Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
PRIITA PIKAMÄEA
přednesené dne 23. září 2021 [1]

Věc C-263/20

Airhelp Limited
proti
Laudamotion GmbH

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letů – Rezervace letu prostřednictvím elektronické platformy – Posunutí hodiny odletu na dřívější čas – Obdržení informace o posunutí hodiny odletu na dřívější čas na e-mailovou adresu – Rozsah informační povinnosti provozujícího leteckého dopravce – Směrnice 2000/31/ES – Služby informační společnosti – Článek 11 – Podání objednávky – Fikce doručení“

I. Úvod

1. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) se týká výkladu čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 [2], jakož i článku 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu („směrnice o elektronickém obchodu“) [3].

2. Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností Airhelp Limited a Laudamotion GmbH ve věci odmítnutí posledně uvedené vyplatit náhradu škody cestujícím v letecké dopravě, jejichž právním nástupcem je společnost Airhelp, a to z důvodu posunutí hodiny jejich odletu na dřívější čas. Právní otázka, zda posunutí hodiny odletu na dřívější čas může zakládat nárok na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004, byla podrobně řešena ve stanoviscích, která jsem přednesl ve spojených věcech C-188/20, Azurair, a C-196/20, Eurowings, jakož i ve věcech C-196/20, Corendon Airlines, a C-146/20, Austrian Airlines (dosud nezveřejněné).

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Úř. věst. 2004, L 46, s. 1.

[3] – Úř. věst. 2000, L 178, s. 1; Zvl. vyd. 13/25, s. 399.

3. V souladu se žádostí Soudního dvora se toto stanovisko omezí na analýzu druhé předběžné otázky, kterou se předkládající soud v podstatě táže, zda dodržení povinnosti informovat cestující o zrušení letu včas musí být posuzováno výlučně z hlediska čl. 5 odst. 1 písm. c) bodů i) až iii) nařízení č. 261/2004, s vyloučením použití vnitrostátního práva týkajícího se doručování elektronických komunikací, které bylo přijato za účelem provedení směrnice 2000/31.

II. Právní rámec

A. Nařízení č. 261/2004

4. Článek 2 nařízení č. 261/2004 stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

l) „zrušením“ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.“

5. Článek 5 tohoto nařízení stanoví v odstavcích 1 a 4:

„1. V případě zrušení letu:

a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;

b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přesměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže

   i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo

   ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo

   iii) nejsou informování o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[...]

4. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci.“

6. Článek 7 uvedeného nařízení zní následovně:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

[...]“

7. Článek 13 téhož nařízení stanoví:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody podle použitelných právních předpisů.“

B. Směrnice 2000/31

8. Článek 11 odst. 1 směrnice 2000/31 zní takto:

„Členské státy zajistí, aby, s výjimkou odlišných ujednání stran, kterými nejsou spotřebitelé, podá-li příjemce služby objednávku technickými prostředky, se uplatnily následující zásady:

– poskytovatel služby je povinen příjemci neprodleně elektronickou cestou potvrdit příjem objednávky,

– objednávka a potvrzení o přijetí byly považovány za přijaté, pokud strany, kterým jsou určeny, k nim mají přístup [...]“

III. Skutkový základ sporu, původní řízení a předběžné otázky

9. Dva výše uvedení cestující v letecké dopravě si rezervovali let z Palmy de Mallorca (Španělsko) do Vídně (Rakousko) provozovaný leteckým dopravcem Laudamotion prostřednictvím výše uvedené elektronické rezervační platformy. Při rezervaci na této platformě poskytli tito cestující své soukromé e-mailové adresy a telefonní čísla. Platforma rezervovala let na jméno cestujících u společnosti Laudamotion, přičemž v průběhu této rezervace vytvořila specifickou e-mailovou adresu pro uvedenou rezervaci. Tato adresa byla jedinou adresou pro kontaktování cestujících, kterou letecký dopravce znal.

10. Let, jehož odlet byl původně plánován na 14. června 2018 ve 14:40 hodin a přílet v 17:05 hodin stejného dne, byl leteckým dopravcem posunut na dřívější čas o více než šest hodin, a sice na 8:25 hodin.

11. Společnost Airhelp, na kterou oba cestující převedli svá případná práva na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004, podala žalobu k Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu, Rakousko). Tvrdila, že letecký dopravce Laudamotion je povinen zaplatit na základě čl. 7 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení celkovou částku 500 eur pro oba cestující, zejména z důvodu posunutí hodiny odletu na dřívější čas o více než šest hodin, o kterém byli cestující informováni až dne 10. června 2018 prostřednictvím jimi poskytnuté soukromé e-mailové adresy.

12. Společnost Laudamotion zpochybnila opodstatněnost žádosti společnosti Airhelp z důvodu, že posunutí hodiny odletu na dřívější čas bylo oznámeno včas, a to ve dnech 23. a 29. května 2018 na e-mailovou adresu poskytnutou rezervační platformou.

13. Vzhledem k tomu, že Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu) žalobu společnosti Airhelp zamítl, podala tato společnost odvolání k Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu, Rakousko), který je předkládajícím soudem. Předkládající soud se zabývá zejména otázkou, zda posunutí hodiny odletu na dřívější čas představuje jeho zrušení ve smyslu nařízení č. 261/2004, a rozsahem informační povinnosti provozujícího leteckého dopravce.

14. 1V tomto ohledu předkládající soud uvádí, že sdílí názor Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo)[4], podle kterého může větší než drobné posunutí hodiny plánovaného času odletu na dřívější čas zakládat nárok na náhradu podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení a podle kterého jde o nerespektování letového řádu, pokud je čas odletu uspíšen o několik hodin.

15. Pokud jde o otázku, zda byli cestující v původním řízení řádně informováni o posunutí hodiny jejich letu na dřívější čas, předkládající soud uvádí, že podle rakouských právních předpisů provádějících směrnici 2000/31 vzniká fikce doručení nejen v případech uvedených v čl. 11 odst. 1 této směrnice, ale rovněž při pouhé výměně emailové pošty. To by v projednávaném případě znamenalo, že se má za to, že cestující byl o posunutí hodiny svého letu na dřívější čas informován, pokud si tento cestující může zprávu s oznámením provozujícího leteckého dopravce otevřít. Předkládající soud se proto táže, jestli je za účelem určení, zda byli cestující řádně informováni o posunutí hodiny jejich odletu na dřívější čas, třeba použít vnitrostátní právní předpisy, směrnici 2000/31 nebo nařízení č. 261/2004.

16. Za těchto podmínek se Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) a článek 7 [nařízení č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že cestující má nárok na náhradu v případě, že je čas odletu přesunut z původních 14:40 hod. na 8:25 hod. stejného dne?

2) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) body i) až iii) nařízení (ES) č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že ověření, zda byl cestující informován o zrušení letu, musí být provedeno výlučně podle tohoto ustanovení a brání použití vnitrostátní právní úpravy o doručování, která byla přijata v souvislosti s provedením [směrnice 2000/31] a která obsahuje fikci doručení?

3) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) body i) až iii) nařízení č. 261/2004 a článek 11 [směrnice 2000/31] vykládány v tom smyslu, že v případě rezervace letu cestujícím prostřednictvím rezervační platformy, pokud cestující uvedl své telefonní číslo a svou e-mailovou adresu, avšak rezervační platforma přeposlala leteckému dopravci telefonní číslo

[4] – Podle informací uvedených v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce byl tento názor vyjádřen v tiskové zprávě Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) pod číslem 89/2015, X ZR 59/14, která byla vydána v návaznosti na rozhodnutí, kterým bylo žádosti vyhověno.

a e-mailovou adresu automaticky vygenerovanou rezervační platformou, musí být doručení oznámení o posunutí hodiny odletu na dřívější čas na automaticky vygenerovanou e-mailovou adresu považováno za informování resp. doručení vyrozumění o posunutí hodiny odletu na dřívější čas, ačkoliv rezervační platforma vyrozumění leteckého dopravce cestujícímu nepřepošle nebo mu jej přepošle se zpožděním?“

IV. Řízení před Soudním dvorem

17. Předkládací rozhodnutí ze dne 26. května 2020 došlo kanceláři Soudního dvora dne 15. června 2020.

18. Účastníci původního řízení, jakož i Evropská komise předložili písemná vyjádření ve lhůtě stanovené článkem 23 statutu Soudního dvora Evropské unie.

19. Na všeobecné schůzi konané dne 27. dubna 2021 Soudní dvůr rozhodl, že se nebude konat jednání.

V. Právní analýza

A. Ke druhé předběžné otázce

20. Podstatou druhé předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda dodržení povinnosti informovat cestující o zrušení letu včas musí být posuzováno výlučně podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodů i) až iii) nařízení č. 261/2004. V případě kladné odpovědi by totiž toto nařízení bránilo použití vnitrostátního práva upravujícího doručování elektronické komunikace, které bylo přijato za účelem provedení směrnice 2000/31.

21. Jak podrobně vysvětlím níže, jsem toho názoru, že dodržení povinnosti informovat cestující o zrušení letu včas musí být posuzováno *výlučně* z hlediska čl. 5 odst. 1 písm. c) bodů i) až iii) nařízení č. 261/2004. Tento výklad vyplývá ze znění a současně z cíle relevantních ustanovení.

22. Oddíl 3 kapitoly II této směrnice obsahuje ustanovení o uzavírání smluv elektronickou cestou. Článek 11 odst. 1 uvedené směrnice, nadepsaný „Podání objednávky“, stanoví, že členské státy zajistí, aby, podá-li příjemce služby objednávku elektronickými prostředky, poskytovatel služby je povinen „příjemci neprodleně elektronickou cestou potvrdit příjem objednávky“ (první odrážka) a aby „objednávka a potvrzení o přijetí byly považovány za přijaté, pokud strany, kterým jsou určeny, k nim mají přístup“ (druhá odrážka).

23. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že pokud informace o zrušení nepředstavují „objednávku“ ani „potvrzení o přijetí“ ve smyslu článku 11 směrnice 2000/31, vnitrostátní právní úprava dotčená ve věci v původním řízení jde nad rámec této směrnice v rozsahu, v němž stanoví, že se pravidlo týkající se doručení použije nejen na „objednávky“ a „potvrzení o přijetí“, ale na všechny další právně relevantní elektronické dokumenty, včetně dokumentů týkajících se rezervace letů. Podle informací poskytnutých předkládajícím soudem platí, že jak čl. 11 odst. 1 druhá odrážka směrnice 2000/31, tak vnitrostátní ustanovení provádějící toto ustanovení stanoví „fikci doručení“, která v podstatě nastává v okamžiku, kdy je možné otevřít zprávu s oznámením [5].

[5] – Viz stranu 10 předkládacího rozhodnutí.

24. Dále je třeba poznamenat, že informace uvedené v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 jsou informace poskytované „v případě zrušení letu“, kterými jsou dotčení cestující „o zrušení informováni“. Je zjevné, že tyto informace týkající se zrušení nejsou ani „objednávkou“ ani „potvrzením o přijetí“ ve smyslu článku 11 směrnice 2000/31. Pro účely analýzy je tedy třeba mít za to, že dotčené právní akty jsou v zásadě sděleními, jejichž předmět je odlišný.

25. Dodávám, že ze znění čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 nelze vyvodit, že způsob, kterým se musí výše uvedené informace k cestujícímu dostat, je omezen na elektronické prostředky. Naopak jediným požadavkem je, aby „dotčení cestující byli informováni o zrušení letu“, což v zásadě umožňuje jiné prostředky komunikace. Je pravda, že s ohledem na zvláštní význam, který má tento typ informací pro účinný výkon práv přiznaných nařízením č. 261/2004, je nezbytné, aby zvolený komunikační prostředek byl přiměřený a přizpůsobený požadavkům letecké přepravy cestujících [6].

26. Poukazuji na ještě důležitější skutečnost, že podle čl. 5 odst. 4 nařízení č. 261/2004 je na provozujícím leteckém dopravci, aby „prokázal“, že informoval cestující o zrušení letu, jakož i lhůtu, ve které tak učinil. Okolnost, že důkazní břemeno spočívá na provozujícím leteckém dopravci [7], přispívá k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, uvedené v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004.

27. V předmětném kontextu je nezbytné připomenout význam tohoto legislativního cíle vzhledem k tomu, že podle ustálené judikatury je pro výklad ustanovení unijního práva třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí [8]. V rozsudku Krijgsman Soudní dvůr zdůraznil význam povinnosti předložit důkaz o doručení informací cestujícímu, která vyplývá z čl. 5 odst. 4 nařízení č. 261/2004, pro ochranu jeho práv [9]. Cestujícímu totiž musí být při obdržení této informace umožněno reagovat včas na zrušení letu a omezit tak obtíže, které z toho vyplývají, a uplatnit svá práva vůči leteckému dopravci.

28. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že čl. 11 odst. 1 druhá odrážka směrnice 2000/31 má za následek obrácení důkazního břemene, jelikož objednávky a potvrzení o přijetí jsou „považovány za přijaté“, pokud strany, kterým jsou určeny, k nim mají přístup. Taková fikce „řádného přijetí“ informace, která má být cestujícímu poskytnuta, je podle mého názoru neslučitelná s důkazním břemenem uloženým leteckým dopravcům nařízením č. 261/2004, jelikož na základě této fikce by bylo bezvýhradně na cestujícím, aby prokázal, že informace včas neobdržel.

29. Předložení takového důkazu v praxi se mi jeví nadmíru obtížné, což ohrožuje dosažení již cíle ochrany cestujících v letecké dopravě uvedeného v bodě 28 tohoto stanoviska. V případě, že by došlo k problémům v komunikaci souvisejícím s lidskými chybami nebo technickými závadami, by totiž uložení povinnosti cestujícímu prokázat, že nemá k dispozici žádné sdělení obsahující informace uvedené v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, znamenalo vyžadovat po něm, aby

[6] – Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Čl. 1-19 VO (EG) č. 261/2004, článek 5, body 23 a 25, uvádí, že nejsou dány žádné formální požadavky na způsob, jakým mají být informace o zrušení letu podány cestujícímu. Autor nicméně doporučuje vybrat takový komunikační prostředek, který zajistí, aby byl cestující skutečně informován o zrušení letu. Pokud cestující namítne, že zprávu neobdržel, je na dopravci, aby prokázal, že cestující o zrušení informován byl a kdy se tak stalo.

[7] – Viz sdělení Komise – Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (Úř. věst. 2016, C 214, s. 5), bod 3.2.5. nadepsaný „Důkazní břemeno v případě zrušení“.

[8] – Rozsudky ze dne 16. listopadu 2016, Hemming a další (C-316/15, EU:C:2016:879, bod 27), a ze dne 11. května 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, bod 24).

[9] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. května 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, body 23 až 28).

prokázal neověřitelné, nebo jinak řečeno, aby učinil nemožné. Je přitom zjevné, že zásada, podle které „nemožné nezavazuje“ *(impossibilium nulla obligatio est*), uznaná v unijním právním řádu [10], takovému přístupu brání.

30. Článek 5 odst. 4 nařízení č. 261/2004 představuje ve vztahu k ustanovením směrnice 2000/31 *lex specialis* v rozsahu, v němž ukládá zvláštní povinnosti, pokud jde o způsob, jakým musí být informace sdělena cestujícím. S ohledem na zájem cestujících na tom, aby byli informováni o veškerých případných nepředvídaných okolnostech, které podstatně ovlivňují letový řád, a s ohledem na nepříjemnosti, které obecně vyplývají ze zrušení letu, mám za to, že pouhá fikce „řádného přijetí“ vůbec nesplňuje zvýšené požadavky v oblasti letecké přepravy cestujících.

31. S ohledem na výše uvedené úvahy mám za to, že požadavek informování stanovený v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodech i) až iii) nařízení č. 261/2004 ve spojení s odstavcem 4 téhož článku brání použití ustanovení vnitrostátního práva, která provádějí směrnici 2000/31, podle nichž se elektronické zprávy považují za přijaté, takže k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě je třeba ověřit splnění povinnosti informovat cestujícího o zrušení letu výlučně z hlediska tohoto nařízení.

32. Tentýž závěr platí, pokud jde o nedodržení úrovně ochrany spotřebitele stanovené nařízením č. 261/2004, pokud jde o neharmonizovaná ustanovení vnitrostátního práva uvedená v předkládacím usnesení, která v rámci provedení článku 11 směrnice 2000/31 rozšířila původní věcnou působnost z objednávek a potvrzení o přijetí na další elektronická sdělení, zejména na elektronická sdělení týkající se zrušení letu.

33. V tomto ohledu je třeba připomenout, jak uvedl Soudní dvůr ve své judikatuře, že u většiny aspektů elektronického obchodu není cílem směrnice 2000/31 „harmonizace hmotněprávních ustanovení, ale jejím cílem je definování ‚koordinované oblasti‘, v rámci níž mechanismus článku 3 musí podle dvacátého druhého bodu odůvodnění této směrnice umožnit, aby služby informační společnosti byly v zásadě podřízeny právní úpravě členského státu, v němž je poskytovatel usazen“ [11]. Tento výklad potvrzují body 6, 7, 10 a 22 odůvodnění této směrnice.

34. Vzhledem k tomu, že se vnitrostátní zákonodárce rozhodl – dobrovolně, aniž to unijní právo výslovně požaduje – rozšířit působnost harmonizovaných pravidel o elektronickém obchodu na další prvky, které směrnice 2000/31 neupravuje, nelze tato ustanovení považovat za součást harmonizovaných právních předpisů o elektronickém obchodu. V tomto případě vyvstává spíše otázka slučitelnosti ustanovení vnitrostátního práva s ustanoveními nařízení č. 261/2004.

35. Bez ohledu na to, zda byla dotčená vnitrostátní ustanovení přijata – ať již správně, nebo nesprávně – v rámci provedení směrnice 2000/31, lze legitimně uzavřít, že jsou v rozporu s cílem sledovaným nařízením č. 261/2004. V důsledku toho je třeba vykládat čl. 5 odst. 1 písm. c) body i) až iii) nařízení č. 261/2004 ve spojení s odstavcem 4 tohoto článku v tom smyslu, že brání ustanovením vnitrostátního práva, která jsou založena na článku 11 směrnice 2000/31.

[10] – Viz rozsudky ze dne 3. března 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, bod 42); ze dne 20. prosince 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, bod 96), a ze dne 6. listopadu 2018, Scuola Elementare Maria Montessori v. Komise a Komise v. Ferracci (C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 79).

[11] – Rozsudek ze dne 25. října 2011, eDate Advertising a další (C-509/09 a C-161/10, EU:C:2011:685, bod 57).

B. Odpověď na druhou předběžnou otázku

36. Z výše uvedených důvodů navrhuji odpovědět na druhou předběžnou otázku tak, že čl. 5 odst. 1 písm. c) body i) až iii) nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že povinnost informovat cestujícího o zrušení letu musí být dodržena výlučně z hlediska uvedeného nařízení, což brání použití vnitrostátních ustanovení zakládajících fikci přístupu k elektronické komunikaci.

VI. Závěry

37. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na druhou předběžnou otázku položenou Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) následovně:

„Článek 5 odst. 1 písm. c) i) až iii) nařízení (ES) č. 261/2004 Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že povinnost informovat cestujícího o zrušení letu musí být dodržena výlučně z hlediska uvedeného nařízení, což brání použití vnitrostátních ustanovení zakládajících fikci přístupu k elektronické komunikaci.“