



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

P. PIKAMÄE

van 23 september 2021¹

Zaak C-263/20

Airhelp Limited

tegen

Laudamotion GmbH

[verzoek van het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk)
om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 –
Gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij annulering of
langdurige vertraging van vluchten – Boeking van een vlucht via een elektronisch platform –
Vervroeging van de vlucht – Ontvangst van de mededeling over de vervroeging van de vlucht op
een e-mailadres – Omvang van de informatieplicht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht
uitvoert – Richtlijn 2000/31/EG – Diensten van de informatiemaatschappij – Artikel 11 –
Plaatsing van een order – Vermoeden van ontvangst”

I. Inleiding

1. Het verzoek om een prejudiciële beslissing van het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) betreft de uitlegging van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91², alsmede van artikel 11 van richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt („richtlijn inzake elektronische handel”)³.

2. Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Airhelp Limited en Laudamotion GmbH betreffende de weigering van laatstgenoemde om luchtreizigers die hun rechten aan Airhelp hebben gecedeerd, te compenseren voor de vervroeging van hun vlucht. De rechtsvraag of de vervroeging van een vlucht recht kan geven op compensatie op grond van artikel 5, lid 1,

¹ Oorspronkelijke taal: Frans.

² PB 2004, L 46, blz. 1.

³ PB 2000, L 178, blz. 1.

onder c), en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 is uitvoerig aan de orde geweest in mijn (nog niet gepubliceerde) conclusie in de gevoegde zaken C-188/20, Azurair, C-196/20, Eurowings, C-146/20, Corendon Airlines, en C-270/20, Austrian Airlines.

3. Op verzoek van het Hof beperkt deze conclusie zich tot de analyse van de tweede prejudiciële vraag, waarmee de verwijzende rechter in wezen wenst te vernemen of de naleving van de verplichting om de passagier tijdig te informeren over de annulering uitsluitend moet worden beoordeeld op grond van artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004, waardoor het nationale recht inzake de ontvangst van elektronische verklaringen, dat is vastgesteld ter uitvoering van richtlijn 2000/31, buiten toepassing blijft.

II. Toepasselijke bepalingen

A. Verordening nr. 261/2004

4. Artikel 2 van verordening nr. 261/2004 bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

l) ‚annulering’: het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt.”

5. Artikel 5 van deze verordening bepaalt in de leden 1 en 4:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

- a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;
- b) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en – in het geval van een andere vlucht die naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken – als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c);
- c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij
 - i) de annulering hun tenminste twee weken voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
 - ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of

- iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.

[...]

4. De bewijslast inzake het al of niet melden van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat geschiedt, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”

6. Artikel 7 van deze verordening luidt als volgt:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1500 km;

[...]”

7. Artikel 13 van deze verordening bepaalt:

„In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het geldend recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden. Deze verordening beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft. Ook mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft, om volgens de relevante rechtsregels, terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”

B. Richtlijn 2000/31

8. Artikel 11, lid 1, van richtlijn 2000/31 luidt als volgt:

„De lidstaten zorgen ervoor dat, behalve andersluidend beding tussen partijen die niet als consument handelen, de volgende beginselen in acht worden genomen wanneer een afnemer van een dienst met behulp van technologische middelen zijn order plaatst:

- de dienstverlener bevestigt zo spoedig mogelijk langs elektronische weg de ontvangst van de order van de afnemer;
- de order en het ontvangstbewijs worden geacht te zijn ontvangen, wanneer deze toegankelijk zijn voor de partijen tot wie zij zijn gericht.”

III. Aan het geding ten grondslag liggende feiten, hoofdgeding en prejudiciële vragen

9. Twee passagiers hebben op een elektronisch boekingsplatform een vlucht geboekt van Palma de Mallorca (Spanje) naar Wenen (Oostenrijk) met de luchtvaartmaatschappij Laudamotion. Tijdens de boeking op dit platform hebben die passagiers hun privé-e-mailadres en hun telefoonnummer opgegeven. Het platform heeft de vlucht namens de passagiers geboekt bij Laudamotion, waarbij speciaal voor de boeking een e-mailadres werd gegenereerd. Dit adres was het enige adres dat bij de luchtvaartmaatschappij bekend was om contact op te nemen met de passagiers.

10. De vlucht, waarvan het vertrek oorspronkelijk was gepland op 14 juni 2018 om 14.40 uur, met aankomst om 17.05 uur op dezelfde dag, is door de luchtvaartmaatschappij met meer dan zes uur vervroegd, te weten naar een vertrek om 8.25 uur.

11. Airhelp, waaraan beide passagiers hun eventuele recht op compensatie op grond van verordening nr. 261/2004 hadden gecedeerd, heeft beroep ingesteld bij het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk). Zij heeft aangevoerd dat de luchtvaartmaatschappij Laudamotion een bedrag van in totaal EUR 500 voor beide passagiers was verschuldigd op grond van artikel 7, lid 1, onder a), van deze verordening wegens met name de vervroeging van de vlucht met meer dan zes uur, waarover de passagiers pas waren geïnformeerd op 10 juni 2018 via het door hen opgegeven privé-e-mailadres.

12. Laudamotion heeft de gegrondheid van de vordering van Airhelp betwist op grond dat de vervroeging van de vlucht tijdig was doorgegeven, op 23 en 29 mei 2018, via het door het boekingsplatform verstrekte e-mailadres.

13. Het Bezirksgericht Schwechat heeft het beroep van Airhelp verworpen. Daarop heeft zij hoger beroep ingesteld bij het Landesgericht Korneuburg, de verwijzende rechter. Deze rechter vraagt zich met name af of de vervroeging van een vlucht een annulering vormt in de zin van verordening nr. 261/2004 en hoe ver de informatieplicht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, reikt.

14. In dit verband merkt de verwijzende rechter op dat hij het eens is met de opvatting van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland)⁴ dat een meer dan geringe vervroeging van een geplande vlucht recht kan geven op compensatie als bedoeld in artikel 7, lid 1, van die verordening en dat de vluchtplanning wordt opgegeven wanneer de vlucht met meerdere uren wordt vervroegd.

15. Wat betreft de vraag of de passagiers in het hoofdgeding naar behoren zijn geïnformeerd over de vervroeging van hun vlucht, voert de verwijzende rechter aan dat er op grond van de Oostenrijkse uitvoeringswetgeving van richtlijn 2000/31 niet alleen sprake is van een vermoeden van ontvangst in de gevallen van artikel 11, lid 1, van die richtlijn, maar ook bij een eenvoudige uitwisseling van e-mails. Dit betekent in het onderhavige geval dat een passagier wordt geacht te zijn geïnformeerd over de vervroeging van zijn vlucht wanneer het bericht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert kan worden geraadpleegd door die passagier. De

⁴ Volgens het verzoek om een prejudiciële beslissing is deze opvatting bekendgemaakt in een persbericht van het Bundesgerichtshof met referentie 89/2015, X ZR 59/14, en tot stand gekomen in het kader van een beslissing waarin werd vastgesteld dat de verwerende partij instemde met het gevorderde.

verwijzende rechter vraagt zich derhalve af of de nationale wetgeving, richtlijn 2000/31 of verordening nr. 261/2004 moet worden toegepast teneinde vast te stellen of de passagiers naar behoren zijn geïnformeerd over de vervroeging van hun vlucht.

16. In deze omstandigheden heeft het Landesgericht Korneuburg de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

- „1) Moeten artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7 van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat de luchtreiziger recht heeft op compensatie wanneer de vertrektijd van oorspronkelijk 14.40 uur naar 08.25 uur op dezelfde dag wordt vervroegd?
- 2) Moet artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat de toetsing of de annulering aan de passagier is medegedeeld uitsluitend aan de hand van deze bepaling moet plaatsvinden en in de weg staat aan de toepassing van nationaal recht inzake de ontvangst van verklaringen dat ter omzetting van [richtlijn 2000/31] is vastgesteld en een vermoeden van ontvangst bevat?
- 3) Moeten artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004 en artikel 11 van richtlijn 2000/31 aldus worden uitgelegd dat wanneer de vlucht wordt geboekt door de passagier via een boekingsplatform en deze daarbij zijn telefoonnummer en zijn e-mailadres heeft opgegeven, maar het boekingsplatform aan de luchtvaartmaatschappij het telefoonnummer en een door het boekingsplatform automatisch gegenereerd e-mailadres heeft doorgegeven, de bezorging van de mededeling van de vervroeging van de vlucht aan het automatisch gegenereerd e-mailadres als kennisgeving of ontvangst van de mededeling van de vervroeging moet worden aangemerkt, ook wanneer het boekingsplatform de mededeling van de luchtvaartmaatschappij niet of te laat aan de passagier heeft doorgegeven?”

IV. Procedure bij het Hof

17. De verwijzingsbeslissing van 26 mei 2020 is ingekomen ter griffie van het Hof op 15 juni 2020.

18. De partijen in het hoofdgeding alsmede de Europese Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend binnen de in artikel 23 van het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie bepaalde termijn.

19. Op de algemene vergadering van 27 april 2021 heeft het Hof besloten geen pleitzitting te houden.

V. Juridische analyse

A. Tweede prejudiciële vraag

20. Met zijn tweede prejudiciële vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de naleving van de verplichting om de passagier tijdig te informeren over de annulering uitsluitend moet worden beoordeeld op grond van artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004. Bij een bevestigend antwoord verzet deze verordening zich namelijk tegen de toepassing van het nationale recht inzake de ontvangst van elektronische mededelingen dat is vastgesteld ter omzetting van richtlijn 2000/31.

21. Zoals ik hieronder nader zal toelichten, ben ik van mening dat de naleving van de verplichting om de passagier tijdig te informeren over de annulering *uitsluitend* moet worden beoordeeld op grond van artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004. Deze uitlegging volgt zowel uit de tekst als uit de doelstelling van de relevante bepalingen.

22. Ten eerste bevat hoofdstuk II, afdeling 3, van richtlijn 2000/31 bepalingen met betrekking tot contracten die langs elektronische weg zijn gesloten. Artikel 11 van die richtlijn, met het opschrift „Plaatsing van de order”, bepaalt in lid 1 dat de lidstaten ervoor zorgen dat wanneer een afnemer van een dienst met behulp van technologische middelen zijn order plaatst, de dienstverlener „zo spoedig mogelijk langs elektronische weg de ontvangst van de order van de afnemer [bevestigt]” (eerste streepje) en dat „de order en het ontvangstbewijs worden geacht te zijn ontvangen, wanneer deze toegankelijk zijn voor de partijen tot wie zij zijn gericht” (tweede streepje).

23. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat, ook al vormen de mededelingen betreffende een annulering noch een „order” noch een „ontvangstbewijs” in de zin van artikel 11 van richtlijn 2000/31, de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale wetgeving verder gaat dan deze richtlijn, aangezien daarin is bepaald dat de ontvangstregel niet alleen van toepassing is op „orders” en op „ontvangstbewijzen”, maar ook op alle andere juridisch belangrijke elektronische documenten, waaronder documenten met betrekking tot de boeking van vluchten. Zoals blijkt uit de door de verwijzende rechter verstrekte gegevens gaan zowel artikel 11, lid 1, tweede streepje, van richtlijn 2000/31 als de nationale bepalingen ter omzetting van die bepaling uit van een „vermoeden van ontvangst”, waarvan in wezen sprake is wanneer de verklaring toegankelijk is.⁵

24. Ten tweede dient te worden opgemerkt dat artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 betrekking heeft op mededelingen die zijn gedaan „in geval van annulering van een vlucht” en tot gevolg hebben dat „de annulering wordt medegedeeld” aan de betrokken passagiers. Het spreekt voor zich dat die mededelingen betreffende een annulering niet kunnen worden aangemerkt als een „order” of een „ontvangstbewijs” in de zin van artikel 11 van richtlijn 2000/31. Bijgevolg moet ten behoeve van de analyse worden aangenomen dat de betrokken rechtshandelingen in beginsel mededelingen zijn die een ander doel hebben.

25. Ik voeg hieraan toe dat uit de tekst van artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 niet kan worden afgeleid dat de wijze waarop die informatie aan de passagiers wordt medegedeeld, beperkt is tot elektronische middelen. Integendeel, het enige vereiste is dat „de annulering van de vlucht aan de betrokken passagiers wordt medegedeeld”, zodat andere communicatiemiddelen in beginsel zijn toegestaan. Aangezien dit soort mededelingen van bijzonder belang zijn voor de effectieve uitoefening van de bij verordening nr. 261/2004 toegekende rechten, dient het gekozen communicatiemiddel echter wel adequaat te zijn en afgestemd op de eisen van het luchtvervoer van passagiers.⁶

26. Meer fundamenteel wijs ik erop dat op grond van artikel 5, lid 4, van verordening nr. 261/2004 de „bewijslast” inzake het melden van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat is geschied, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. De omstandigheid

⁵ Zie blz. 10 van de verwijzingsbeslissing.

⁶ Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, artikel 5, punten 23 en 25, wijst erop dat er geen formele vereisten bestaan ten aanzien van de wijze waarop de informatie betreffende een annulering aan de passagier moet worden medegedeeld. De auteur raadt echter aan een communicatiemiddel te kiezen dat garandeert dat de passagier daadwerkelijk op de hoogte wordt gesteld van de annulering van de vlucht. Indien de passagier aangeeft dat hij het bericht niet heeft ontvangen, staat het aan de luchtvaartmaatschappij om aan te tonen dat de passagier op de hoogte is gebracht van de annulering en wanneer dit is gebeurd.

dat het bewijs moet worden geleverd door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert⁷, draagt bij aan de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers zoals bedoeld in overweging 1 van verordening nr. 261/2004.

27. In de onderhavige context zij herinnerd aan het belang van dit wetgevingsdoel aangezien, volgens vaste rechtspraak van het Hof, bij de uitlegging van een bepaling van Unierecht niet alleen rekening moet worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt.⁸ In het arrest *Krijgsman* heeft het Hof erop gewezen dat de verplichting om te bewijzen dat de passagier in kennis is gesteld, die voortvloeit uit artikel 5, lid 4, van verordening nr. 261/2004, van belang is voor de bescherming van zijn rechten.⁹ De passagier moet namelijk door de ontvangst van die informatie in staat worden gesteld om tijdig te reageren op de annulering van zijn vlucht, zodat hij de daaruit voortvloeiende ongemakken kan beperken en zijn rechten jegens de luchtvaartmaatschappij kan doen gelden.

28. In dat verband dient te worden opgemerkt dat artikel 11, lid 1, tweede streepje, van richtlijn 2000/31 tot gevolg heeft dat de bewijslast wordt omgekeerd, aangezien de orders en de ontvangstbewijzen „worden geacht te zijn ontvangen” wanneer deze toegankelijk zijn voor de partijen tot wie zij zijn gericht. Een dergelijk vermoeden van „goede ontvangst” van de aan de passagier te verstrekken informatie lijkt mij in strijd met de bewijslast die op de luchtvaartmaatschappijen rust op grond van verordening nr. 261/2004, aangezien het als gevolg van dit vermoeden uitsluitend aan de passagier zou staan om aan te tonen dat hij de informatie niet tijdig heeft ontvangen.

29. Het lijkt mij in de praktijk zeer moeilijk om een dergelijk bewijs te leveren, zodat de in punt 26 van deze conclusie genoemde doelstelling van de bescherming van luchtreizigers mogelijk in het geding komt. Ingeval communicatieproblemen te wijten zijn aan menselijke fouten of aan technische mankementen, komt een verplichting waarbij de passagier moet aantonen dat hij geen enkele mededeling met de in artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 bedoelde informatie heeft ontvangen, er namelijk op neer dat van hem wordt geëist dat hij bewijst wat niet geverifieerd kan worden of anders gezegd dat hij het onmogelijke doet. Het is duidelijk dat een dergelijke benadering in strijd is met het in de rechtsorde van de Unie erkende beginsel dat „niemand rechtens tot het onmogelijke is gehouden” („*impossibilium nulla obligatio est*”).¹⁰

30. Artikel 5, lid 4, van verordening nr. 261/2004 is een *lex specialis* ten opzichte van de bepalingen van richtlijn 2000/31, voor zover dit artikel bijzondere verplichtingen oplegt met betrekking tot de wijze waarop de informatie aan de passagiers moet worden medegedeeld. Gelet op het belang van die laatsten om op de hoogte te worden gehouden van elke eventuele onvoorziene omstandigheid die wezenlijk van invloed is op het tijdsschema van de vluchten en

⁷ Zie mededeling van de Commissie – richtsnoeren voor de interpretatie van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten, en van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad (PB 2016, C 214, blz. 5), punt 3.2.5., met het opschrift „Bewijslast in geval van annulering”.

⁸ Zie arresten van 16 november 2016, *Hemming e.a.* (C-316/15, EU:C:2016:879, punt 27), en 11 mei 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, punt 24).

⁹ Arrest van 11 mei 2017 (C-302/16, EU:C:2017:359, punten 23-28).

¹⁰ Zie arresten van 3 maart 2016, *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, punt 42); 20 december 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987, punt 96), en 6 november 2018, *Scuola Elementare Maria Montessori/Commissie, Commissie/Scuola Elementare Maria Montessori en Commissie/Ferracci* (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, punt 79).

rekening houdend met de ongemakken die over het algemeen het gevolg zijn van de annulering van een vlucht, ben ik van mening dat een eenvoudig vermoeden van „goede ontvangst” moeilijk kan voldoen aan de verhoogde vereisten op het gebied van het luchtvervoer van passagiers.

31. Gelet op het voorgaande ben ik van mening dat het mededelingsvereiste van artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van lid 4 van ditzelfde artikel, zich verzet tegen de toepassing van nationaalrechtelijke uitvoeringsbepalingen van richtlijn 2000/31 op grond waarvan elektronische berichten als ontvangen worden beschouwd, en dat, teneinde een hoog niveau van bescherming van de luchtreizigers te waarborgen, uitsluitend aan de hand van deze verordening moet worden getoetst of er is voldaan aan de verplichting om de passagier te informeren over de annulering.

32. Deze conclusie betreffende de niet-naleving van het beschermingsniveau van consumenten op grond van verordening nr. 261/2004 geldt ook met betrekking tot de in de verwijzingsbeschikking genoemde niet-geharmoniseerde bepalingen van nationaal recht die, in het kader van de omzetting van artikel 11 van richtlijn 2000/31, de materiële werkingssfeer van de orders en de ontvangsbewijzen hebben uitgebreid naar andere elektronische berichten, en met name naar elektronische mededelingen omtrent de annulering van een vlucht.

33. In dit verband zij eraan herinnerd dat, zoals het Hof in zijn rechtspraak heeft opgemerkt, voor de meeste aspecten van de elektronische handel richtlijn 2000/31 „niet [strekt] tot harmonisatie van de materiële regels, maar [...] een ‚gecoördineerd gebied’ [definieert] in het kader waarvan het mechanisme van artikel 3, aldus [overweging 22] van de richtlijn, het mogelijk moet maken de diensten van de informatiemaatschappij in beginsel aan het rechtsstelsel van de lidstaat waar de dienstverlener gevestigd is te onderwerpen”.¹¹ Deze uitlegging wordt bevestigd door de overwegingen 6, 7, 10 en 22 van die richtlijn.

34. Aangezien de nationale wetgever – vrijwillig en zonder dat het Unierecht dit uitdrukkelijk vereist – ervoor heeft gekozen om de werkingssfeer van de geharmoniseerde regels inzake de elektronische handel uit te breiden naar andere elementen waarin richtlijn 2000/31 niet voorziet, kunnen die bepalingen niet worden beschouwd als onderdeel van de geharmoniseerde wetgeving inzake de elektronische handel. In dit geval gaat het veeleer om de verenigbaarheid van de bepalingen van nationaal recht met die van verordening nr. 261/2004.

35. Ongeacht de vraag of de betrokken nationale bepalingen – terecht of onterecht – zijn vastgesteld in het kader van de omzetting van richtlijn 2000/31, is het legitiem om te concluderen dat zij afbreuk doen aan de door verordening nr. 261/2004 nagestreefde doelstelling. Bijgevolg moet artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van lid 4 van dit artikel, aldus worden uitgelegd dat het in de weg staat aan de nationaalrechtelijke bepalingen die zijn gebaseerd op artikel 11 van richtlijn 2000/31.

B. Antwoord op de tweede prejudiciële vraag

36. Om de hierboven genoemde redenen geef ik in overweging op de tweede prejudiciële vraag te antwoorden dat artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat de verplichting om de passagier te informeren over de annulering uitsluitend

¹¹ Zie arrest van 25 oktober 2011, eDate Advertising e.a. (C-509/09 en C-161/10, EU:C:2011:685, punt 57).

moet worden nageleefd vanuit het oogpunt van deze verordening, hetgeen zich verzet tegen de toepassing van nationale bepalingen die een vermoeden van toegang tot elektronische verklaringen in het leven roepen.

VI. Conclusie

37. In het licht van het voorgaande geef ik het Hof in overweging de tweede prejudiciële vraag van het Landesgericht Korneuburg als volgt te beantwoorden:

„Artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 moet aldus worden uitgelegd dat de verplichting om de passagier te informeren over de annulering uitsluitend moet worden nageleefd vanuit het oogpunt van deze verordening, hetgeen zich verzet tegen de toepassing van nationale bepalingen die een vermoeden van toegang tot elektronische verklaringen in het leven roepen.”