



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PRIIT PIKAMÄE
prednesené 23. septembra 2021¹

Vec C-263/20

Airhelp Limited
proti
Laudamotion GmbH

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Rezervácia letu prostredníctvom elektronickej platformy – Preloženie času odletu letu na skorší čas – Doručenie oznámenia o preložení letu na skorší čas na e-mailovú adresu – Rozsah informačnej povinnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu – Smernica 2000/31/ES – Služby informačnej spoločnosti – Článok 11 – Zadanie objednávky – Domnieňka doručenia“

I. Úvod

1. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko), sa týka výkladu článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91², ako aj článku 11 smernice 2000/31/ES Európskeho parlamentu a Rady z 8. júna 2000 o určitých právnych aspektoch služieb informačnej spoločnosti na vnútornom trhu, najmä o elektronickom obchode (smernica o elektronickom obchode)³.

2. Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi spoločnosťou Airhelp Limited a spoločnosťou Laudamotion GmbH týkajúceho sa toho, že druhá uvedená spoločnosť odmietla poskytnúť náhradu leteckým cestujúcim, do práv ktorých vstupuje Airhelp, a to z dôvodu preloženia ich letu na skorší čas. Právna otázka spočívajúca v tom, či preloženie času odletu letu na skorší čas môže zakladať právo na náhradu na základe článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia

¹ Jazyk prednesu: francúzština.

² Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10.

³ Ú. v. ES L 178, 2000, s. 1; Mim. vyd. 13/025, s. 399.

č. 261/2004, bola detailne riešená v návrhoch, ktoré som predniesol v spojených veciach C-188/20, Azurair, C-196/20, Eurowings, ako aj vo veciach C-146/20, Corendon Airlines, a C-270/20, Austrian Airlines (zatiaľ neuvverejnené).

3. V súlade s požiadavkou Súdneho dvora sa tieto návrhy obmedzia iba na analýzu druhej prejudiciálnej otázky, ktorou sa vnútroštátny súd v podstate pýta to, či sa má dodržanie povinnosti včas informovať cestujúceho o zrušení posudzovať výlučne z hľadiska článku 5 ods. 1 písm. c) bodov i) až iii) nariadenia č. 261/2004, vylučujúc tak uplatnenie vnútroštátneho právneho predpisu týkajúceho sa doručovania elektronických oznámení, ktorý bol prijatý na účely prebratia smernice 2000/31.

II. Právny rámec

A. Nariadenie č. 261/2004

4. V článku 2 nariadenia č. 261/2004 sa uvádza:

„Na účely tohto nariadenia:

...

l) ‚zrušenie‘ znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.“

5. Článok 5 tohto nariadenia vo svojich odsekoch 1 s 4 stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

- a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8; a
- b) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2, ako aj v prípade presmerovania, keď podľa reálneho odhadu čas odletu pre nový let je aspoň deň po odlete plánovanom pre zrušený let, pomoc špecifikovanú v článku 9 ods. 1 písm. b) a v článku 9 ods. 1 písm. c); a
- c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:
 - i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
 - ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu.
 - iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu.

...

4. Dôkazné bremeno pokiaľ ide o to, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, spočíva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi.“

6. Článok 7 uvedeného nariadenia znie:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1500 km alebo menej;

...“

7. Článok 13 tohto nariadenia stanovuje:

„V prípadoch keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným právom. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s použiteľným príslušným právom.“

B. Smernica 2000/31

8. Článok 11 ods. 1 smernice 2000/31 znie:

„Členské štáty musia zabezpečiť, s výnimkou prípadov, ak je medzi zmluvnými stranami, ktoré nie sú spotrebiteľmi, dohodnuté inak, aby sa v prípadoch, kedy príjemca služby zadáva svoju objednávku prostredníctvom technologických prostriedkov, uplatňovali tieto zásady:

- poskytovateľ služby musí potvrdiť príjem príjemcovej objednávky bez zbytočného odkladu a elektronicky,
- objednávka a potvrdenie príjmu sú považované za obdržané, ak zúčastnené strany, ktorým sú adresované, k nim majú prístup.“

III. Skutkové okolnosti, konanie vo veci samej a prejudiciálne otázky

9. Dvaja leteckí cestujúci si zarezervovali let z Palmy de Mallorca (Španielsko) do Viedne (Rakúsko), zabezpečený leteckým dopravcom Laudamotion, prostredníctvom rezervačného systému internetovej platformy. Pri rezervácii na tejto platforme poskytli títo cestujúci svoju súkromnú elektronickú adresu a svoje telefónne číslo. Uvedená platforma uskutočnila rezerváciu letu v mene uvedených cestujúcich u spoločnosti Laudamotion, pričom v priebehu tejto rezervácie vygenerovala pre uvedenú rezerváciu osobitnú adresu elektronickej pošty. Táto adresa bola jedinou adresou, ktorá bola leteckému dopravcovi na účely kontaktovania cestujúcich známa.

10. Let s plánovaným odletom 14. júna 2018 o 14.40 hod. a priletom o 17.05 hod. toho istého dňa bol leteckým dopravcom preložený na čas skorší o viac ako šesť hodín, a teda mal odlet o 08.25 hod.

11. Airhelp, na ktorú obidvaja cestujúci postúpili svoje prípadné práva na náhradu na základe nariadenia č. 261/2004, podala žalobu na Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko). Uvedená spoločnosť tvrdila, že letecký dopravca Laudamotion je na základe článku 7 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia povinný zaplatiť celkovú sumu 500 eur pre obidvoch cestujúcich, a to predovšetkým z dôvodu preloženia letu na čas skorší o viac ako šesť hodín, o ktorom boli cestujúci informovaní až 10. júna 2018 prostredníctvom nimi poskytnutej súkromnej elektronickej adresy.

12. Laudamotion spochybnila dôvodnosť žaloby spoločnosti Airhelp z dôvodu, že preloženie letu na skorší čas bolo včas, v dňoch 23. a 29. mája 2018, oznámené na elektronickú adresu poskytnutú rezervačnou platformou.

13. Po tom, ako Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat) žalobu spoločnosti Airhelp zamietol, podala táto spoločnosť odvolanie na Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg), ktorý je vnútroštátnym súdom a ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania. Tento súd sa zamýšľa predovšetkým nad otázkou, či preloženie letu predstavuje zrušenie v zmysle nariadenia č. 261/2004, a nad rozsahom informačnej povinnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

14. V tejto súvislosti vnútroštátny súd uvádza, že sa stotožňuje so stanoviskom Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko),⁴ podľa ktorého preloženie plánovaného letu na skorší čas, pri ktorom časový rozdiel nie je len nepatrný, môže zakladať nárok na náhradu podľa článku 7 ods. 1 tohto nariadenia a podľa ktorého dochádza k zrušeniu plánovaného času letu v prípade, že je let preložený na čas skorší o niekoľko hodín.

15. Pokiaľ ide o otázku, či boli cestujúci vo veci samej správne informovaní o preložení svojho letu na skorší čas, vnútroštátny súd uvádza, že podľa rakúskej právnej úpravy, ktorou sa preberá smernica 2000/31, je domnienka doručenia založená nielen v prípadoch uvedených v článku 11 ods. 1 tejto smernice, ale aj pri obyčajnej výmene e-mailov. To by v prejednávanej veci znamenalo, že za cestujúceho, ktorý bol informovaný o preložení svojho letu na skorší čas, sa cestujúci považuje vtedy, kedy si oznámenie prevádzkujúceho leteckého dopravcu môže tento cestujúci prečítať. Vnútroštátny súd si preto kladie otázku, či na účely posúdenia toho, či boli cestujúci správne informovaní o preložení svojho letu na skorší čas, treba uplatniť vnútroštátne právne predpisy, smernicu 2000/31 alebo nariadenie č. 261/2004.

16. Práve za týchto okolností Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Majú sa článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 [nariadenia č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že cestujúci má právo na náhradu, ak sa preloží čas odletu v ten istý deň z pôvodného času 14.40 hod. na skorší čas 08.25 hod.?

⁴ Podľa informácií uvedených v návrhu na začatie prejudiciálneho konania bolo toto stanovisko vyjadrené v tlačovej správe Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) s referenčným číslom 89/2015, X ZR 59/14, a vyhotovené v nadväznosti na rozhodnutie, ktorým bola žaloba zamietnutá.

2. Má sa článok 5 ods. 1 písm. c) body i) až iii) nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že overenie, či bol cestujúci informovaný o zrušení letu, treba vykonať výlučne podľa tohto ustanovenia a toto ustanovenie bráni uplatňovaniu vnútroštátnej právnej úpravy týkajúcej sa doručovania vyhlásení, ktorou bola do vnútroštátneho práva prebratá [smernica 2000/31] a ktorá obsahuje fikciu doručenia?
3. Majú sa článok 5 ods. 1 písm. c) body i) až iii) nariadenia č. 261/2004 a článok 11 [smernice 2000/31] vykladať v tom zmysle, že v prípade, ak si cestujúci rezervoval let prostredníctvom rezervačnej platformy a uviedol svoje telefónne číslo a svoju e-mailovú adresu, ale rezervačná platforma poskytla leteckému dopravcovi telefónne číslo a e-mailovú adresu, ktoré táto rezervačná platforma automaticky vygenerovala, doručenie oznámenia o preložení letu na skorší čas na túto automaticky vygenerovanú e-mailovú adresu treba považovať za informovanie, resp. doručenie oznámenia o preložení letu na skorší čas, aj keď rezervačná platforma nepošle informácie leteckému dopravcu cestujúcemu alebo mu ich pošle oneskorene?“

IV. Konanie na Súdnom dvore

17. Rozhodnutie vnútroštátneho súdu z 26. mája 2020 bolo doručené do kancelárie Súdneho dvora 15. júna 2020.
18. Účastníci konania vo veci samej, ako aj Európska komisia, predložili písomné pripomienky v lehote stanovenej v článku 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie.
19. Na generálnom zasadnutí z 27. apríla 2021 Súdny dvor rozhodol, že pojednávanie nenariadi.

V. Právna analýza

A. O druhej prejudiciálnej otázke

20. Svojou druhou prejudiciálnou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa dodržanie povinnosti včas informovať cestujúceho o zrušení má posudzovať výlučne z hľadiska článku 5 ods. 1 písm. c) bodov i) až iii) nariadenia č. 261/2004. V prípade kladnej odpovede by totiž toto nariadenie bránilo uplatneniu vnútroštátneho právneho predpisu týkajúceho sa doručovania elektronických oznámení, ktorý bol prijatý na účely prebratia smernice 2000/31.
21. Ako podrobne vysvetlím nižšie, zastávam taký názor, že dodržanie povinnosti včas informovať cestujúceho o zrušení sa musí posudzovať *výlučne* z hľadiska článku 5 ods. 1 písm. c) bodov i) až iii) nariadenia č. 261/2004. Tento výklad vyplýva zo znenia a súčasne z cieľa relevantných ustanovení.
22. Jednak kapitola II oddiel 3 tejto smernice obsahuje ustanovenia týkajúce sa zmlúv uzatvorených elektronicky. Článok 11 ods. 1 uvedenej smernice, nazvaný „Zadanie objednávky“, stanovuje, že členské štáty musia zabezpečiť, aby v prípadoch, keď príjemca služby zadáva svoju objednávku prostredníctvom elektronických prostriedkov, musel poskytovateľ služby „potvrdiť príjem príjemcovej objednávky bez zbytočného odkladu a elektronicky“ (prvá zarážka) a aby sa „objednávka a potvrdenie príjmu... považova[li] za obdržané, ak zúčastnené strany, ktorým sú adresované, k nim majú prístup“ (druhá zarážka).

23. Hoci informácie týkajúce sa zrušenia nepredstavujú ani „objednávku“, ani „potvrdenie príjmu“ v zmysle článku 11 smernice 2000/31, z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že vnútroštátna právna úprava, o ktorú ide vo veci samej, ide nad rámec tejto smernice, keďže sa v nej uvádza, že pravidlo týkajúce sa doručenia sa uplatňuje nielen na „objednávky“ a „potvrdenia príjmu“, ale na všetky ostatné právne relevantné elektronické dokumenty, vrátane dokumentov týkajúcich sa rezervácie letov. Podľa informácií poskytnutých zo strany vnútroštátneho súdu, tak článok 11 ods. 1 druhá zarážka smernice 2000/31, ako aj vnútroštátne ustanovenia, ktorými sa toto ustanovenie preberá, upravujú „fikciu doručenia“, ktorá v podstate vzniká vtedy, keď je možné si vyhlásenie prečítať.⁵

24. Po druhé treba poznamenať, že informácie uvedené v článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 sú informáciami, ktoré sa poskytujú v prípade „zrušenia letu“ a prostredníctvom ktorých sú príslušní cestujúci „informovaní o zrušení“. Je zjavné, že tieto informácie týkajúce sa zrušenia nepredstavujú ani „objednávku“, ani „potvrdenie príjmu“ v zmysle článku 11 smernice 2000/31. Na účely danej analýzy je teda potrebné usudzovať, že predmetné právne akty sú v zásade oznámeniami, ktoré majú odlišný predmet.

25. Dodávam, že zo znenia článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 nemožno vyvodiť, že spôsob, akým musia byť uvedené informácie cestujúcemu oznámené, sa obmedzuje iba na elektronické prostriedky. Naopak, jedinou požiadavkou je to, aby „príslušní cestujúci [boli] informovaní o zrušení letu“, čo v zásade umožňuje iné komunikačné prostriedky. Vzhľadom na osobitný význam, ktorý má tento druh informácií pre skutočný výkon práv priznaných nariadením č. 261/2004, je samozrejme potrebné, aby sa zvolil komunikačný prostriedok, ktorý je primeraný a prispôbený požiadavkám leteckej dopravy cestujúcich.⁶

26. Čo je podstatnejšie, poukazujem na to, že podľa článku 5 ods. 4 nariadenia č. 261/2004 „dôkazné bremeno“, pokiaľ ide o to, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, zostáva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi. Skutočnosť, že dôkazné bremeno znáša prevádzkujúci letecký dopravca,⁷ prispieva k zabezpečeniu vysokej úrovne ochrany cestujúcich, ktorá sa uvádza v odôvodnení 1 nariadenia č. 261/2004.

27. Je potrebné pripomenúť význam tohto legislatívneho cieľa v danom kontexte, a to vzhľadom na to, že podľa ustálenej judikatúry je na účely výkladu ustanovenia práva Únie potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou.⁸ V rozsudku *Krijgsman* Súdny dvor zdôraznil význam povinnosti predložiť dôkaz o doručení informácie cestujúcemu, ktorá vyplýva z článku 5 ods. 4 nariadenia č. 261/2004, na účel ochrany jeho práv.⁹ Na základe doručenia tejto informácie sa totiž cestujúcemu musí umožniť včas reagovať na zrušenie jeho letu, obmedziť tak pritom z toho vyplývajúce nepríjemnosti a uplatniť si svoje práva voči leteckému dopravcovi.

⁵ Pozri stranu 10 rozhodnutia vnútroštátneho súdu.

⁶ STEINRÖTTER, B.: *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*. Art. 1-19 VO (EG) č. 261/2004, článok 5, body 23 a 25, kde sa uvádza, že neexistujú formálne požiadavky, pokiaľ ide o spôsob, akým sa majú informácie týkajúce sa zrušenia doručiť cestujúcemu. V každom prípade autor odporúča zvoliť taký komunikačný prostriedok, ktorým sa zabezpečí, že bol cestujúci skutočne informovaný o zrušení letu. Ak cestujúci namietajú, že mu správa nebola doručená, je úlohou leteckého dopravcu preukázať, že cestujúci bol informovaný o zrušení a kedy o ňom bol informovaný.

⁷ Pozri oznámenie Komisie o výkladových usmerneniach k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a k nariadeniu Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, zmenenému nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (Ú. v. EÚ C 214, 2016, s. 5), bod 3.2.5., nazvaný „Dôkazné bremeno v prípade zrušenia“.

⁸ Pozri rozsudky zo 16. novembra 2016, *Hemming a i.* (C-316/15, EU:C:2016:879, bod 27), a z 11. mája 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, bod 24).

⁹ Rozsudok z 11. mája 2017 (C-302/16, EU:C:2017:359, body 23 až 28).

28. V tejto súvislosti treba poznamenať, že článok 11 ods. 1 druhá zarážka smernice 2000/31 má za dôsledok prevrátenie dôkazného bremena, a to vzhľadom na to, že objednávky a potvrdenia príjmu „sú považované za obdržané“, ak zúčastnené strany, ktorým sú adresované, k nim majú prístup. Takáto domnienka „riadneho doručenia“ informácie cestujúcemu nie je podľa môjho názoru zlučiteľná s dôkazným bremenom, ktoré znášajú leteckí dopravcovia v súlade s nariadením č. 261/2004, keďže na základe tejto domnienky by bez akejkoľvek ďalšej výhrady cestujúcemu prináležalo preukázať, že mu informácia nebola včas doručená.

29. Domnievam sa, že v praxi je takýto dôkaz mimoriadne ťažké poskytnúť, takže by mohol byť spochybnený cieľ, ktorý je uvedený v bode 28 vyššie a ktorý spočíva v ochrane leteckých cestujúcich. Platí totiž, že v prípade, že by vznikli komunikačné problémy súvisiace s ľudskými pochybeniami alebo technickými zlyhaniami, ak by sa cestujúcemu uložila povinnosť preukázať, že žiadne oznámenie obsahujúce informácie uvedené v článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 nedostal, znamenalo by to vyžadovať od neho, aby preukázal niečo, čo sa preukázať nedá, alebo inak povedané, aby uskutočnil nemožné. Je pritom zjavné, že zásada, podľa ktorej „nikto nie je povinný na to, čo je nemožné“ (*impossibilium nulla obligatio est*) a ktorá je uznaná v právnom poriadku Únie,¹⁰ by takémuto prístupu bránila.

30. Článok 5 ods. 4 nariadenia č. 261/2004 je vo vzťahu k ustanoveniam smernice 2000/31 *lex specialis*, keďže stanovuje osobitné povinnosti, pokiaľ ide o spôsob, akým sa má informácia cestujúcim oznámiť. So zreteľom na záujem, ktorý majú cestujúci na tom, aby boli informovaní o akýchkoľvek prípadných nepredvídaných udalostiach, ktoré majú značný vplyv na časový harmonogram letov, a vzhľadom na nepríjemnosti, ktoré vo všeobecnosti vyplývajú zo zrušenia letu, sa domnievam, že obyčajná domnienka „riadneho doručenia“ nespĺňa zvýšené požiadavky v oblasti leteckej dopravy cestujúcich.

31. So zreteľom na vyššie uvedené úvahy sa domnievam, že požiadavka informovania, upravená v článku 5 ods. 1 písm. c) bodoch i) až iii) nariadenia č. 261/2004, vykladaná s ohľadom na odsek 4 tohto istého článku, bráni uplatneniu ustanovení vnútroštátneho práva, ktorými sa preberá smernica 2000/31, podľa ktorých sa elektronické zmluvné vyhlásenia považujú za doručené, takže s cieľom zaručiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich lietadlom treba to, či je povinnosť informovať cestujúceho o zrušení splnená, preveriť výlučne z hľadiska tohto nariadenia.

32. K rovnakému záveru týkajúcemu sa nedodržania úrovne ochrany spotrebiteľa, ktorú stanovuje nariadenie č. 261/2004, je potrebné dospieť, čo sa týka neharmonizovaných ustanovení vnútroštátneho práva, citovaných v uznesení vnútroštátneho súdu, ktoré v rámci prebratia článku 11 smernice 2000/31 rozšírili vecnú pôsobnosť objednávok a potvrdení príjmu aj na iné elektronické oznámenia, okrem iného na elektronické oznámenia týkajúce sa zrušenia letu.

33. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že tak ako Súdny dvor pripomenul vo svojej judikatúre, vo väčšine aspektov elektronického obchodu „nie je cieľom smernice harmonizácia hmotnoprávných ustanovení, ale jej cieľom je definovanie ‚koordinovanej oblasti‘, v rámci ktorej mechanizmus článku 3 má podľa jej odôvodnenia 22 umožniť, aby služby informačnej spoločnosti v zásade podliehali právnej úprave členského štátu, v ktorom je ich poskytovateľ usadený“¹¹. Tento výklad potvrdzujú odôvodnenia 6, 7, 10 a 22 uvedenej smernice.

¹⁰ Pozri rozsudky z 3. marca 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, bod 42); z 20. decembra 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, bod 96), a zo 6. novembra 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija, Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori a Komisija/Ferracci (C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 79).

¹¹ Pozri rozsudok z 25. októbra 2011, eDate Advertising a i. (C-509/09 a C-161/10, EU:C:2011:685, bod 57).

34. Pokiaľ sa vnútroštátny zákonodarca rozhodol – dobrovoľne a bez toho, aby to právo Únie výslovne vyžadovalo – rozšíriť pôsobnosť harmonizovaných noriem o elektronickom obchode aj na iné úkony, ako sú tie, ktoré sú upravené v smernici 2000/31, tieto ustanovenia nemožno považovať za súčasť harmonizovaných právnych predpisov o elektronickom obchode. V takomto prípade vzniká skôr otázka súladu ustanovení vnútroštátneho práva s ustanoveniami nariadenia č. 261/2004.

35. Bez ohľadu na otázku, či predmetné vnútroštátne ustanovenia boli prijaté – oprávnené alebo neoprávnené – v rámci prebratia smernice 2000/31, je legitímne dospieť k záveru, že nespĺňajú cieľ sledovaný nariadením č. 261/2004. V dôsledku uvedeného treba článok 5 ods. 1 písm. c) body i) až iii) nariadenia č. 261/2004 s ohľadom na odsek 4 tohto článku vykladať v tom zmysle, že bráni ustanoveniam vnútroštátneho práva, ktoré sú založené na článku 11 smernice 2000/31.

B. Odpoveď na druhú prejudiciálnu otázku

36. Z dôvodov vysvetlených vyššie navrhujem na druhú prejudiciálnu otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 1 písm. c) body i) až iii) nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že povinnosť informovať cestujúceho o zrušení sa musí dodržiavať výlučne z hľadiska uvedeného nariadenia, čo bráni uplatneniu vnútroštátnych ustanovení vytvárajúcich domnienku prístupu k elektronickým oznámeniam.

VI. Návrh

37. So zreteľom na všetky vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor na druhú prejudiciálnu otázku, ktorú položil Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko), odpovedal takto:

Článok 5 ods. 1 písm. c) body i) až iii) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, sa má vykladať v tom zmysle, že povinnosť informovať cestujúceho o zrušení sa musí dodržiavať výlučne z hľadiska uvedeného nariadenia, čo bráni uplatneniu vnútroštátnych ustanovení vytvárajúcich domnienku prístupu k elektronickým oznámeniam.