemt no gaisa pārvadātāja, ir pienākums pierādīt, ka gaisa pārvadātājs bija pienācīgi zinājis par starpniecības komisijas maksu.

47. Ja Tiesa uz pirmo prejudiciālo jautājumu atbildētu tā, kā esmu ierosinājis, šķiet, uz otro jautājumu nav nepieciešams atbildēt, lai atrisinātu strīdu pamatlietā. Šajā lietā ir skaidrs, ka *KLM* zināja, ka starpnieks *Opodo* iekasē komisijas maksu. Turklāt atbildētājas un *Opodo* sadarbības līgumā starpniecība bija viens no sadarbības elementiem. Nav strīda arī par to, ka *KLM*, zinot par starpnieka komercpraksi, principā bija piekritusi komisijas maksas maksāšanai.

48. Tā kā šajā lietā konstatēta gaisa pārvadātāja "zināšana", kā prasīts spriedumā *Harms*, pamatlietā vairs nav vajadzības noteikt, kam šajā ziņā ir pierādīšanas pienākums. Tāpēc tikai pilnīguma labad izklāstīšu dažas pārdomas par pierādīšanas pienākuma sadali "parastā situācijā", kad pasažieris prasa atlīdzināt biļetes cenu.

49. Vispirms jāatgādina, ka pasažieriem un gaisa pārvadātājiem savas tiesības prasīt atlīdzinājumu dalībvalstu tiesās jāīsteno saskaņā ar valsts tiesībās noteikto kārtību, kā tas it īpaši izriet no Regulas Nr. 261/2004 22. apsvēruma. Noteikumus par pierādīšanas pienākumu civiltiesiskās atbildības lietās principā reglamentē minētās valsts procedūras.

50. Atkāpjoties no šā principa, Regulā Nr. 261/2004 ir paredzētas vairākas tiesību normas, kas tieši attiecas uz pierādīšanas pienākumu, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu. Tās jo īpaši ir šīs regulas 5. panta 3. un 4. punktā paredzētās tiesību normas, ar kurām gaisa pārvadātājam tiek uzlikti konkrēti pienākumi lidojuma atcelšanas gadījumā, kā arī tiek uzlikts pienākums pierādīt šo pienākumu izpildi. Turklāt pierādīšanas pienākuma sadales noteikumus var izsecināt arī no minētās regulas tiesību normu interpretācijas, kas turklāt ir apstiprināta judikatūrā.

51. Tādējādi šajā nozīmē Tiesa jau ir atzinusi, ka attiecīgā gaisa pārvadātāja atbildība par maršruta maiņas piedāvāšanu un organizēšanu atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta b) apakšpunktam nozīmē, ka tam ir jāpierāda, ka šādi organizētā maršruta maiņa ir veikta pēc iespējas īsākā laikā [22]. Ņemot vērā šos apsvērumus un tā kā šajā regulā nav nevienas tiešas tiesību normas, kā arī to, ka spriedumā *Harms* Tiesa nav sniegusi nekādu formālu skaidrojumu, ir nepieciešams interpretēt minētās regulas atbilstošās tiesību normas.

52. Šajā kontekstā jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā gaisa pārvadātājam ir noteikts pienākums atlīdzināt biļetes cenu neatkarīgi no lidojuma atcelšanas iemesla. Pretēji pienākumam izmaksāt kompensāciju pasažieriem, pamatojoties uz šīs regulas 7. pantu, atlīdzināšanas pienākumam nav izņēmumu saistībā ar ārkārtēju apstākļu iestāšanos [23]. Tādējādi atlīdzināšanas pienākums, šķiet, ir plašāks nekā pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem. No šāda viedokļa raugoties, gaisa pārvadātāja pienākums atlīdzināt biļetes iegādes cenu, manuprāt, nozīmē, ka tam ir arī jāpierāda, ka attiecīgā gadījumā atsevišķi šīs cenas elementi nav jāatlīdzina.

[22] Spriedums, 2019. gada 29. jūlijs, *Rusu* (C-354/18, EU:C:2019:637, 61. punkts).

[23] Skat. spriedumu, 2023. gada 8. jūnijs, *Austrian Airlines* (Repatriācijas lidojums) (C-49/22, EU:C:2023:454, 45. punkts).

53. Šis secinājums ir vēl pārliecinošāks, jo atgādināšu – starpnieks darbojas kā gaisa pārvadātāja pilnvarotais aģents, un tas pamato pieņēmumu, ka gaisa pārvadātājs zina par sava aģenta komercpraksi [24]. Proti, gaisa pārvadātājs ir vislabāk informēts par savu starpnieku praksi. Kā jau norādīju šajos secinājumos [25], gaisa pārvadātājs ir arī labākā situācijā, lai iebilstu pret starpnieku praksi attiecībā uz komisijas maksām, un tādējādi tiek prezumēts, ka tas ir piekritis, ka pasažieriem tiek prasīta komisijas maksa, bet pasažieri šajā ziņā nevar to nekādi ietekmēt [26]. Savukārt, ir acīmredzams, ka pierādīšanas pienākuma uzlikšana pasažierim radītu tam ievērojamas grūtības un tas neatbilstu mērķim nodrošināt pasažieriem augsta līmeņa aizsardzību.

54. Visbeidzot, man šķiet, ka spriedumā *Harms* ir sniegtas dažas norādes par labu interpretācijai, saskaņā ar kuru pierādīšanas pienākums ir gaisa pārvadātājam. Tiesa ir uzskatījusi, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 5. panta 1. punktā noteiktajām tiesību normām attiecībā uz atlīdzināšanas pienākumu gaisa pārvadātājam ir pienākums atlīdzināt komisijas maksu, ko iekasējis starpnieks, izņemot, ja gaisa pārvadātājs nav bijis obligāti informēts. Tādējādi var secināt – ja gaisa pārvadātājs nezina par komisijas maksu, tas ir *izņēmums no noteikuma*. Ieviešot šo noteikuma un izņēmuma attiecību, Tiesa netieši ir izvirzījusi pierādīšanas pienākuma noteikumu, saskaņā ar kuru gaisa pārvadātājam jāpierāda, ka tas nav pienācīgi zinājis par starpnieka darbībām un ka tas nav piekritis šādu darbību veikšanai par komisijas maksu [27].

55. Ņemot to vērā, es nevaru atstāt bez ievērības Komisijas izvirzīto argumentu, ka jāizvairās no pierādīšanas pienākuma sadales par sliktu gaisa pārvadātājam, ciktāl šādas sadales rezultātā tam būtu jāpierāda fakta neesamība [28]. Tādā gadījumā gaisa pārvadātājam būtu jāpierāda "negatīvs fakts", un praksē tas ir neiespējami [29], vēl jo vairāk tāpēc, ka tas ietvertu tā iekšējo pārliecību ("forum internum"). Lai izvairītos no šādām nevēlamām sekām un pienācīgi ņemtu vērā gaisa pārvadātāja intereses, prasībām attiecībā uz pierādīšanas pienākuma pāreju nevajadzētu būt pārāk stingrām.

56. Šā iemesla dēļ es, tāpat kā Komisija, uzskatu, ka gaisa pārvadātāji jau izpilda pierādīšanas pienākumu, ciktāl tie pierāda, ticami izklāstot visus attiecīgos kontekstuālos apstākļus, ka nav zinājuši, ka starpnieks īsteno komercpraksi, par to saņemot komisijas maksu, un nav tai piekrituši. Šādā gadījumā pasažierim būtu pamatotā veidā jāpierāda, ka gaisa pārvadātāja un starpnieka sadarbība bija veidota tā, ka gaisa pārvadātājam bija jāzina, ka starpnieks par biļešu pārdošanu ietur komisijas maksu, un ka pārvadātājs tam bija piekritis.

57. Manuprāt, šāda interpretācija vislabāk atspoguļo mērķi panākt pasažieru un gaisa pārvadātāju interešu līdzsvaru, ko Savienības likumdevējs bija vēlējies sasniegt, pieņemot Regulu Nr. 261/2004 [30]. Tādējādi ierosinu iesniedzējtiesai atbildēt – lai gaisa pārvadātāju atbrīvotu no

[24] Skat. šo secinājumu 29. punktu.

[25] Skat. šo secinājumu 30. punktu.

[26] Skat. šo secinājumu 27. punktu.

[27] Šajā nozīmē skat. Degott, P., Schmidt, R., *BeckOK Fluggastrechte-Verordnung*, C.H. Beck, 33. izd., Minhene, 2025, 8. panta 4.b punkts.

[28] Skat. 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) Nº 261/2004", minēts iepriekš. Autors norāda uz pierādīšanas pienākuma taisnīgas sadales grūtībām. No vienas puses, autors uzskata, ka pierādīšanas pienākums nebūtu jāuzņemas pasažierim. No otras puses, autors uzskata, ka juridiskā prezumpcija, ka gaisa pārvadātājs bijis informēts par komisijas maksu, nepamatoti kaitētu aviosabiedrību interesēm.

[29] Tādējādi, kā Tiesa ir pastāvīgi lēmusi, Savienības tiesību normās nav noteikts pienākums pierādīt negatīvu faktu (skat. spriedumus, 1988. gada 24. marts, Komisija/Itālija (104/86, EU:C:1988:171, 11. punkts), un 2024. gada 4. jūlijs, *EUIPO*/KD (C-5/23 P, EU:C:2024:575, 47. punkts).

[30] Skat. spriedumus, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 67. punkts), kā arī 2021. gada 22. aprīlis, *Austrian Airlines* (C-826/19, EU:C:2021:318, 39. punkts).

pienākuma atlīdzināt minēto komisijas maksu, tam jāpierāda, ka tas nav zinājis, ka starpnieks savu darbību ietvaros iekasē komisijas maksas, un nav tām piekritis. Gaisa pārvadātājs jau izpilda pierādīšanas pienākumu, ticami izklāstot visus attiecīgos kontekstuālos apstākļus.

VI. Secinājumi

58. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) uzdotajiem jautājumiem atbildēt šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 8. panta 1. punkta a) apakšpunkts kopsakarā ar tās 5. panta 1. punkta a) apakšpunktu

jāinterpretē tādējādi, ka:

– biļetes cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu atlīdzinājuma summu, kura lidojuma atcelšanas gadījumā gaisa pārvadātājam jāizmaksā pasažierim, ietver pasažiera samaksātās summas un gaisa pārvadātāja saņemtās summas starpību, kas atbilst komisijas maksai, ko saņēmis uzņēmums, darbojoties abu minēto starpnieka statusā, un gaisa pārvadātājam nevar prasīt zināt precīzu šīs komisijas maksas apmēru;

– lai gaisa pārvadātāju atbrīvotu no pienākuma atlīdzināt minēto komisijas maksu, tam jāpierāda, ka tas nav zinājis, ka starpnieks savas darbības ietvaros iekasē komisijas maksas, un nav tām piekritis. Gaisa pārvadātājs jau izpilda pierādīšanas pienākumu, ticami izklāstot visus attiecīgos kontekstuālos apstākļus.