



# Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL  
SR. PRIIT PIKAMÄE  
presentadas el 23 de septiembre de 2021<sup>1</sup>

**Asunto C-263/20**

**Airhelp Limited**  
**contra**  
**Laudamotion GmbH**

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)]

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de cancelación o gran retraso de los vuelos — Reserva de un vuelo a través de una plataforma electrónica — Adelanto de la hora de salida del vuelo — Recepción de la información sobre el adelanto del vuelo en una dirección electrónica — Alcance de la obligación de información del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo — Directiva 2000/31/CE — Servicios de la sociedad de la información — Artículo 11 — Realización de un pedido — Presunción de recepción»

## I. Introducción

1. La petición de decisión prejudicial presentada por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria) tiene por objeto la interpretación de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91,<sup>2</sup> así como del artículo 11 de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior («Directiva sobre el comercio electrónico»).

2. Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre Airhelp Limited y Laudamotion GmbH acerca de la negativa de esta última a indemnizar a unos pasajeros aéreos, en cuyos derechos se ha subrogado Airhelp, debido al adelanto de su vuelo. La cuestión jurídica relativa a si el adelanto de la hora de salida del vuelo puede dar derecho a una compensación en virtud de los

<sup>1</sup> Lengua original: francés.

<sup>2</sup> DO 2004, L 46, p. 1.

<sup>3</sup> DO 2000, L 178, p. 1.

artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del Reglamento n.º 261/2004 se ha abordado en profundidad en las conclusiones que he presentado en los asuntos acumulados C-188/20, Azurair; C-196/20, Eurowings; C-146/20, Corendon Airlines, y C-270/20, Austrian Airlines (aún no publicadas).

3. De conformidad con lo solicitado por el Tribunal de Justicia, las presentes conclusiones se limitarán al análisis de la segunda cuestión prejudicial, mediante la cual el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el cumplimiento de la obligación de informar a tiempo al pasajero de la cancelación debe apreciarse exclusivamente a la luz del artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004, excluyendo de este modo la aplicación de la normativa nacional relativa a la notificación de las comunicaciones electrónicas que se adoptó con el fin de transponer la Directiva 2000/31.

## II. Marco jurídico

### A. Reglamento n.º 261/2004

4. El artículo 2 del Reglamento n.º 261/2004 establece lo siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

l) cancelación, la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.»

5. El artículo 5 de este Reglamento dispone, en sus apartados 1 y 4:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

- a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y
- b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, y
- c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:
  - i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
  - ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o

- iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

[...]

4. La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.»

6. El artículo 7 de dicho Reglamento está redactado en los siguientes términos:

«1. Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

- a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;

[...]»

7. El artículo 13 del mismo Reglamento establece:

«Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, este Reglamento no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.»

### ***B. Directiva 2000/31***

8. El artículo 11, apartado 1, de la Directiva 2000/31 tiene el siguiente tenor:

«Los Estados miembros garantizarán que, excepto cuando las partes que no son consumidores así lo acuerden, en los casos en que el destinatario de un servicio efectúe su pedido por vía electrónica, se aplicarán los principios siguientes:

- el prestador de servicios debe acusar recibo del pedido del destinatario sin demora indebida y por vía electrónica,
- se considerará que se han recibido el pedido y el acuse de recibo cuando las partes a las que se dirigen puedan tener acceso a los mismos.»

### III. Antecedentes de hecho del litigio, procedimiento principal y cuestiones prejudiciales

9. Dos pasajeros aéreos reservaron un vuelo entre Palma de Mallorca (España) y Viena (Austria), ofrecido por el transportista aéreo Laudamotion, a través de una plataforma electrónica de reservas. Al realizar la reserva en esta plataforma, estos pasajeros proporcionaron sus direcciones electrónicas privadas y sus números de teléfono. Esta plataforma efectuó la reserva del vuelo ante Laudamotion en nombre de los citados pasajeros, generando con motivo de dicha reserva una dirección de correo electrónico específica para esa reserva. Esta dirección era la única que conocía el transportista aéreo para ponerse en contacto con los pasajeros.

10. El vuelo, cuya salida estaba inicialmente prevista para el 14 de junio de 2018 a las 14.40, con llegada a las 17.05 de ese mismo día, fue adelantado por el transportista aéreo más de seis horas, de modo que salía a las 8.25.

11. Airhelp, a la que los dos pasajeros habían cedido sus posibles derechos a una compensación en virtud del Reglamento n.º 261/2004, interpuso una demanda ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria). Esta parte alega que el transportista aéreo Laudamotion debía abonar la suma total de 500 euros por los dos pasajeros con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra a), de dicho Reglamento debido, en particular, al adelanto de más de seis horas del vuelo, del que los pasajeros no fueron informados hasta el 10 de junio de 2018, a través de la dirección electrónica privada facilitada por estos.

12. Laudamotion cuestionó la procedencia de la petición de Airhelp alegando que el adelanto del vuelo se había comunicado con suficiente antelación, los días 23 y 29 de mayo de 2018, en la dirección electrónica facilitada por la plataforma de reservas.

13. Dado que el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) desestimó la demanda de Airhelp, esta interpuso un recurso de apelación ante el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg), el órgano jurisdiccional remitente, que tiene dudas, en particular, acerca de si el adelanto de un vuelo constituye una cancelación en el sentido del Reglamento n.º 261/2004 y acerca del alcance de la obligación de información del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

14. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente señala que comparte la opinión del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania),<sup>4</sup> según la cual un adelanto no insignificante de un vuelo programado puede generar un derecho de compensación en virtud del artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento y con arreglo a la cual se considera abandonada la programación inicial de los vuelos cuando un vuelo se adelanta varias horas.

15. En lo tocante a la cuestión de si los pasajeros en el litigio principal fueron correctamente informados del adelanto de su vuelo, el órgano jurisdiccional remitente alega que, en virtud de la legislación austriaca que transpone la Directiva 2000/31, se genera una presunción de notificación no solo en los supuestos contemplados en el artículo 11, apartado 1, de esta Directiva, sino también a raíz de un simple intercambio de correos electrónicos. A su entender, esto significa, en el presente asunto, que se considera que se ha informado a un pasajero del adelanto de su vuelo cuando dicho pasajero puede consultar la comunicación del transportista aéreo encargado de

<sup>4</sup> Según la información que figura en la petición de decisión prejudicial, esta opinión se expresó en una nota de prensa del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y lo Penal) con la referencia 89/2015, X ZR 59/14, emitida a raíz de una resolución constatando el allanamiento a la demanda.

efectuar el vuelo. Por consiguiente, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si procede aplicar la legislación nacional, la Directiva 2000/31 o el Reglamento n.º 261/2004 para determinar si se ha informado correctamente a los pasajeros sobre el adelanto de su vuelo.

16. En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que el pasajero tiene derecho a compensación cuando la hora de salida del vuelo ha sido adelantada de las 14.40 a las 8.25 del mismo día?
- 2) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, para determinar si el pasajero fue informado de la cancelación, ha de atenderse exclusivamente a dicha disposición y de que se opone a la aplicación de la normativa nacional relativa a la recepción de las declaraciones, adoptada en transposición de la [Directiva 2000/31] y que contiene una ficción de recepción?
- 3) ¿Deben interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004 y el artículo 11 de la [Directiva 2000/31] en el sentido de que, en caso de reserva de un vuelo por el pasajero a través de una plataforma de reservas, si el pasajero ha indicado su número de teléfono y su dirección de correo electrónico y, sin embargo, la plataforma de reservas ha transmitido al transportista aéreo el número de teléfono y una dirección de correo electrónico generada automáticamente por ella, la notificación del aviso de adelanto del vuelo a la dirección de correo electrónico generada automáticamente constituye una comunicación o recepción del aviso de adelanto [de la salida] del vuelo aunque la plataforma de reservas no reenvíe la comunicación del transportista aéreo al pasajero o lo haga con retraso?»

#### **IV. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia**

17. La resolución de remisión, de 26 de mayo de 2020, se recibió en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 15 de junio de 2020.

18. Las partes en el litigio principal, así como la Comisión Europea, presentaron observaciones escritas en el plazo establecido en el artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

19. En la reunión general de 27 de abril de 2021, el Tribunal de Justicia decidió no celebrar una vista.

#### **V. Análisis jurídico**

##### ***A. Sobre la segunda cuestión prejudicial***

20. Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si para determinar si se ha cumplido la obligación de informar a tiempo al pasajero de la cancelación ha de atenderse exclusivamente al artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del

Reglamento n.º 261/2004. En caso afirmativo, este Reglamento se opondría, en efecto, a la aplicación de la normativa nacional relativa a la notificación de las comunicaciones electrónicas, que se adoptó con el fin de transponer la Directiva 2000/31.

21. Como explicaré detalladamente más adelante, opino que el cumplimiento de la obligación de informar a tiempo al pasajero sobre la cancelación debe apreciarse *exclusivamente* a la luz del artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004. Esta interpretación se desprende tanto del tenor como del objetivo de las disposiciones pertinentes.

22. Por una parte, el capítulo II, sección 3, de la Directiva 2000/31 contiene disposiciones relativas a los contratos celebrados por vía electrónica. El artículo 11, apartado 1, de dicha Directiva, que lleva por título «Realización de un pedido», dispone que los Estados miembros garantizarán que, en los casos en los que el destinatario de un servicio efectúe su pedido por vía electrónica, el prestador de servicios deba «acusar recibo del pedido del destinatario sin demora indebida y por vía electrónica» (primer guion) y que «se consider[e] que se han recibido el pedido y el acuse de recibo cuando las partes a las que se dirigen puedan tener acceso a los mismos» (segundo guion).

23. Si bien la información relativa a una cancelación no constituye ni un «pedido» ni un «acuse de recibo» en el sentido del artículo 11 de la Directiva 2000/31, de la resolución de remisión se desprende que la normativa nacional controvertida en el litigio principal va más allá de esta Directiva, en la medida en que dispone que la norma relativa a la notificación se aplique no solo a los «pedidos» y a los «acuses de recibo», sino a todos los demás documentos electrónicos jurídicamente relevantes, incluidos los documentos relativos a la reserva de vuelos. Según la información que proporciona el órgano jurisdiccional remitente, tanto el artículo 11, apartado 1, segundo guion, de la Directiva 2000/31 como las disposiciones nacionales que transponen este precepto establecen una «ficción de recepción», que se genera en esencia cuando se puede consultar la declaración.<sup>5</sup>

24. Por otra parte, es preciso observar que la información a la que se refiere el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 es la que se proporciona «en caso de cancelación de un vuelo» y gracias a la cual «se [...] inform[a] de la cancelación» a los pasajeros a los que esta afecta. Es evidente que esta información relativa a una cancelación no constituye ni un «pedido» ni un «acuse de recibo» en el sentido del artículo 11 de la Directiva 2000/31. Por lo tanto, procede considerar, a los efectos del análisis, que los actos jurídicos en cuestión son, en principio, comunicaciones que tienen un objeto diferente.

25. Debo añadir que no puede deducirse del tenor del artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 que el método mediante el cual debe comunicarse esta información al pasajero esté limitado a la vía electrónica. Al contrario, la única exigencia es que «[a] los pasajeros afectados [...] se les informe de la cancelación [del vuelo]», lo que, en principio, autoriza otros medios de comunicación. Es cierto que, habida cuenta de la importancia particular que presenta este tipo de información para el ejercicio efectivo de los derechos conferidos por el Reglamento n.º 261/2004, es necesario que el medio de comunicación escogido sea adecuado y esté adaptado a las necesidades del transporte aéreo de los pasajeros.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Véase la página 10 de la resolución de remisión.

<sup>6</sup> Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, artículo 5, apartados 23 y 25, indica que no existen requisitos formales en cuanto al método a través del cual debe comunicarse al pasajero la información relativa a una cancelación. No obstante, el autor recomienda elegir un medio de comunicación que garantice que el pasajero sea efectivamente informado de la cancelación del vuelo. Si el pasajero objeta que no ha recibido el mensaje, corresponde al transportista aéreo probar que el pasajero ha sido informado de la anulación y cuándo lo ha sido.

26. Más fundamentalmente, debo señalar que, a tenor del artículo 5, apartado 4, del Reglamento n.º 261/2004, la «carga de la prueba» de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponde al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. El hecho de que la carga de la prueba recaiga en el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo<sup>7</sup> contribuye a garantizar el elevado nivel de protección de los pasajeros que se contempla en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004.

27. Es preciso recordar la importancia de este objetivo legislativo en el presente contexto, dado que, según jurisprudencia reiterada, para la interpretación de una disposición del Derecho de la Unión procede tener en cuenta no solo el tenor de esta, sino también su contexto y los objetivos que pretende alcanzar la normativa de que forma parte.<sup>8</sup> En la sentencia *Krijgsman*, el Tribunal de Justicia destacó la importancia que tiene la obligación de aportar la prueba de la notificación de la información al pasajero, que se desprende del artículo 5, apartado 4, del Reglamento n.º 261/2004, para la salvaguardia de sus derechos.<sup>9</sup> En efecto, mediante la recepción de esta información, el pasajero debe estar en condiciones de reaccionar a tiempo a la cancelación de su vuelo, limitando de este modo los inconvenientes que se derivan de ello, así como de invocar sus derechos frente al transportista aéreo.

28. A este respecto, debe observarse que el artículo 11, apartado 1, segundo guion, de la Directiva 2000/31 tiene por efecto la inversión de la carga de la prueba en la medida en que «se considerará que se han recibido» los pedidos y los acuses de recibo cuando las partes a las que se dirijan puedan tener acceso a los mismos. Tal presunción de «correcta recepción» de la información que se debe dar al pasajero me parece incompatible con la carga de la prueba que se impone a los transportistas aéreos con arreglo al Reglamento n.º 261/2004, por cuanto, como resultado de esta presunción, correspondería al pasajero, sin ninguna otra reserva, demostrar que no ha recibido la información oportunamente.

29. Tal prueba me parece extremadamente difícil de aportar en la práctica, de modo que el objetivo mencionado en el punto 28 de las presentes conclusiones, consistente en proteger a los pasajeros aéreos, corre el riesgo de verse puesto en entredicho. En efecto, en el supuesto de que se produzcan problemas de comunicación vinculados a errores humanos o a fallos técnicos, imponer al pasajero la obligación de demostrar que no está en posesión de ninguna comunicación que contenga la información a la que se refiere el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 equivaldría a exigirle que pruebe lo inverificable o, dicho de otro modo, que haga lo imposible. Pues bien, es evidente que el principio según el cual «nadie está obligado a lo imposible» («*impossibile nulla obligatio est*»), reconocido en el ordenamiento jurídico de la Unión,<sup>10</sup> se opondría a tal enfoque.

<sup>7</sup> Véase la Comunicación de la Comisión sobre las Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y [del] Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2016, C 214, p. 5), punto 3.2.5., titulado «Carga de la prueba en caso de cancelación».

<sup>8</sup> Véanse las sentencias de 16 de noviembre de 2016, *Hemming y otros* (C-316/15, EU:C:2016:879), apartado 27, y de 11 de mayo de 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359), apartado 24.

<sup>9</sup> Sentencia de 11 de mayo de 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359), apartados 23 a 28.

<sup>10</sup> Véanse las sentencias de 3 de marzo de 2016, *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134), apartado 42; de 20 de diciembre de 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987), apartado 96, y de 6 de noviembre de 2018, *Scuola Elementare Maria Montessori/Comisión, Comisión/Scuola Elementare Maria Montessori y Comisión/Ferracci* (C-622/16 P a C-624/16 P, EU:C:2018:873), apartado 79.

30. El artículo 5, apartado 4, del Reglamento n.º 261/2004 constituye una *lex specialis* respecto de las disposiciones de la Directiva 2000/31 en la medida en que impone obligaciones específicas sobre la manera en que debe comunicarse la información a los pasajeros. Habida cuenta del interés de estos en que se les tenga al corriente de cualquier imprevisto potencial que afecte de forma significativa al horario de los vuelos y teniendo en cuenta los inconvenientes que habitualmente se derivan de la cancelación de un vuelo, me parece que una simple presunción de «correcta recepción» no cumple en absoluto los requisitos reforzados en materia de transporte aéreo de pasajeros.

31. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, estimo que la exigencia de notificación prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz del apartado 4 de este mismo artículo, se opone a la aplicación de unas disposiciones de la normativa nacional mediante las que se transpone la Directiva 2000/31, en virtud de las cuales se consideran recibidos los mensajes electrónicos, de manera que, para garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, ha de atenderse exclusivamente a este Reglamento para verificar si se ha cumplido la obligación de informar al pasajero de la cancelación.

32. La misma conclusión acerca de la inobservancia del nivel de protección de los consumidores que establece el Reglamento n.º 261/2004 se impone en lo referente a las disposiciones del Derecho nacional no armonizadas citadas en la resolución de remisión, que, en el marco de la transposición del artículo 11 de la Directiva 2000/31, ampliaron el ámbito de aplicación material de los pedidos y los acuses de recibo a otras comunicaciones electrónicas, en particular a las comunicaciones electrónicas relativas a la cancelación de un vuelo.

33. A este respecto, procede recordar que, como ha observado el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia, en relación con la mayoría de los aspectos del comercio electrónico, la Directiva 2000/31 no se propone «la armonización de las normas materiales, sino que define un “ámbito coordinado” en cuyo marco el mecanismo del artículo 3 debe permitir, según el considerando [22] de dicha Directiva, someter los servicios de la sociedad de la información en principio al régimen jurídico del Estado miembro en el que está establecido el prestador del servicio». <sup>11</sup> Los considerandos 6, 7, 10 y 22 de esta Directiva confirman esta interpretación.

34. En la medida en que el legislador nacional escogió —voluntariamente y sin que el Derecho de la Unión lo exigiera expresamente— ampliar el ámbito de aplicación de las normas armonizadas sobre el comercio electrónico a otros elementos no previstos en la Directiva 2000/31, no puede considerarse que estas disposiciones formen parte de la normativa armonizada sobre comercio electrónico. En este supuesto, se plantea más bien la cuestión de la compatibilidad de las disposiciones del Derecho nacional con las del Reglamento n.º 261/2004.

35. Independientemente de si las disposiciones nacionales controvertidas se adoptaron —acertadamente o no— en el marco de la transposición de la Directiva 2000/31, es legítimo concluir que impiden el cumplimiento del objetivo perseguido por el Reglamento n.º 261/2004. Por consiguiente, procede interpretar el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004, entendido a la luz del apartado 4 de dicho artículo, en el sentido de que se opone a las disposiciones de la normativa nacional que se basan en el artículo 11 de la Directiva 2000/31.

<sup>11</sup> Véase la sentencia de 25 de octubre de 2011, eDate Advertising y otros (C-509/09 y C-161/10, EU:C:2011:685), apartado 57.

### ***B. Respuesta a la segunda cuestión prejudicial***

36. Por los motivos expuestos anteriormente, propongo responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que la obligación de informar al pasajero de la cancelación debe cumplirse exclusivamente a la luz de dicho Reglamento, lo que se opone a la aplicación de disposiciones nacionales que generen una presunción de acceso a las comunicaciones electrónicas.

### **VI. Conclusión**

37. A la luz de las consideraciones precedentes, propongo al Tribunal de Justicia que responda de la siguiente manera a la segunda cuestión prejudicial planteada por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria):

«El artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que la obligación de informar al pasajero de la cancelación debe cumplirse exclusivamente a la luz de dicho Reglamento, lo que se opone a la aplicación de disposiciones nacionales que generen una presunción de acceso a las comunicaciones electrónicas.»