



# Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO  
PRIITA PIKAMÄE  
przedstawiona w dniu 23 września 2021 r.<sup>1</sup>

**Sprawa C-263/20**

**Airhelp Limited**  
**przeciwko**  
**Laudamotion GmbH**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Rezerwacja lotu za pośrednictwem platformy internetowej – Przełożenie odlotu na wcześniejszą godzinę – Otrzymanie informacji o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę na adres poczty elektronicznej – Zakres obowiązku informacyjnego obsługującego przewoźnika lotniczego – Dyrektywa 2000/31/WE – Usługi społeczeństwa informacyjnego – Artykuł 11 – Złożenie zamówienia – Domniemanie odbioru

## I. Wprowadzenie

1. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria) dotyczy wykładni art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91<sup>2</sup>, a także art. 11 dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywy o handlu elektronicznym)<sup>3</sup>.

2. Wniosek ów został złożony w ramach sporu pomiędzy spółką Airhelp Limited a spółką Laudamotion GmbH w przedmiocie odmowy przez tę ostatnią spółkę wypłaty odszkodowania pasażerom lotniczym, w których prawa wstępuje spółka Airhelp, z tytułu przełożenia ich lotu na wcześniejszą godzinę. Kwestia prawna, czy w wyniku przełożenia odlotu na wcześniejszą godzinę może przysługiwać prawo do odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7

<sup>1</sup> Język oryginału: francuski.

<sup>2</sup> Dz.U. 2004, L 46, s. 1.

<sup>3</sup> Dz.U. 2000, L 178, s. 1.

rozporządzenia nr 261/2004, została wnikliwie zbadana w opiniach, które przedstawiłem w sprawach połączonych C-188/20, Azurair, C-196/20, Eurowings, a także w sprawach C-146/20, Corendon Airlines i C-270/20, Austrian Airlines (dotychczas nieopublikowane).

3. Zgodnie z wnioskiem Trybunału niniejsza opinia będzie się ograniczać do analizy drugiego pytania prejudycjalnego, w którego drodze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy spełnienie obowiązku poinformowania pasażera w odpowiednim czasie o odwołaniu lotu należy badać wyłącznie na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004, wykluczając tym samym stosowanie przepisów krajowych dotyczących doręczania oświadczeń elektronicznych, które to przepisy zostały przyjęte celem transpozycji dyrektywy 2000/31.

## II. Ramy prawne

### A. Prawo Unii

#### 1. Rozporządzenie nr 261/2004

4. Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.

5. Artykuł 5 tego rozporządzenia stanowi w ust. 1 i 4:

„1. W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz
- b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz
- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:
  - (i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
  - (ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub

- (iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

[...]

4. Ciężar dowodu tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym”.

6. Artykuł 7 rzeczonoego rozporządzenia ma następujące brzmienie:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

[...]”.

7. Artykuł 13 tego rozporządzenia przewiduje:

„W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą przewoźnik podpisał umowę. Analogicznie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym obsługujący przewoźnik lotniczy podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego”.

## 2. Dyrektywa 2000/31

8. Artykuł 11 ust. 1 dyrektywy 2000/31 ma następujące brzmienie:

„Państwa członkowskie zapewniają, jeśli strony niebędące konsumentami nie postanowiły inaczej, żeby w przypadku gdy usługobiorca składa zamówienie za pomocą środków technologicznych, miały zastosowanie następujące zasady:

- usługodawca musi drogą elektroniczną niezwłocznie potwierdzić odbiór zamówienia usługobiorcy,
- zamówienie oraz potwierdzenie odbioru uważane są za przyjęte, jeżeli strony, do których są one adresowane, mogą mieć do nich dostęp”.

### III. Okoliczności powstania sporu, postępowanie główne i pytania prejudycjalne

9. Dwóch pasażerów lotniczych zarezerwowało lot z Palmy de Mallorca (Hiszpania) do Wiednia (Austria), obsługiwany przez przewoźnika lotniczego Laudamotion, za pośrednictwem internetowej platformy rezerwacyjnej. Przy dokonywaniu rezerwacji na tej platformie pasażerowie ci podali ich prywatne adresy poczty elektronicznej oraz numery telefonu. Platforma ta dokonała w imieniu owych pasażerów rezerwacji lotu u Laudamotion, generując w trakcie rzeczony rezerwacji, specjalnie dla owej rezerwacji, adres poczty elektronicznej. Był to jedyny adres znany przewoźnikowi lotniczemu do celów kontaktu z pasażerami.

10. Lot, którego odlot był początkowo planowany na dzień 14 czerwca 2018 r. o godzinie 14.40, a przylot o godzinie 17.05 tego samego dnia, został przełożony przez przewoźnika lotniczego o ponad sześć godzin wcześniej, a mianowicie na godzinę 8.25.

11. Spółka Airhelp, na rzecz której oboje pasażerów przeniosło ich ewentualne prawa do odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, wytoczyła powództwo przed Bezirksgericht Schwechat (sądem rejonowym w Schwechacie, Austria). Podniosła ona, że przewoźnik lotniczy Laudamotion jest zobowiązany do zapłaty łącznej kwoty 500 EUR na rzecz dwóch pasażerów na podstawie art. 7 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia ze względu, w szczególności, na przełożenie lotu o ponad sześć godzin wcześniej, o czym pasażerowie zostali poinformowani dopiero w dniu 10 czerwca 2018 r. za pośrednictwem podanego przez nich prywatnego adresu poczty elektronicznej.

12. Laudamotion zakwestionował zasadność żądania spółki Airhelp ze względu na to, że informację o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę przesłano w odpowiednim czasie, w dniach 23 i 29 maja 2018 r., na adres poczty elektronicznej podany poprzez platformę rezerwacyjną.

13. Ponieważ Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechacie) oddalił pozew spółki Airhelp, spółka ta złożyła apelację do Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburgu), czyli sądu odsyłającego. Sąd ów ma wątpliwości w szczególności co do kwestii, czy przełożenie lotu na wcześniejszą godzinę stanowi odwołanie w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, oraz co do zakresu obowiązku informacyjnego spoczywającego na obsługującym przewoźniku lotniczym.

14. W tym względzie sąd odsyłający zauważa, że zgadza się on ze stanowiskiem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy)<sup>4</sup>, zgodnie z którym większe niż nieistotne przełożenie planowanego lotu na wcześniejszą godzinę może dawać prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia i dochodzi do odstąpienia od pierwotnego rozkładu lotu w przypadku przełożenia lotu o kilka godzin wcześniej.

15. W odniesieniu do kwestii, czy pasażerowie w postępowaniu głównym zostali prawidłowo poinformowani o przełożeniu ich lotu na wcześniejszą godzinę, sąd odsyłający wskazuje, że zgodnie z przepisami austriackimi transponującymi dyrektywę 2000/31 domniemanie doręczenia powstaje nie tylko w przypadkach, o których mowa w art. 11 ust. 1 owej dyrektywy, ale także przy zwykłej wymianie wiadomości elektronicznych. W tym przypadku oznaczałoby to, że uznaje się, iż pasażer został poinformowany o przełożeniu jego lotu na wcześniejszą godzinę, jeżeli pasażer ów

<sup>4</sup> Zgodnie z informacjami znajdującymi się we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym stanowisko to zostało wyrażone w komunikacie prasowym Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) nr 89/2015, X ZR 59/14 sporządzonym w następstwie orzeczenia o uwzględnieniu żądania.

mógł zapoznać się z oświadczeniem obsługującego przewoźnika lotniczego. Sąd odsyłający ma zatem wątpliwości, czy w celu ustalenia, czy pasażerowie zostali prawidłowo poinformowani o przełożeniu ich lotu na wcześniejszą godzinę, należy zastosować przepisy krajowe, dyrektywę 2000/31 lub rozporządzenie nr 261/2004.

16. W tych okolicznościach Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli godzina odlotu została przełożona z pierwotnie planowanej godziny 14.40 na godzinę 8.25 tego samego dnia?
- 2) Czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że badanie, czy pasażer został poinformowany o odwołaniu lotu, należy przeprowadzić wyłącznie na podstawie tego przepisu, i że stoi on na przeszkodzie stosowaniu przepisów krajowych dotyczących doręczania oświadczeń, które zostały przyjęte celem transpozycji [dyrektywy 2000/31] i przewidują fikcję doręczenia?
- 3) Czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004 i art. 11 dyrektywy [2000/31] należy interpretować w ten sposób, że w przypadku dokonania przez pasażera rezerwacji lotu za pośrednictwem platformy rezerwacyjnej, w sytuacji gdy pasażer podał swój numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej, lecz platforma rezerwacyjna przekazała przewoźnikowi lotniczemu numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej wygenerowany automatycznie przez platformę rezerwacyjną, doręczenie zawiadomienia o przełożeniu lotu na wcześniej automatycznie wygenerowany adres poczty elektronicznej należy uznać za poinformowanie lub też doręczenie zawiadomienia o przełożeniu [odlotu] na wcześniej, nawet jeżeli platforma rezerwacyjna nie przekazała zawiadomienia przewoźnika lotniczego pasażerowi albo przekazała je z opóźnieniem?”.

#### **IV. Postępowanie przed Trybunałem**

17. Postanowienie odsyłające z dnia 26 maja 2020 r. wpłynęło do sekretariatu Trybunału w dniu 15 czerwca 2020 r.

18. Strony w postępowaniu głównym oraz Komisja Europejska przedstawiły uwagi na piśmie w terminie określonym w art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

19. Na zgromadzeniu ogólnym z dnia 27 kwietnia 2021 r. Trybunał postanowił nie przeprowadzać rozprawy.

#### **V. Analiza prawna**

##### **A. W przedmiocie pytania drugiego**

20. Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy spełnienie obowiązku poinformowania pasażera w odpowiednim czasie o odwołaniu lotu należy badać wyłącznie na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004. W przypadku

odpowiedzi twierdzącej rozporządzenie to stałoby bowiem na przeszkodzie stosowaniu przepisów krajowych dotyczących doręczeń oświadczeń elektronicznych, które to przepisy zostały przyjęte celem transpozycji dyrektywy 2000/31.

21. Jak szczegółowo wyjaśnię poniżej, uważam, że spełnienie obowiązku poinformowania pasażera w odpowiednim czasie o odwołaniu lotu należy badać *wyłącznie* na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004. Wykładnia ta wynika zarówno z brzmienia, jak i celu właściwych przepisów.

22. Po pierwsze, sekcja 3 rozdziału II owej dyrektywy zawiera przepisy dotyczące umów zawartych drogą elektroniczną. Artykuł 11 ust. 1 rzeczonej dyrektywy, zatytułowany „Złożenie zamówienia”, stanowi, że państwa członkowskie zapewniają, żeby w przypadku gdy usługobiorca składa zamówienie za pomocą środków elektronicznych, usługodawca musiał „drogą elektroniczną niezwłocznie potwierdzić odbiór zamówienia usługobiorcy” (tiret pierwsze) oraz żeby „zamówienie oraz potwierdzenie odbioru [były] uważane za przyjęte, jeżeli strony, do których są one adresowane, mogą mieć do nich dostęp” (tiret drugie).

23. O ile informacje dotyczące odwołania nie stanowią ani „zamówienia”, ani „potwierdzenia odbioru” w rozumieniu art. 11 dyrektywy 2000/31, o tyle z postanowienia odsyłającego wynika, że rozpatrywane w postępowaniu głównym przepisy krajowe idą dalej niż ta dyrektywa, jako że przewidują one, iż zasada dotycząca doręczania nie ma zastosowania jedynie do „zamówień” i „potwierdzeń odbioru”, ale do wszystkich innych dokumentów elektronicznych mających znaczenie prawne, w tym dokumentów dotyczących rezerwacji lotów. Według informacji udzielonych przez sąd odsyłający zarówno art. 11 ust. 1 tiret drugie dyrektywy 2000/31, jak i przepisy krajowe transponujące ów przepis przewidują fikcję doręczenia, do której dochodzi zasadniczo, gdy można zapoznać się z oświadczeniem<sup>5</sup>.

24. Po drugie, warto zauważyć, iż informacjami wskazanymi w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 są informacje, których udziela się „w przypadku odwołania lotu” i dzięki którym pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, zostają „poinformowani o odwołaniu”. Oczywiście jest, że te informacje dotyczące odwołania nie stanowią ani „zamówienia”, ani „potwierdzenia odbioru” w rozumieniu art. 11 dyrektywy 2000/31. Dlatego też do celów analizy należy uznać, że rozpatrywane czynności prawne są, co do zasady, oświadczeniami, które mają odmienny cel.

25. Dodam, że z brzmienia art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 nie można wywieść, iż sposób, w jaki informacje te powinny dotrzeć do pasażera, ogranicza się do środków elektronicznych. Przeciwnie, jedynym wymogiem jest, aby „pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, zostali poinformowani o odwołaniu”, co pozwala zasadniczo na stosowanie innych środków komunikacji. Zważywszy wprawdzie na szczególne znaczenie, jakie mają tego typu informacje dla rzeczywistego korzystania z praw przyznanych przez rozporządzenie nr 261/2004, konieczne jest, aby wybrany środek komunikacji był odpowiedni i dostosowany do wymogów transportu lotniczego pasażerów<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Zobacz s. 10 postanowienia odsyłającego.

<sup>6</sup> B. Steinrötter, *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, art. 5, pkt 23, 25, wskazuje, że nie istnieją formalne wymogi w odniesieniu do sposobu, w jaki informacje dotyczące odwołania powinny dotrzeć do pasażera. Autor zaleca jednak wybrać środek komunikacji, który zapewnia, że pasażer faktycznie zostanie poinformowany o odwołaniu lotu. Jeżeli pasażer zgłosi zastrzeżenie, że nie otrzymał wiadomości, to na przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar dowodu, że pasażer został poinformowany o odwołaniu i kiedy to nastąpiło.

26. Zasadniczo zauważam, że zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 261/2004 „ciężar dowodu”, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym. Okoliczność, że ciężar dowodu leży na obsługującym przewoźniku lotniczym<sup>7</sup>, przyczynia się do zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004.

27. Konieczne jest przypomnienie znaczenia tego celu prawnego w niniejszym kontekście, jako że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w celu dokonania wykładni przepisu prawa Unii należy wziąć pod uwagę nie tylko jego treść, ale także jego kontekst oraz cele, do których zmierza uregulowanie, którego ów przepis stanowi część<sup>8</sup>. W wyroku *Krijgsman* Trybunał podkreślił znaczenie dla ochrony praw pasażera obowiązku przedstawienia dowodu doręczenia pasażerowi informacji, który to obowiązek wynika z art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 261/2004<sup>9</sup>. Pasażer powinien bowiem, po otrzymaniu tej informacji, być w stanie zareagować w odpowiednim czasie na odwołanie jego lotu, ograniczając w ten sposób niedogodności z tego wynikające, i dochodzić swoich praw wobec przewoźnika lotniczego.

28. W tym względzie należy zauważyć, że art. 11 ust. 1 tiret drugiej dyrektywy 2000/31 skutkuje odwróceniem ciężaru dowodu, ponieważ zamówienia i potwierdzenia odbioru „uważane są za przyjęte”, jeżeli strony, do których są one adresowane, mogą mieć do nich dostęp. Takie domniemanie „prawidłowego odbioru” informacji, jakiej należy udzielić pasażerowi, wydaje mi się niezgodne z ciężarem dowodu nałożonym na przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ ze względu na owo domniemanie to na pasażerze spoczywałby, bez jakichkolwiek dalszych zastrzeżeń, ciężar wykazania, że nie otrzymał on informacji w odpowiednim czasie.

29. Przedstawienie takiego dowodu wydaje mi się w praktyce niezwykle trudne, tak że wskazany w pkt 28 niniejszej opinii cel ochrony pasażerów lotniczych mógłby zostać podważony. W przypadku, gdyby wystąpiły problemy z komunikacją spowodowane błędem ludzkim lub usterkami technicznymi, nałożenie na pasażera obowiązku wykazania, że nie jest on w posiadaniu jakiejkolwiek wiadomości zawierającej informacje wskazane w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, sprowadzałoby się bowiem do wymagania od niego, aby udowodnił coś, co jest nieweryfikowalne, lub, innymi słowy, dokonał rzeczy niemożliwych. Oczywiście jest zaś, że zasada, w myśl której „nikt nie jest zobowiązany do rzeczy niemożliwych” („*impossibilium nulla obligatio est*”), uznana w porządku prawnym Unii<sup>10</sup>, sprzeciwiałaby się takiemu podejściu.

30. Artykuł 5 ust. 4 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi *lex specialis* w stosunku do przepisów dyrektywy 2000/31, jako że nakłada on szczególne obowiązki co do sposobu przekazywania pasażerom informacji. Z uwagi na interes pasażerów w byciu informowanym o wszelkich nieprzewidzianych okolicznościach, które mogą mieć istotny wpływ na rozkład lotów,

<sup>7</sup> Zobacz komunikat Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. 2016, C 214, s. 5), pkt 3.2.5, zatytułowany „Ciężar dowodu w przypadku odwołania”.

<sup>8</sup> Zob. wyroki: z dnia 16 listopada 2016 r., *Hemming i in.* (C-316/15, EU:C:2016:879, pkt 27); z dnia 11 maja 2017 r., *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, pkt 24).

<sup>9</sup> Wyrok z dnia 11 maja 2017 r., *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, pkt 23–28).

<sup>10</sup> Zobacz wyroki: z dnia 3 marca 2016 r., *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, pkt 42); z dnia 20 grudnia 2017 r., *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987, pkt 96); z dnia 6 listopada 2018 r., *Scuola Elementare Maria Montessori/Komisja, Komisja/Scuola Elementare Maria Montessori i Komisja/Ferracci* (od C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, pkt 79).

i zważywszy na niedogodności, które zasadniczo wynikają z odwołania lotu, wydaje się, że samo domniemanie „prawidłowego odbioru” nie spełnia zwiększonych wymagań w dziedzinie transportu lotniczego pasażerów.

31. Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, uważam, że wymóg doręczenia przewidziany w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004 w świetle art. 5 ust. 4 owego rozporządzenia stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów prawa krajowego transponujących dyrektywę 2000/31, na mocy których wiadomości elektroniczne uważane są za przyjęte, co oznacza, że do celów zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych spełnienie obowiązku poinformowania pasażera o odwołaniu należy badać wyłącznie w świetle tego rozporządzenia.

32. Ten sam wniosek narzuca się – jeśli chodzi o nieprzestrzeganie poziomu ochrony konsumentów, który jest przewidziany w rozporządzeniu nr 261/2004 – w odniesieniu do niebędących przedmiotem harmonizacji przepisów prawa krajowego przytoczonych w postanowieniu odsyłającym, które w ramach transpozycji art. 11 dyrektywy 2000/31 rozszerzyły przedmiotowy zakres stosowania obejmujący zamówienia i potwierdzenia odbioru na inne oświadczenia elektroniczne, w szczególności oświadczenia elektroniczne dotyczące odwołania lotu.

33. W tym względzie należy przypomnieć, że – jak Trybunał zauważył w swoim orzecznictwie – w stosunku do większości aspektów handlu elektronicznego dyrektywa 2000/31 nie zmierza „ku harmonizacji przepisów materialnoprawnych, lecz definiuje »koordynowaną dziedzinę«, w ramach której mechanizm art. 3 powinien zezwalać, zgodnie z [motywe 22] tej dyrektywy, na poddanie usług społeczeństwa informacyjnego zasadniczo systemowi prawnemu państwa członkowskiego, w którym usługodawca ma swoją siedzibę”<sup>11</sup>. Wykładnię tę potwierdzają motywy 6, 7, 10 i 22 tej dyrektywy.

34. Ponieważ ustawodawca krajowy zdecydował się – dobrowolnie i nie będąc wyraźnie zobowiązanym przez prawo Unii – na rozszerzenie zakresu stosowania zharmonizowanych przepisów dotyczących handlu elektronicznego na inne elementy nieprzewidziane przez dyrektywę 2000/31, przepisów tych nie można uznać za stanowiące część zharmonizowanych przepisów dotyczących handlu elektronicznego. W takim przypadku pojawia się raczej kwestia zgodności przepisów prawa krajowego z rozporządzeniem nr 261/2004.

35. Niezależnie od kwestii, czy rozpatrywane przepisy krajowe zostały przyjęte – słusznie lub niesłusznie – w ramach transpozycji dyrektywy 2000/31, uzasadnione jest stwierdzenie, że niweczą one cel realizowany przez rozporządzenie nr 261/2004. W konsekwencji art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004 w świetle art. 5 ust. 4 owego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie przepisom prawa krajowego, które opierają się na art. 11 dyrektywy 2000/31.

## ***B. Odpowiedź na pytanie drugie***

36. Z przedstawionych powyżej względów proponuję, aby na pytanie drugie odpowiedzieć, iż art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że obowiązek poinformowania pasażera o odwołaniu należy spełniać wyłącznie na podstawie rzezonego rozporządzenia, co stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów krajowych ustanawiających domniemanie posiadania dostępu do oświadczeń elektronicznych.

<sup>11</sup> Wyrok z dnia 25 października 2011 r., eDate Advertising i in. (C-509/09 i C-161/10, EU:C:2011:685, pkt 57).



## VI. Wnioski

37. W świetle powyższych rozważań proponuję, aby na pytanie drugie przedłożone przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria) Trybunał odpowiedział w następujący sposób:

Artykuł 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, należy interpretować w ten sposób, że obowiązek poinformowania pasażera o odwołaniu należy spełniać wyłącznie na podstawie rzeczonoego rozporządzenia, co stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów krajowych ustanawiających domniemanie posiadania dostępu do oświadczeń elektronicznych.