



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
PRIIT PIKAMÄE IŠVADA,
pateikta 2021 m. rugsėjo 23 d.¹

Byla C-263/20

Airhelp Limited
prieš
Laudamotion GmbH

(*Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) prašymas priimti
prejudicinį sprendimą))

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Bendros kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Skrydžio rezervavimas per elektroninę platformą – Skrydžio išvykimo laiko paankstinimas – Informacijos apie skrydžio paankstinimą gavimas elektroninio pašto adresu – Skrydį vykdančio oro vežėjo pareigos informuoti apimtis – Direktyva 2000/31/EB – Informacinės visuomenės paslaugos – 11 straipsnis – Užsakymo pateikimas – Gavimo prezumpcija“

I. Įžanga

1. *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91², 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 7 straipsnio, taip pat dėl 2000 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/31/EB dėl kai kurių informacinės visuomenės paslaugų, ypač elektroninės komercijos, teisinių aspektų vidaus rinkoje (Elektroninės komercijos direktyva)³ 11 straipsnio išaiškinimo.

2. Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Airhelp Limited* (toliau – *Airhelp*) ir *Laudamotion GmbH* (toliau – *Laudamotion*) ginčą dėl pastarosios atsisakymo išmokėti kompensaciją oro transporto keleiviams, kurių teises perėmė *Airhelp*, dėl jų skrydžio paankstinimo. Teisinis klausimas, ar skrydžio išvykimo laiko paankstinimas gali suteikti teisę į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį, buvo išsamiai išnagrinėtas išvadoje, kurią pateikiau sujungtose bylose C-188/20, *Azurair*, ir C-196/20, *Eurowings*, taip pat bylose C-146/20, *Corendon Airlines*, ir C-270/20, *Austrian Airlines*.

¹ Originalo kalba: prancūzų.

² OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10.

³ OL L 178, 2000, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 25 t., p. 399.

3. Teisingumo Teismo prašymu šioje išvadoje bus nagrinėjamas tik antrasis prejudicinis klausimas, kuriuo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar pareigos laiku informuoti keleivį apie skrydžio atšaukimą laikymasis turi būti vertinamas atsižvelgiant tik į Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčių nuostatas, taigi netaikant nacionalinės teisės nuostatų, susijusių su elektroninių pranešimų įteikimu, kurios buvo priimtose siekiant perkelti Direktyvą 2000/31.

II. Teisinis pagrindas

A. *Reglamentas Nr. 261/2004*

4. Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje numatyta:

„Šiame reglamente:

<...>

l) „atšaukimas“ – tai anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas.“

5. Šio reglamento 5 straipsnio 1 ir 4 dalyse nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

- a) skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 8 straipsnį;
- b) [skrydį vykdantis] oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 9 straipsnio 1 dalies a punktą ir 9 straipsnio 2 dalį, taip pat nukreipimo kitu maršrutu atveju, jei pagrįstai tikimasi, kad naujojo skrydžio išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po atšaukto skrydžio planuoto išvykimo, – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą; [ir]
- c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:
 - i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko; [arba]
 - ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką; [arba]
 - iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

<...>

4. Dėl klausimų, susijusių su tuo, ar keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą ir kada tai buvo padaryta, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.“

6. Minėto reglamento 7 straipsnyje parašyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

a) 250 eurų visų 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

<...>“

7. To paties reglamento 13 straipsnyje numatyta:

„Tais atvejais, kai skrydį vykdančias oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias prievoles, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises pagal taikytiną [nacionalinę] teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis. Pirmiausia šis reglamentas jokia būdu neriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės reikalauti, kad turizmo kelionių organizatorius arba kitas asmuo, su kuriuo skrydį vykdančias oro vežėjas yra sudaręs sutartį, grąžintų sumokėtą sumą. Analogiškai, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip ribojanti turizmo kelionių organizatoriaus ar trečiosios šalies, išskyrus keleivį, su kuria skrydį vykdančias oro vežėjas yra sudaręs sutartį, teisę reikalauti, kad skrydį vykdančias oro vežėjas pagal atitinkamus taikytinus įstatymus grąžintų sumokėtą sumą arba išmokėtų kompensaciją.“

B. Direktyva 2000/31

8. Direktyvos 2000/31 11 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Išskyrus tuos atvejus, kai su šalimis, kurios nėra vartotojai, susitarta kitaip, valstybės narės užtikrina, kad kai paslaugos gavėjas pateikia savo užsakymą techninėmis priemonėmis, būtų taikomi šie principai:

- paslaugų teikėjas, jei nėra pateisinamos priežasties, turi nedelsdamas patvirtinti gavęs gavėjo užsakymą elektroninėmis priemonėmis,
- užsakymas ir gavimo patvirtinimas yra laikomi gautais, kai šalys, kurioms jie skirti, gali juos pasiekti.“

III. Faktinės aplinkybės pagrindinėje byloje, pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

9. Du oro transporto keleiviai rezervavo oro vežėjo *Laudamotion* vykdomą skrydį iš Maljorkos Palma (Ispanija) į Vieną (Austrija), naudodamiesi elektronine rezervavimo platforma. Atlikdami rezervaciją šioje platformoje šie keleiviai nurodė savo privačius elektroninio pašto adresus ir telefono numerius. Platforma keleivių vardu rezervavo *Laudamotion* skrydį ir šios rezervacijos metu buvo sugeneruotas elektroninio pašto adresas, konkrečiai skirtas minėtai rezervacijai. Šis adresas buvo vienintelis oro vežėjui žinomas adresas susisiekti su šiais keleiviais.

10. Skrydis, kurio išvykimo laikas iš pradžių buvo numatytas 2018 m. birželio 14 d. 14 val. 40 min., o atvykimo laikas – 17 val. 05 min., buvo oro vežėjo paankstintas daugiau nei šešiomis valandomis, perkeliant išvykimą į 8 val. 25 min.

11. *Airhelp*, kuriai abu keleiviai perleido savo galimas teises į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004, pareiškė ieškinį *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija). Ji teigė, jog oro vežėjas privalo sumokėti bendrą 500 EUR sumą abiem keleiviams pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalies a punktą, be kita ko, dėl to, kad daugiau nei šešiomis valandomis paankstino skrydį, o keleiviai buvo apie tai informuoti tik 2018 m. birželio 10 d. jų nurodytu privačiu elektroninio pašto adresu.

12. *Laudamotion* užginčijo *Airhelp* prašymo pagrįstumą motyvuodama tuo, kad apie skrydžio paankstinimą buvo pranešta laiku, 2018 m. gegužės 23 ir 29 d., rezervacijos platformos nurodytu elektroniniu adresu.

13. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) atmetė *Airhelp* ieškinį, todėl pastaroji padavė apeliacinį skundą *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Šiam teismui, be kita ko, kyla klausimas, ar skrydžio paankstinimas yra atšaukimas, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, ir kokia yra skrydį vykdančio oro vežėjo pareigos informuoti apimtis.

14. Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pritaria *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija)⁴ nuomonei, pagal kurią ilgesnis nei minimalus planuoto skrydžio paankstinimas gali suteikti teisę į kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį, ir kad laikytina, jog atsisakoma numatyto skrydžio laiko, kai skrydis paankstinamas keliomis valandomis.

15. Dėl klausimo, ar keleiviai pagrindinėje byloje buvo tinkamai informuoti apie jų skrydžio paankstinimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad pagal Austrijos teisės aktus, kuriais perkeliama Direktyva 2000/31, pranešimo įteikimo prezumpcija atsiranda ne tik šios direktyvos 11 straipsnio 1 dalyje numatytais atvejais, bet ir paprasčiausiai pasikeičiant elektroniniais laiškais. Nagrinėjamu atveju tai reikštų, jog laikoma, kad keleivis buvo informuotas apie jo skrydžio paankstinimą, jei šis keleivis galėjo susipažinti su skrydį vykdančio oro vežėjo pranešimu. Todėl prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar reikia taikyti nacionalinės teisės aktus, ar Direktyvą 2000/31, ar Reglamentą Nr. 261/2004, siekiant nustatyti, ar keleiviai buvo tinkamai informuoti apie jų skrydžio paankstinimą.

16. Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad keleivis turi teisę į kompensaciją, kai numatytas išvykimo laikas paankstinamas, pakeičiant iš 14:40 val. į tos pačios dienos 08:25 val.?”

⁴ Remiantis prašyme priimti prejudicinį sprendimą pateikta informacija, ši nuomonė buvo išreikšta *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) pranešime spaudai 89/2015, X ZR 59/14, ir buvo parengta priėmus sprendimą, kuriuo konstatuotas išankstinis sutikimas su galima teismo nutartimi.

2. Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiai turi būti aiškinami taip, kad patikrinti, ar keleiviui pranešta apie atšaukimą, reikia vadovaujantis išimtinai šia nuostata ir kad tokiam patikrinimui kelią užkerta nacionalinės teisės nuostatos, reglamentuojančios pranešimų įteikimą, kurios buvo priimtos į nacionalinę teisę perkeltiant [Direktyvą 2000/31] ir kuriose įtvirtinta įteikimo prezumpcija?
3. Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiai ir [Direktyvos 2000/31] 11 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad tuo atveju, kai keleivis rezervuoja bilietą į skrydį rezervacijų platformoje, nuroydamas savo telefono numerį ir elektroninio pašto adresą, tačiau rezervacijų platforma oro vežėjui persiunčia telefono numerį ir automatiškai joje sugeneruotą elektroninio pašto adresą, pranešimo apie skrydžio paankstinimą atsiuntimą į automatiškai sugeneruotą elektroninio pašto adresą reikia laikyti informavimu arba pranešimo apie skrydžio paankstinimą įteikimu, net jei rezervacijų platforma oro vežėjo pranešimo keleiviui nepersiunčia arba persiunčia pavėluotai?“

IV. Procesas Teisingumo Teisme

17. 2020 m. gegužės 26 d. sprendimą dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismo kanceliarija gavo 2020 m. birželio 15 d.

18. Pagrindinės bylos šalys ir Europos Komisija pateikė rašytines pastabas per Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnyje nustatytą terminą.

19. Per 2021 m. balandžio 27 d. bendrąjį susirinkimą Teisingumo Teismas nusprendė nerengti teismo posėdžio.

V. Teisinė analizė

A. Dėl antrojo prejudicinio klausimo

20. Antruoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar pareigos laiku informuoti keleivį apie skrydžio atšaukimą laikymasis turi būti vertinamas atsižvelgiant tik į Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčius. Jei atsakymas būtų teigiamas, pagal šį reglamentą iš tiesų būtų draudžiama taikyti nacionalinės teisės nuostatas dėl elektroninių pranešimų įteikimo, kurios buvo priimtos siekiant perkelti Direktyvą 2000/31.

21. Kaip išsamiai paaiškinsiu toliau, laikausi nuomonės, kad pareigos laiku informuoti keleivį apie skrydžio atšaukimą laikymasis turi būti vertinamas atsižvelgiant *tik* į Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčius. Toks aiškinimas išplaukia tiek iš atitinkamų nuostatų teksto, tiek iš jų tikslo.

22. Pirma, šios direktyvos II skyriaus 3 skirsnyje įtvirtintos nuostatos, susijusios su elektroninėmis priemonėmis sudarytomis sutartimis. Minėtos direktyvos 11 straipsnio „Užsakymo pateikimas“ 1 dalyje nustatyta, jog valstybės narės užtikrina, kad kai paslaugos gavėjas pateikia savo užsakymą elektroninėmis priemonėmis, paslaugų teikėjas, „jei nėra pateisinamos priežasties,

turi nedelsdamas patvirtinti gavęs gavėjo užsakymą elektroninėmis priemonėmis“ (pirma įtrauka) ir kad „užsakymas ir gavimo patvirtinimas [būtų] laikomi gautais, kai šalys, kurioms jie skirti, gali juos pasiekti“ (antra įtrauka).

23. Nors su skrydžio atšaukimu susijusi informacija nėra nei „užsakymas“, nei „gavimo patvirtinimas“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/31 11 straipsnį, iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, jog pagrindinėje byloje nagrinėjamų nacionalinės teisės aktų taikymo sritis yra platesnė nei šios direktyvos, nes pagal šias nuostatas pranešimo įteikimo taisyklė taikoma ne tik „užsakymams“ ir „gavimo patvirtinimams“, bet ir visiems kitiems teisiškai reikšmingiems elektroniniams dokumentams, įskaitant dokumentus, susijusius su skrydžių rezervavimu. Remiantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodyta informacija, tiek Direktyvos 2000/31 11 straipsnio 1 dalies antroje įtraukoje, tiek šią nuostatą perkeliančiose nacionalinėse nuostatose numatyta „įteikimo prezumpcija“, kuri iš esmės atsiranda, kai su pranešimu galima susipažinti⁵.

24. Antra, svarbu pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyta informacija yra ta, kuri pateikiama „atšaukus skrydį“ ir kuria atitinkamiems keleiviams „buvo pranešta apie atšaukimą“. Akivaizdu, kad ši su atšaukimu susijusi informacija nėra nei „užsakymas“, nei „gavimo patvirtinimas“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/31 11 straipsnį. Todėl atliekant analizę reikia manyti, kad nagrinėjami teisiniai veiksmai iš principo yra pranešimai, turintys kitokį tikslą.

25. Pridursiu, kad iš šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto formuluotės negalima daryti išvados, kad informacija keleiviui turi būti pateikta tik elektroninėmis priemonėmis. Atvirkščiai, vienintelis taikomas reikalavimas – kad „[atitinkamiems keleiviams būtų] pranešta apie atšaukimą“, o tai reiškia, kad iš esmės leidžiama naudotis kitomis komunikacijos priemonėmis. Žinoma, atsižvelgiant į ypatingą šios rūšies informacijos svarbą tam, kad būtų veiksmingai pasinaudota Reglamento Nr. 261/2004 suteikiamomis teisėmis, būtina, kad pasirinkta komunikacijos priemonė būtų tinkama ir atitiktų keleivių vežimo oro transportu reikalavimus⁶.

26. Kalbant bendriau, pažymėtina, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 4 dalį skrydį vykdančiam oro vežėjui tenka „įrodinėjimo pareiga“, ar keleiviams buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą ir kada tai buvo padaryta. Aplinkybė, kad įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui⁷, padeda užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nurodytą Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje.

27. Būtina priminti šio teisės akto tikslo svarbą šiomis aplinkybėmis, nes pagal suformuotą jurisprudenciją aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į jos kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus⁸. Sprendime *Krijgsman* Teisingumo Teismas pabrėžė svarbą, kurią keleivių teisių apsaugai turi iš Reglamento

⁵ Žr. sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą 10 puslapį.

⁶ Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, 5 straipsnio 23 ir 25 punktai, nurodo, kad nėra formalių reikalavimų, susijusių su būdu, kuriuo informacija apie atšaukimą turi būti pateikta keleiviui. Tačiau autorius rekomenduoja pasirinkti komunikacijos priemonę, užtikrinančią, kad keleiviui būtų faktiškai pranešta apie skrydžio atšaukimą. Jei keleivis remiasi tuo, kad negavo pranešimo, būtent oro vežėjas turi įrodyti, kad keleiviui buvo pranešta apie atšaukimą ir kada tai buvo padaryta.

⁷ Žr. Komisijos pranešimo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, aiškinamųjų gairių (OL C 214, 2016, p. 5) 3.2.5 punktą „Įrodinėjimo pareiga atšaukimo atveju“.

⁸ 2016 m. lapkričio 16 d. Sprendimas *Hemming ir kt.* (C-316/15, EU:C:2016:879, 27 punktą) ir 2017 m. gegužės 11 d. Sprendimas *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, 24 punktą).

Nr. 261/2004 5 straipsnio 4 dalies kylanti pareiga įrodyti, kad informacija buvo pateikta keleiviui⁹. Iš tiesų keleiviui, gavus šią informaciją, turi būti suteikta galimybė laiku reaguoti į skrydžio atšaukimą, sumažinant dėl to kylančius nepatogumus, ir apginti savo teises oro vežėjo atžvilgiu.

28. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad taikant Direktyvos 2000/31 11 straipsnio 1 dalies antrą įtrauką įrodinėjimo pareiga perkeliama, nes užsakymai ir gavimo patvirtinimai „laikomi gautais“, kai šalys, kurioms jie skirti, gali juos pasiekti. Manau, kad tokia keleiviui pateiktinos informacijos „tinkamo gavimo“ prezumpcija nesuderinama su įrodinėjimo pareiga, tenkančia oro vežėjams pagal Reglamentą Nr. 261/2004, nes dėl šios prezumpcijos keleivis be jokių kitų išlygų turėtų įrodyti, kad jis laiku negavo informacijos.

29. Man atrodo, kad tokį įrodymą praktiškai labai sunku pateikti, todėl gali būti pažeistas 28 punkte minėtas tikslas apsaugoti oro transporto keleivius. Iš tiesų, jeigu, kilus komunikacijos problemų, susijusių su žmogaus klaida ar techniniais trūkumais, keleivis būtų įpareigotas įrodyti, jog jis neturi jokio pranešimo, kuriame būtų pateikta Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyta informacija, reikštų, kad iš jo reikalaujama įrodyti dalyką, kurio neįmanoma patikrinti, arba, kitaip tariant, padaryti tai, kas neįmanoma. Akivaizdu, kad Sąjungos teisės sistemoje pripažįstamas principas, pagal kurį niekas neįpareigojamas daryti to, kas neįmanoma („impossibilibum nulla obligatio est“)¹⁰, prieštarautų tokiam požiūriui.

30. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 4 dalis yra „lex specialis“ Direktyvos 2000/31 nuostatų atžvilgiu, nes šioje reglamento nuostatoje nustatyti specialūs įpareigojimai dėl būdo, kuriuo informacija turi būti pateikta keleiviams. Atsižvelgiant į tai, kad šie keleiviai yra suinteresuoti gauti informaciją apie visas galimas nenumatytas aplinkybes, turinčias didelį poveikį skrydžių tvarkaraščiui, ir į nepatogumus, kurių paprastai sukelia skrydžio atšaukimas, man atrodo, kad paprasta „tinkamo gavimo“ prezumpcija beveik neatitinka griežtesnių keleivių vežimo oro transportu reikalavimų.

31. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, manau, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiuose, siejamuose su šio straipsnio 4 dalimi, numatytas reikalavimas dėl pranešimo įteikimo draudžia taikyti Direktyvą 2000/31 perkeliančias nacionalinės teisės nuostatas, pagal kurias elektroniniams pranešimams taikoma gavimo prezumpcija, todėl, siekiant užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį, vertinimas, ar buvo įvykdyta pareiga pranešti keleiviui apie atšaukimą, turi būti atliekamas atsižvelgiant tik į šį reglamentą.

32. Kalbant apie Reglamente Nr. 261/2004 numatyto vartotojų apsaugos lygio nesilaikymą, tokia pat išvada darytina ir dėl nesuderintų nacionalinės teisės nuostatų, kurios cituojamos nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir kuriomis, perkeliant Direktyvos 2000/31 11 straipsnį, materialinė taikymo sritis, į kurią patenka užsakymai ir gavimo patvirtinimai, buvo išplėsta įtraukiant ir kitus elektroninius pranešimus, be kita ko, elektroninius pranešimus, susijusius su skrydžio atšaukimu.

⁹ Šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 11 d. Sprendimą *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, 23–28 punktai).

¹⁰ Žr. 2016 m. kovo 3 d. Sprendimą *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, 42 punktas), 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimą *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987, 96 punktas) ir 2018 m. lapkričio 6 d. Sprendimą *Scuola Elementare Maria Montessori / Komisija, Komisija / Scuola Elementare Maria Montessori ir Komisija / Ferracci* (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79 punktas).

33. Šiuo klausimu reikia priminti, kad, kaip Teisingumo Teismas pažymėjo savo jurisprudencijoje, „direktyva siekiama ne suderinti materialiąsias normas, susijusias su daugeliu elektroninės prekybos aspektų, o apibrėžti „koordinuojamą sritį“, kurioje pagal 3 straipsnį numatytas mechanizmas leistų, kaip nurodyta šios direktyvos 22 konstatuojamojoje dalyje, informacinės visuomenės paslaugoms iš esmės taikyti tos valstybės narės, kur įsisteigęs paslaugų teikėjas, teisę“¹¹. Tokį aiškinimą patvirtina šios direktyvos 6, 7, 10 ir 22 konstatuojamosios dalys.

34. Kadangi nacionalinės teisės aktų leidėjas savo noru ir be aiškaus Sąjungos teisės reikalavimo nusprendė išplėsti suderintų elektroninės komercijos taisyklių taikymo sritį ir įtraukti kitus Direktyvoje 2000/31 nenumatytus aspektus, šios nuostatos negali būti laikomos suderintų teisės aktų dėl elektroninės komercijos dalimi. Tokiu atveju veikiau kyla nacionalinės teisės nuostatų suderinamumo su Reglamente Nr. 261/2004 nuostatomis klausimas.

35. Neatsižvelgiant į tai, ar nagrinėjamos nacionalinės nuostatos buvo priimtose – teisingai ar klaidingai – perkeltant Direktyvą 2000/31, pagrįsta daryti išvadą, kad jomis pažeidžiamas Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamas tikslas. Todėl Reglamente Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiai, siejami su šio straipsnio 4 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad jais draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, grindžiamos Direktyvos 2000/31 11 straipsniu.

B. Atsakymas į antrąjį prejudicinį klausimą

36. Dėl pirma nurodytų priežasčių siūlau į antrąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip: Reglamente Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiai turi būti aiškinami taip, kad pareigos informuoti keleivį apie skrydžio atšaukimą turi būti laikomasi atsižvelgiant tik į šį reglamentą, dėl ko draudžiama taikyti nacionalines nuostatas, kuriomis nustatoma priegios prie elektroninių ryšių prezumpcija.

VI. Išvada

37. Atsižvelgdamas į išdėstytus argumentus siūlau Teisingumo Teismui į *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) antrąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip:

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiai turi būti aiškinami taip, kad pareigos informuoti keleivį apie skrydžio atšaukimą turi būti laikomasi atsižvelgiant tik į šį reglamentą, dėl ko draudžiama taikyti nacionalines nuostatas, kuriomis nustatoma priegios prie elektroninių ryšių prezumpcija.

¹¹ 2011 m. spalio 25 d. Sprendimas *eDate Advertising ir kt.* (C-509/09 ir C-161/10, EU:C:2011:685, 57 punktą).