



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL PRIIT PIKAMÄE
prezentate la 23 septembrie 2021¹

Cauza C-263/20

Airhelp Limited

împotriva

Laudamotion GmbH

[cerere de decizie preliminară formulată de Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria)]

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor – Rezervarea unui zbor prin intermediul unei platforme electronice – Devansarea orei de plecare a zborului – Primire a informațiilor privind devansarea zborului la o adresă electronică – Întinderea obligației de informare care revine operatorului efectiv de transport aerian – Directiva 2000/31/CE – Servicii ale societății informaționale – Articolul 11 – Lansarea unei comenzi – Presumție de primire”

I. Introducere

1. Cererea de decizie preliminară formulată de Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria) privește interpretarea articolului 5 alineatul (1) litera (c) și a articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91², precum și a articolului 11 din Directiva 2000/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2000 privind anumite aspecte juridice ale serviciilor societății informaționale, în special ale comerțului electronic, pe piața internă (directiva privind comerțul electronic)³.

2. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Airhelp Limited, pe de o parte, și Laudamotion GmbH, pe de altă parte, în legătură cu refuzul acesteia din urmă de a despăgubi anumiți pasageri aerieni, în drepturile cărora s-a substituit Airhelp, ca urmare a devansării zborului lor. Problema juridică dacă devansarea orei de plecare a unui zbor poate da dreptul la o compensație în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 din Regulamentul

¹ Limba originală: franceza.

² JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17.

³ JO 2000, L 178, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 29, p. 257.

nr. 261/2004 a fost tratată în mod aprofundat în Concluziile pe care le-am prezentat în cauzele conexe C-188/20, Azurair, C-196/20, Eurowings, C-146/20, Corendon Airlines, și C-270/20, Austrian Airlines (nepublicate încă).

3. Conform solicitării Curții, prezentele concluzii se vor limita la analiza celei de a doua întrebări preliminare, prin care instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă îndeplinirea obligației de informare la timp a pasagerilor cu privire la anulare trebuie să fie apreciată exclusiv în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004, excluzând astfel aplicarea dreptului național referitor la primirea comunicărilor electronice care a fost adoptat în vederea transpunerii Directivei 2000/31.

II. Cadrul juridic

A. Regulamentul nr. 261/2004

4. Articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

[...]

(l) «anulare» înseamnă neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare.”

5. Articolul 5 din acest regulament prevede la alineatele (1) și (4):

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

- (a) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 8;
- (b) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2), precum și, în eventualitatea unei redirectionări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);
- (c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] în care intervine oricare din următoarele:
 - (i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;
 - (ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;

- (iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cel târziu [a se citi «cel mai devreme»] cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.

[...]

(4) Sarcina dovedirii faptului că pasagerul a fost într-adevăr informat despre anularea zborului, cu indicarea momentului precis, revine operatorului efectiv de transport aerian.”

6. Articolul 7 din regulamentul menționat are următorul cuprins:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;

[...]”

7. Articolul 13 din același regulament prevede:

„În cazul în care un operator efectiv de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în niciun fel dreptul operatorului efectiv de transport aerian de a solicita o rambursare de la un operator de turism sau de la o altă persoană cu care operatorul efectiv de transport aerian a încheiat un contract. În mod similar, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui operator de turism sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul efectiv de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie.”

B. Directiva 2000/31

8. Articolul 11 alineatul (1) din Directiva 2000/31 are următorul cuprins:

„Statele membre veghează ca, exceptând cazul în care părțile care nu sunt consumatori convin altfel, atunci când destinatarul serviciilor lansează comanda prin mijloace tehnologice, să aplice următoarele principii:

- furnizorul de servicii trebuie să confirme primirea comenzii fără amânări nejustificate și prin mijloace electronice;
- comanda și confirmarea de primire se consideră primite atunci când părțile cărora le sunt adresate pot avea acces la ele.”

III. Situația de fapt aflată la baza litigiului, procedura principală și întrebările preliminare

9. Doi pasageri aerieni au rezervat un zbor între Palma de Mallorca (Spania) și Viena (Austria), asigurat de operatorul de transport aerian Laudamotion, prin intermediul unei platforme electronice de rezervare. Cu ocazia efectuării rezervării pe această platformă, pasagerii respectivi au furnizat adresele lor electronice private și numerele lor de telefon. Platforma menționată a făcut rezervarea zborului în numele pasagerilor respectivi la Laudamotion, generând în cursul acestei rezervări o adresă de e-mail specifică pentru rezervarea menționată. Adresa respectivă era singura adresă cunoscută de operatorul de transport aerian pentru a contacta pasagerii.

10. Zborul, a cărui plecare era inițial prevăzută la 14 iunie 2018 la ora 14.40 și a cărui sosire era prevăzută la ora 17.05 în aceeași zi, a fost devansat de operatorul de transport aerian cu mai mult de șase ore, având plecarea, așadar, la ora 8.25.

11. Airhelp, căreia cei doi pasageri îi cedaseră eventualele lor drepturi la compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, a formulat o acțiune la Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria). Aceasta a invocat că operatorul de transport aerian Laudamotion datora suma totală de 500 de euro pentru cei doi pasageri, în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) din acest regulament, în special din cauza devansării cu mai mult de șase ore a zborului, despre care pasagerii fuseseră informați abia la 10 iunie 2018, prin intermediul adresei electronice private furnizate de aceștia.

12. Laudamotion a contestat temeinicia cererii formulate de Airhelp, pentru motivul că devansarea zborului fusese comunicată în timp util, la 23 și la 29 mai 2018, la adresa electronică furnizată de platforma de rezervare.

13. Întrucât Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat) a respins acțiunea formulată de Airhelp, aceasta din urmă a declarat apel la Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), instanța de trimitere. Aceasta ridică în special problema dacă devansarea unui zbor constituie o anulare, în sensul Regulamentului nr. 261/2004, și a întinderii obligației de informare care revine operatorului efectiv de transport aerian.

14. În această privință, instanța de trimitere arată că împărtășește opinia Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania)⁴ conform căreia o devansare mai mult decât minoră a unui zbor programat poate constitui temeiul unui drept la compensație potrivit articolului 7 alineatul (1) din acest regulament și conform căreia planificarea inițială a unui zbor este abandonată în cazul în care zborul este devansat cu mai multe ore.

15. În ceea ce privește problema dacă pasagerii din litigiul principal au fost informați în mod corect cu privire la devansarea zborului lor, instanța de trimitere arată că, în temeiul legislației austriece de transpunere a Directivei 2000/31, o prezumție de primire a comunicării se naște nu numai în situațiile prevăzute la articolul 11 alineatul (1) din această directivă, ci și în cazul unui simplu schimb de mesaje electronice. Aceasta ar însemna, în speță, că se consideră că un pasager a fost informat cu privire la devansarea zborului său atunci când comunicarea operatorului efectiv de transport aerian poate fi consultată de pasagerul respectiv. Instanța de trimitere ridică, prin urmare, problema dacă trebuie să aplice legislația națională, Directiva 2000/31 sau Regulamentul nr. 261/2004, pentru a stabili dacă pasagerii au fost informați în mod corect cu privire la devansarea zborului lor.

⁴ Potrivit informațiilor care figurează în cererea de decizie preliminară, această opinie a fost exprimată într-un comunicat de presă al Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) cu referința 89/2015, X ZR 59/14, redactat în urma unei hotărâri de expedient.

16. În aceste condiții, Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că pasagerul are dreptul la compensație în cazul în care ora de plecare stabilită inițial la 14.40 este devansată la ora 8.25 în aceeași zi?
- 2) Articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că examinarea aspectului dacă pasagerul este informat cu privire la anulare trebuie efectuată exclusiv în temeiul acestei dispoziții și se opune aplicării dreptului național privind primirea comunicărilor, adoptat în scopul transpunerii [Directivei 2000/31] și care cuprinde o ficțiune de primire?
- 3) Articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004 și articolul 11 din [Directiva 2000/31] trebuie interpretate în sensul că, în cazul rezervării unui zbor de către pasager prin intermediul unei platforme de rezervare, atunci când pasagerul a comunicat numărul său de telefon și adresa sa de e-mail, dar platforma de rezervare a transmis operatorului de transport aerian numărul de telefon și o adresă de e-mail generată în mod automat de platforma de rezervare, primirea comunicării privind devansarea zborului la adresa de e-mail generată în mod automat trebuie apreciată ca fiind informare sau primire a comunicării privind devansarea [zborului] inclusiv atunci când platforma de rezervare nu transmite sau transmite cu întârziere pasagerului comunicarea operatorului de transport aerian?”

IV. Procedura în fața Curții

17. Decizia de trimitere din 26 mai 2020 a fost primită la grefa Curții la 15 iunie 2020.

18. Părțile din litigiul principal, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise în termenul prevăzut la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene.

19. În cadrul reuniunii generale din 27 aprilie 2021, Curtea a decis să nu organizeze o ședință de audiere a pledoariilor.

V. Analiza juridică

A. Cu privire la a doua întrebare preliminară

20. Prin intermediul celei de a doua întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă îndeplinirea obligației de informare la timp a pasagerului cu privire la anulare trebuie apreciată exclusiv în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004. În caz afirmativ, acest regulament s-ar opune astfel aplicării dreptului național referitor la primirea comunicărilor electronice care a fost adoptat în vederea transpunerii Directivei 2000/31.

21. Așa cum vom explica detaliat în continuare, considerăm că îndeplinirea obligației de informare la timp a pasagerului cu privire la anulare trebuie apreciată *exclusiv* în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004. Această interpretare decurge atât din modul de redactare, cât și din obiectivul dispozițiilor relevante.

22. Pe de o parte, secțiunea 3 din capitolul II din această directivă conține dispoziții referitoare la contractele încheiate prin mijloace electronice. Articolul 11 alineatul (1) din directiva menționată, intitulat „Lansarea comenzii”, prevede că statele membre veghează ca, atunci când destinatarul serviciilor lansează comanda prin mijloace electronice, furnizorul de servicii să trebuiască „să confirme primirea comenzii fără amânări nejustificate și prin mijloace electronice” (prima liniuță) și „comanda și confirmarea de primire [să fie] consider[ate] primite atunci când părțile cărora le sunt adresate pot avea acces la ele” (a doua liniuță).

23. Deși informațiile referitoare la o anulare nu constituie nici o „comandă”, nici o „confirmare de primire” în sensul articolului 11 din Directiva 2000/31, din decizia de trimitere reiese că legislația națională în discuție în litigiul principal depășește cadrul acestei directive, prevăzând că regula referitoare la primire se aplică nu numai „comenzilor” și „confirmărilor de primire”, ci și tuturor celorlalte documente electronice relevante din punct de vedere juridic, inclusiv documentelor referitoare la rezervarea zborurilor. Potrivit informațiilor furnizate de instanța de trimitere, atât articolul 11 alineatul (1) a doua liniuță din Directiva 2000/31, cât și dispozițiile naționale care transpun această dispoziție prevăd o „ficțiune de primire”, care se naște în esență atunci când declarația poate fi consultată⁵.

24. Pe de altă parte, trebuie să se constate că informațiile menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 sunt cele care sunt furnizate „în cazul anulării unui zbor” și prin intermediul cărora pasagerii în cauză „sunt informați despre anulare”. Este evident că aceste informații referitoare la o anulare nu constituie nici o „comandă”, nici o „confirmare de primire” în sensul articolului 11 din Directiva 2000/31. Prin urmare, trebuie să se considere, în scopul analizei, că actele juridice în cauză sunt, în principiu, comunicări care au un obiect diferit.

25. Adăugăm că din modul de redactare a articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 nu se poate deduce că metoda prin care informațiile menționate trebuie să ajungă la pasager este limitată la mijloacele electronice. Dimpotrivă, singura cerință este ca „pasagerii în cauză [să fie] informați despre această anulare”, ceea ce permite, în principiu, alte mijloace de comunicare. Desigur, ținând seama de importanța deosebită pe care o are acest tip de informări pentru exercitarea efectivă a drepturilor conferite de Regulamentul nr. 261/2004, este necesar ca mijlocul de comunicare ales să fie adecvat și adaptat cerințelor transportului aerian de pasageri⁶.

26. În mod fundamental, arătăm că, potrivit articolului 5 alineatul (4) din Regulamentul nr. 261/2004, sarcina „dovedirii” faptului că pasagerul a fost într-adevăr informat despre anularea zborului, cu indicarea momentului precis, revine operatorului efectiv de transport aerian.

⁵ A se vedea pagina 10 din decizia de trimitere.

⁶ Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, art. 1-19 VO (EG) nr. 261/2004, articolul 5 punctele 23 și 25, arată că nu există cerințe formale în ceea ce privește metoda prin care informațiile referitoare la o anulare trebuie să parvină pasagerului. Totuși, autorul recomandă alegerea unui mijloc de comunicare de natură să asigure că pasagerul va fi efectiv informat cu privire la anularea zborului. În cazul în care pasagerul obiectează că nu a primit mesajul, îi revine operatorului de transport aerian sarcina de a dovedi că pasagerul a fost informat cu privire la anulare și când a fost informat.

Împrejurarea că sarcina probei revine operatorului efectiv de transport aerian⁷ contribuie la asigurarea nivelului înalt de protecție a pasagerilor menționat în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004.

27. Este necesar să se amintească importanța acestui obiectiv legislativ în prezentul context, dat fiind că, potrivit unei jurisprudențe constante, în vederea interpretării unei dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu doar de termenii acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție⁸. În Hotărârea Krijgsman, Curtea a subliniat importanța pe care o are obligația de a furniza dovada că pasagerului i-au fost notificate informațiile care decurg din articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul nr. 261/2004, pentru protecția drepturilor acestuia⁹. Astfel, prin primirea acestei informări, pasagerului trebuie să i se dea posibilitatea să reacționeze la timp cu privire la anularea zborului său, limitând astfel neplăcerile rezultate din aceasta, și să își valorifice drepturile față de operatorul de transport aerian.

28. În această privință, este necesar să se constate că articolul 11 alineatul (1) a doua liniuță din Directiva 2000/31 are ca efect inversarea sarcinii probei, în măsura în care comenzile și confirmările de primire „se consideră primite” atunci când părțile cărora le sunt adresate pot avea acces la ele. O asemenea prezumție de „primire corespunzătoare” a informării de către pasager ni se pare incompatibilă cu sarcina probei care este impusă operatorilor de transport aerian în conformitate cu Regulamentul nr. 261/2004, întrucât, ca urmare a acestei prezumții, pasagerului i-ar reveni, fără nicio altă rezervă, sarcina de a demonstra că nu a primit informațiile în timp util.

29. O asemenea probă ni se pare este extrem de dificil de furnizat în practică, astfel încât obiectivul menționat la punctul 28 din prezentele concluzii, constând în protejarea pasagerilor aerieni, riscă să fie repus în discuție. Într-adevăr, în cazul în care ar apărea probleme de comunicare legate de erori umane sau de deficiențe tehnice, a impune pasagerului obligația de a demonstra că nu a primit nicio comunicare conținând informațiile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 ar însemna să i se impună să dovedească ceva ce nu poate fi verificat sau, cu alte cuvinte, să facă imposibilul. Or, este evident că principiul potrivit căruia „nimeni nu poate fi obligat să facă imposibilul” („*impossibile nulla obligatio est*”), recunoscut în ordinea juridică a Uniunii¹⁰, s-ar opune unei astfel de abordări.

30. Articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul nr. 261/2004 constituie o *lex specialis* în raport cu dispozițiile Directivei 2000/31, în măsura în care impune obligații speciale referitoare la modalitatea în care informațiile trebuie comunicate pasagerilor. Având în vedere interesul acestora din urmă de a fi ținuti la curent cu privire la orice eventual aspect neprevăzut care

⁷ A se vedea Comunicarea Comisiei – Orientări interpretative referitoare la Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2016, C 214, p. 5), punctul 3.2.5, intitulat „Sarcina probei în caz de anulare”.

⁸ A se vedea Hotărârea din 16 noiembrie 2016, Hemming și alții (C-316/15, EU:C:2016:879, punctul 27), și Hotărârea din 11 mai 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, punctul 24).

⁹ A se vedea în acest sens Hotărârea din 11 mai 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, punctele 23-28).

¹⁰ A se vedea Hotărârea din 3 martie 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punctul 42), Hotărârea din 20 decembrie 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, punctul 96), și Hotărârea din 6 noiembrie 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisia, Comisia/Scuola Elementare Maria Montessori și Comisia/Ferracci (C-622/16 P-C-624/16 P, EU:C:2018:873, punctul 79).

afectează considerabil orarul zborurilor și ținând seama de neplăcerile care rezultă în general din anularea unui zbor, considerăm că o simplă prezumție de „primire corespunzătoare” nu îndeplinește în niciun caz cerințele sporite în domeniul transportului aerian de pasageri.

31. Având în vedere considerațiile care precedă, apreciem că cerința informării prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina alineatului (4) al aceluiași articol, se opune aplicării unor dispoziții de drept național care transpun Directiva 2000/31, în temeiul cărora mesajele electronice sunt considerate ca fiind primite, astfel încât, pentru asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, exclusiv din perspectiva acestui regulament trebuie să se verifice dacă este îndeplinită obligația de informare a pasagerului cu privire la anulare.

32. Aceeași concluzie referitoare la nerespectarea nivelului de protecție a consumatorilor prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004 se impune în ceea ce privește dispozițiile dreptului național nearmonizate citate în ordonanța de trimitere, care, în cadrul transpunerii articolului 11 din Directiva 2000/31, au extins domeniul de aplicare material al comenzilor și al confirmărilor de primire la alte comunicări electronice, în special la comunicările electronice referitoare la anularea unui zbor.

33. În această privință, trebuie amintit că, astfel cum a arătat Curtea în jurisprudența sa, în ceea ce privește majoritatea aspectelor comerțului electronic, Directiva 2000/31 „nu urmărește o armonizare a normelor materiale, ci definește un «domeniu coordonat», în cadrul căruia mecanismul prevăzut la articolul 3 trebuie să permită, potrivit [considerentului (22)] al acestei directive, supunerea serviciilor societății informaționale, în principiu, regimului juridic al statului membru în care este stabilit furnizorul de servicii”¹¹. Această interpretare este confirmată de considerentele (6), (7), (10) și (22) ale directivei menționate.

34. În măsura în care legiuitorul național a ales – în mod voluntar și fără ca dreptul Uniunii să impună în mod expres – să extindă domeniul de aplicare al normelor armonizate privind comerțul electronic la alte elemente care nu sunt prevăzute de Directiva 2000/31, nu se poate considera că aceste dispoziții fac parte din legislația armonizată privind comerțul electronic. În această situație, se ridică mai degrabă problema compatibilității dispozițiilor dreptului național cu cele ale Regulamentului nr. 261/2004.

35. Independent de aspectul dacă dispozițiile naționale în discuție au fost adoptate – în mod întemeiat sau eronat – în cadrul transpunerii Directivei 2000/31, este legitim să se concluzioneze că acestea stau în calea îndeplinirii obiectivului urmărit de Regulamentul nr. 261/2004. În consecință, articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina alineatului (4) al acestui articol, trebuie interpretat în sensul că se opune dispozițiilor de drept național care se întemeiază pe articolul 11 din Directiva 2000/31.

B. Răspunsul la a doua întrebare preliminară

36. Pentru motivele prezentate mai sus, propunem să se răspundă la a doua întrebare preliminară că articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că obligația de informare a pasagerului cu privire la anulare trebuie să fie îndeplinită exclusiv în temeiul regulamentului menționat, ceea ce se opune aplicării unor dispoziții naționale care creează o prezumție de acces la comunicările electronice.

¹¹ A se vedea Hotărârea din 25 octombrie 2011, eDate Advertising și alții (C-509/09 și C-161/10, EU:C:2011:685, punctul 57).

VI. Concluzie

37. În lumina considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă la a doua întrebare preliminară adresată de Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria) după cum urmează:

Articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 trebuie interpretat în sensul că obligația de informare a pasagerului cu privire la anulare trebuie să fie îndeplinită exclusiv în temeiul regulamentului menționat, ceea ce se opune aplicării unor dispoziții naționale care creează o prezumție de acces la comunicările electronice.