



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

P. PIKAMÄE

fremsat den 23. september 2021¹

Sag C-263/20

Airhelp Limited

mod

Laudamotion GmbH

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig))

»Præjudiciel forelæggelse – luftfart – forordning (EF) nr. 261/2004 – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved aflysning eller lange forsinkelser – reservation af en flyvning via en elektronisk platform – fremrykning af afgangstidspunktet – modtagelse af oplysningen om fremrykning af flyvningen på en e-mailadresse – omfanget af det transporterende luftfartsselskabs underretningspligt – direktiv 2000/31/EF – informations-samfundstjenester – artikel 11 – ordreafgivelse – formodning om modtagelse«

I. Indledning

1. Anmodningen om præjudiciel afgørelse, der er indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig), vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91² samt af artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/31/EF af 8. juni 2000 om visse retlige aspekter af informations-samfundstjenester, navnlig elektronisk handel, i det indre marked («Direktivet om elektronisk handel»)³.

2. Anmodningen er indgivet i forbindelse med en tvist mellem Airhelp Limited og Laudamotion GmbH vedrørende sidstnævntes afslag på at yde kompensation til luftfartspassagerer, i hvis rettigheder Airhelp er indtrådt, som følge af fremrykningen af deres flyafgang. Det retlige spørgsmål om, hvorvidt fremrykningen af afgangstidspunktet kan give ret til kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004, er blevet behandlet indgående i mit forslag til afgørelse i de forenede sager C-188/20, Azurair, og C-196/20, Eurowings, samt i sagerne C-146/20, Corendon Airlines, og C-270/20, Austrian Airlines (verserende).

¹ – Originalsprog: fransk.

² – EUT 2004, L 46, s. 1, berigtiget i EUT 2016, L 321, s. 83.

³ – EFT 2000, L 178, s. 1.

3. I overensstemmelse med Domstolens anmodning begrænser det foreliggende forslag til afgørelse sig til en analyse af det andet præjudicielle spørgsmål, hvorved den forelæggende ret nærmere bestemt ønsker oplyst, om overholdelsen af forpligtelsen til rettidigt at give passageren meddelelse om aflysningen udelukkende skal undersøges ud fra artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), i forordning nr. 261/2004, hvilket dermed udelukker anvendelsen af nationale regler om modtagelse af elektroniske meddelelser, som er udstedt med henblik på gennemførelse af direktiv 2000/31.

II. Retsforskrifter

A. Forordning nr. 261/2004

4. Artikel 2 i forordning nr. 261/2004 lyder som følger:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

l) »aflysning«: en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres.«

5. Forordningens artikel 5, stk. 1 og 4, bestemmer:

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

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

b) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2, samt i tilfælde af omlægning af rejsen når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være tidligst dagen efter det planlagte afgangstidspunkt, bistand som specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c)

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller

ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller

iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[...]

4. Bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen, påhviler det transporterende luftfartsselskab.«

6. Forordningens artikel 7 har følgende ordlyd:

»1. Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

[...]«

7. Samme forordnings artikel 13 fastsætter:

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

B. Direktiv 2000/31

8. Artikel 11, stk. 1, i direktiv 2000/31 har følgende ordlyd:

»Medlemsstaterne sikrer, at nedenstående principper finder anvendelse, når tjenestemodtageren afgiver sin ordre elektronisk, medmindre andet er aftalt i handelskøb:

- tjenesteyderen skal bekræfte modtagelsen af tjenestemodtagerens ordre uden unødige forsinkelse og elektronisk
- ord[r]en og bekræftelsen af dens modtagelse anses for modtaget, når parterne, som de er adresseret til, har adgang til dem.«

III. Sagens faktiske omstændigheder, retsforhandlingerne i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

9. To luftfartspassagerer reserverede et fly fra Palma de Mallorca (Spanien) til Wien (Østrig) med luftfartsselskabet Laudamotion via en elektronisk reservationsplatform. I forbindelse med reservationen på denne platform oplyste passagererne deres private e-mailadresser og telefonnumre. Platformen foretog reservationen af flyet ved Laudamotion i passagerernes navn og genererede i forbindelse med reservationen en e-mailadresse udelukkende til brug for denne reservation. Dette var den eneste adresse, som luftfartsselskabet havde kendskab til med henblik på at kontakte passagererne.

10. Flyet, som oprindeligt skulle afgå den 14. juni 2018 kl. 14.40 og ankomme kl. 17.05, blev rykket mere end seks timer frem af luftfartsselskabet til kl. 8.25.

11. Airhelp, til hvem de to passagerer overdrogede deres eventuelle rettigheder til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004, anlagde sag ved Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig). Airhelp gjorde gældende, at luftfartsselskabet Laudamotion i henhold til forordningens artikel 7, stk. 1, litra a), skulle betale et samlet beløb på 500 EUR for de to passagerer, navnlig som følge af flyvningens fremrykning med mere end seks timer, som passagererne først blev underrettet om den 10. juni 2018 via den private e-mailadresse, de havde oplyst.

12. Laudamotion bestred grundlaget for Airhelps krav med den begrundelse, at der den 23. og 29. maj 2018 blev givet rettidig meddelelse om flyvningens fremrykning til den e-mailadresse, som reservationsplatformen havde oplyst.

13. Da Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat) ikke gav Airhelp medhold, iværksatte sidstnævnte appel ved Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg), som er den forelæggende ret. Denne rejser spørgsmålet om, hvorvidt fremrykningen af en flyvning udgør en aflysning som omhandlet i forordning nr. 261/2004, og om omfanget af det transporterende luftfartsselskabs underretningspligt.

14. I denne henseende har den forelæggende ret anført, at den tilslutter sig Bundesgerichtshofs (forbundsdomstolen, Tyskland)⁴ opfattelse, ifølge hvilken en ikke ubetydelig fremrykning af en planlagt flyafgang kan udløse ret til kompensation i henhold til forordningens artikel 7, stk. 1, og ifølge hvilken den planlagte flyvning opgives, såfremt afgangens fremrykkes flere timer.

15. Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt passagererne i hovedsagen er blevet korrekt informeret om fremrykningen af deres fly, har den forelæggende ret gjort gældende, at der i henhold til den østrigske lovgivning til gennemførelse af direktiv 2000/31 ikke alene opstår en formodning om underretning i de tilfælde, der er omhandlet i direktivets artikel 11, stk. 1, men også i forbindelse med en simpel udveksling af e-mails. Dette betyder i den foreliggende sag, at en passager anses for at være blevet underrettet om fremrykningen af den pågældendes fly, når denne passager er i stand til at konsultere det transporterende luftfartsselskabs meddelelse. Den forelæggende ret er derfor i tvivl om, hvorvidt det er national lovgivning, direktiv 2000/31 eller forordning nr. 261/2004, der skal finde anvendelse med henblik på at afgøre, om passagererne er blevet korrekt informeret om fremrykningen af deres fly.

16. På denne baggrund har Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning [nr. 261/2004] fortolkes således, at en passager har ret til kompensation, hvis afgangstidspunktet fremrykkes fra det oprindelig planlagte tidspunkt, kl. 14.40, til kl. 8.25 samme dag?

⁴ – Ifølge oplysningerne i anmodningen om præjudiciel afgørelse blev der givet udtryk for denne opfattelse i en pressemeddelelse fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstolen) med referencen 89/2015, X ZR 59/14, som blev udarbejdet efter en afgørelse, hvorved kravet blev anerkendt.

- 2) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), i forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at undersøgelsen af, om passageren får meddelelse om aflysningen, udelukkende skal ske ud fra denne bestemmelse, og bestemmelsen er til hinder for at anvende nationale regler om modtagelse af meddelelser, der er udstedt til gennemførelse af direktiv 2000/31 [...], og som indeholder en retlig fiktion om modtagelse?
- 3) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), [i forordning nr. 261/2004] og artikel 11 i [direktiv 2000/31] fortolkes således, at såfremt passageren har reserveret flyvningen via en reservationsplatform og i denne forbindelse har angivet sit telefonnummer og e-mailadresse, men reservationsplatformen har sendt telefonnummeret og en automatisk genereret e-mailadresse videre til luftfartsselskabet, skal tilsendelse af oplysningen om fremrykning af flyvningen til den automatisk genererede e-mailadresse i så fald anses for meddelelse eller modtagelse af meddelelse om fremrykningen, også når reservationsplatformen ikke sender luftfartsselskabets oplysninger videre til passageren eller gør det med forsinkelse?«

IV. Retsforhandlingerne for Domstolen

17. Forelæggelsesafgørelsen, der er dateret den 26. maj 2020, indgik til Domstolens Justitskontor den 15. juni 2020.
18. Parterne i hovedsagen og Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg inden for den frist, der er fastsat i artikel 23 i statuten for Den Europæiske Unions Domstol.
19. På det almindelige møde den 27. april 2021 har Domstolen besluttet ikke at afholde mundtlig forhandling.

V. Retlig bedømmelse

A. *Det andet præjudicielle spørgsmål*

20. Med det andet præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om undersøgelsen af, om forpligtelsen til at give passageren meddelelse om aflysningen rettidigt er opfyldt, udelukkende skal ske ud fra artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), i forordning nr. 261/2004. I bekræftende fald er denne forordning ganske rigtigt til hinder for at anvende nationale regler om modtagelse af elektroniske meddelelser, der er udstedt til gennemførelse af direktiv 2000/31.
21. Som jeg vil redegøre nærmere for nedenfor, er det min opfattelse, at undersøgelsen af, om forpligtelsen til at give passageren meddelelse om aflysningen rettidigt er opfyldt, *udelukkende* skal ske ud fra artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), i forordning nr. 261/2004. Denne fortolkning følger både af ordlyden af og formålet med de relevante bestemmelser.
22. For det første indeholder direktivets kapitel II, afdeling 3, bestemmelser om kontrakter, der er indgået elektronisk. Direktivets artikel 11, stk. 1, med overskriften »Ordreafgivelse«, bestemmer, at medlemsstaterne sikrer, at når tjenestemodtageren afgiver sin ordre elektronisk, skal tjenesteyderen »bekræfte modtagelsen af tjenestemodtagerens ordre uden unødigt forsinkelse og elektronisk« (første led), og at »ord[r]en og bekræftelsen af dens modtagelse anses for modtaget, når parterne, som de er adresseret til, har adgang til dem« (andet led).

23. Selv om oplysningerne om en aflysning hverken udgør en »ordre« eller en »bekræftelse af dens modtagelse« som omhandlet i artikel 11 i direktiv 2000/31, fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning går videre end dette direktiv, idet den fastsætter, at bestemmelsen om modtagelse ikke blot gælder for »ordrer« og »bekræftelsen af disses modtagelse«, men også for alle andre retligt relevante elektroniske meddelelser, herunder meddelelser vedrørende flyreservationer. Ifølge oplysningerne fra den forelæggende ret fastsætter både artikel 11, stk. 1, andet led, i direktiv 2000/31 og de nationale bestemmelser til gennemførelse af denne bestemmelse en »fiktion om modtagelse«, der i det væsentlige opstår, når meddelelsen kan konsulteres⁵.

24. For det andet skal det bemærkes, at de oplysninger, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, er dem, der meddeles, »hvis en flyafgang aflyses«, og ved hjælp af hvilke de berørte passagerer »får meddelelse om aflysningen«. Det er klart, at disse oplysninger om en aflysning hverken udgør en »ordre« eller en »bekræftelse af dens modtagelse« som omhandlet i artikel 11 i direktiv 2000/31. I vurderingsøjemed må de omhandlede retsakter derfor i princippet anses for meddelelser, som har et andet formål.

25. Jeg skal tilføje, at det ikke kan udledes af ordlyden af forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), at den metode, hvorved disse oplysninger skal nå frem til passageren, er begrænset til elektroniske midler. Tværtimod er det eneste krav, at »de [berørte passagerer] får meddelelse om aflysningen«, hvilket i princippet tillader andre kommunikationsmidler. Henset til den særlige betydning, som denne type oplysninger har for den effektive udøvelse af de rettigheder, der tillægges ved forordning nr. 261/2004, er det naturligvis nødvendigt, at det valgte kommunikationsmiddel er hensigtsmæssigt og tilpasset kravene for luftbefordring af passagerer⁶.

26. Mere grundlæggende skal jeg gøre opmærksom på, at »bevisbyrden« med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen, i henhold til artikel 5, stk. 4, i forordning nr. 261/2004 påhviler det transporterende luftfartsselskab. Den omstændighed, at bevisbyrden påhviler det transporterende luftfartsselskab⁷, er med til at sikre det høje beskyttelsesniveau for passagerer, der er omhandlet i første betragtning til forordning nr. 261/2004.

27. Det er nødvendigt at erindre om betydningen af dette lovgivningsmæssige formål i den foreliggende sammenhæng, da der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ifølge fast retspraksis ikke blot skal tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af⁸. I Krijgsman-dommen fremhævede Domstolen betydningen af den forpligtelse til at føre bevis for, at passageren har modtaget oplysningen, der følger af artikel 5, stk. 4, i forordning nr. 261/2004,

⁵ – Jf. s. 10 i forelæggelsesafgørelsen.

⁶ – I B. Steinrötter, *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, artikel 5, nr. 23 og 25, angives det, at der ikke findes formelle krav for så vidt angår den metode, hvorved oplysningerne om en aflysning skal nå frem til passageren. Ikke desto mindre anbefaler forfatteren, at der vælges et kommunikationsmiddel, som sikrer, at passageren rent faktisk bliver underrettet om aflysningen af flyafgangen. Hvis passageren gør gældende, at han ikke har modtaget meddelelsen, påhviler det luftfartsselskabet at bevise, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen.

⁷ – Jf. meddelelse fra Kommissionen om en fortolkningsvejledning vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 (EUT 2016, C 214, s. 5), punkt 3.2.5, med overskriften »Bevisbyrde i tilfælde af aflysning«.

⁸ – Dom af 16.11.2016, Hemming m.fl. (C-316/15, EU:C:2016:879, præmis 27), og af 11.5.2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, præmis 24).

for at beskytte passagerens rettigheder⁹. Passageren skal nemlig ved modtagelsen af denne oplysning sættes i stand til at reagere rettidigt på aflysningen af sit fly, hvorved de dermed forbundne gener begrænses, og til at gøre sine rettigheder gældende over for luftfartsselskabet.

28. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at artikel 11, stk. 1, andet led, i direktiv 2000/31 medfører, at bevisbyrden vendes, for så vidt som ordrer og bekræftelser for deres modtagelse »anses for modtaget«, når parterne, som de er adresseret til, har adgang til dem. En sådan formodning om, at den oplysning, som passageren skal meddeles, er »vel modtaget«, forekommer mig uforenelig med den bevisbyrde, der påhviler luftfartsselskaberne i henhold til forordning nr. 261/2004, for så vidt som det på grund af denne formodning uden yderligere forbehold påhviler passageren at godtgøre, at han ikke har modtaget oplysningen rettidigt.

29. Det forekommer mig yderst vanskeligt at føre et sådant bevis i praksis, og det risikerer at bringe det tidligere i punkt 28 i dette forslag til afgørelse nævnte mål om at beskytte luftfartspassagererne i fare. I tilfælde af, at der opstår kommunikationsproblemer som følge af menneskelige eller tekniske fejl, vil det at pålægge passageren en forpligtelse til at godtgøre, at den pågældende ikke er i besiddelse af nogen meddelelse indeholdende de oplysninger, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, nemlig svare til at kræve, at vedkommende beviser det ukontrollerbare, eller med andre ord at passageren foretager det umulige. Det er imidlertid åbenbart, at princippet om, at »ingen kan være retligt forpligtet til at foretage det umulige« (»impossibilium nulla obligatio est«), der er anerkendt i Unionens retsorden¹⁰, er til hinder for en sådan tilgang.

30. Artikel 5, stk. 4, i forordning nr. 261/2004 udgør en *lex specialis* i forhold til bestemmelserne i direktiv 2000/31, for så vidt som denne bestemmelse pålægger særlige forpligtelser med hensyn til den måde, hvorpå oplysningerne skal meddeles passagererne. Henset til sidstnævntes interesse i at blive holdt underrettet om eventuelle uforudsete hændelser, der mærkbart påvirker flyenes afgangstidspunkter, og i lyset af de gener, der generelt følger af aflysningen af en flyafgang, forekommer det mig, at en simpel formodning om, at en oplysning er »vel modtaget«, næppe opfylder de skærpede krav på området for luftbefordring af passagerer.

31. På baggrund af ovenstående betragtninger er det min opfattelse, at kravet om modtagelse i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med samme artikels stk. 4, er til hinder for anvendelsen af bestemmelser i national ret til gennemførelse af direktiv 2000/31, i henhold til hvilke elektroniske meddelelser anses for modtaget, således at undersøgelsen af, om forpligtelsen til at give passageren meddelelse om aflysningen er opfyldt, udelukkende skal ske ud fra denne forordning med henblik på at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer.

32. Den samme konklusion med hensyn til den manglende overholdelse af det forbrugerbeskyttelsesniveau, der er fastsat i forordning nr. 261/2004, gør sig gældende for så vidt angår de ikke-harmoniserede bestemmelser i national ret, der er nævnt i forelæggelseskendelsen, og som i forbindelse med gennemførelsen af artikel 11 i direktiv 2000/31 har udvidet det materielle anvendelsesområde for ordrer og bekræftelser af deres modtagelse til at omfatte andre elektroniske meddelelser, bl.a. elektroniske meddelelser vedrørende aflysning af en flyafgang.

⁹ – Dom af 11.5.2017 (C-302/16, EU:C:2017:359, præmis 23-28).

¹⁰ – Jf. dom af 3.3.2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, præmis 42), af 20.12.2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, præmis 96), og af 6.11.2018, Scuola Elementare Maria Montessori mod Kommissionen, Kommissionen mod Scuola Elementare Maria Montessori og Kommissionen mod Ferracci (C-622/16 P – C-624/16 P, EU:C:2018:873, præmis 79).

33. I denne henseende bemærkes, som Domstolen har fastslået i sin praksis, at direktiv 2000/31 ikke tilsigter »en harmonisering af de materielle regler for størstedelen af aspekterne ved den elektroniske handel, men definerer et »koordineret område«, inden for rammerne af hvilket mekanismen i artikel 3 ifølge 22. betragtning til direktivet skal gøre det muligt principielt at underlægge informationssamfundstjenester retssystemet i den medlemsstat, hvor tjenesteyderen er etableret«¹¹. Denne fortolkning bekræftes ved 6., 7., 10. og 22. betragtning til nævnte direktiv.

34. For så vidt som den nationale lovgiver – frivilligt, og uden at EU-retten udtrykkeligt kræver det – har valgt at udvide anvendelsesområdet for de harmoniserede regler om elektronisk handel til andre elementer, der ikke er omfattet af direktiv 2000/31, kan disse bestemmelser ikke anses for at udgøre en del af den harmoniserede lovgivning om elektronisk handel. I dette tilfælde er det snarere spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelserne i national ret er forenelige med bestemmelserne i forordning nr. 261/2004, der opstår.

35. Uafhængigt af, om de omhandlede nationale regler – med rette eller urette – er blevet vedtaget i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/31, er det rimeligt at konkludere, at de er i strid med det formål, der forfølges med forordning nr. 261/2004. Følgelig skal artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne artikels stk. 4, fortolkes således, at bestemmelsen er til hinder for bestemmelserne i national ret, der er baseret på artikel 11 i direktiv 2000/31.

B. Besvarelse af det andet præjudicielle spørgsmål

36. Af de ovenfor anførte grunde foreslår jeg, at det andet præjudicielle spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at forpligtelsen til at give passageren meddelelse om aflysningen udelukkende skal være opfyldt i henhold til den nævnte forordning, hvilket er til hinder for anvendelsen af nationale bestemmelser, som skaber en formodning om adgang til de elektroniske meddelelser.

VI. Forslag til afgørelse

37. På baggrund af ovenstående betragtninger foreslår jeg Domstolen at besvare det andet præjudicielle spørgsmål, der er forelagt af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig), som følger:

»Artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om compensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at forpligtelsen til at give passageren meddelelse om aflysningen skal være opfyldt udelukkende i henhold til den nævnte forordning, hvilket er til hinder for anvendelsen af nationale bestemmelser, som skaber en formodning om adgang til de elektroniske meddelelser.«

¹¹ – Dom af 25.10.2011, eDate Advertising m.fl. (C-509/09 og C-161/10, EU:C:2011:685, præmis 57).