



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
PRIIT PIKAMÄE
föredraget den 23 september 2021¹

Mål C-263/20

Airhelp Limited
mot

Laudamotion GmbH

(begäran om förhandsavgörande från Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg, Österrike))

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttrafik – Förordning (EG) nr 261/2004 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Platsreservation på en flygning via en elektronisk plattform – Tidigareläggning av flygningens avgångstid – Underrättelsen om att flygningen tidigarelagts mottagen på en e-postadress – Omfattningen av underrättelseskyldigheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen – Direktiv 2000/31/EG – Informationssamhällets tjänster – Artikel 11 – Beställning – Presumtion om mottagande”

I. Inledning

1. Begäran om förhandsavgörande från Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg, Österrike) avser tolkningen av artikel 5.1 c och artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91² samt artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden (”Direktiv om elektronisk handel”).³

2. Begäran har framställts i ett mål mellan Airhelp Limited och Laudamotion GmbH angående det sistnämnda bolagets beslut att neka flygpassagerare, vilkas rättigheter Airhelp har övertagit, ersättning till följd av att deras flygning tidigarelagts. Den rättsliga frågan huruvida den omständigheten att en flygnings avgångstid har tidigarelagts kan ge rätt till kompensation enligt artikel 5.1 c och artikel 7 i förordning nr 261/2004 har behandlats ingående i de förslag till

¹ Originalspråk: franska.

² EUT L 46, 2004, s. 1.

³ EGT L 178, 2000, s. 1.

avgörande som jag har föredragit i de förenade målen C-188/20, Azurair, och C-196/20, Eurowings, samt i målen C-146/20, Corendon Airlines, och C-270/20, Austrian Airlines (vilka ännu inte har publicerats).

3. I enlighet med domstolens begäran kommer detta förslag till avgörande att begränsas till en bedömning av den andra tolkningsfrågan, genom vilken den hänskjutande domstolen vill få klarhet i huruvida fullgörandet av skyldigheten att i tid underrätta passageraren om den inställda flygningen uteslutande ska bedömas mot bakgrund av artikel 5.1 c leden i–iii i förordning nr 261/2004, vilket därmed utesluter en tillämpning av den nationella lagstiftningen om mottagande av elektroniska meddelanden, vilken antagits för att införliva direktiv 2000/31.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. Förordning nr 261/2004

4. I artikel 2 i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

...

l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

5. I artikel 5.1 och 5.4 i förordningen föreskrivs följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

- a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och
- b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och
- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
 - i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
 - ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
 - iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

...

4. Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett skall åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.”

6. Artikel 7 i förordningen har följande lydelse:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,

...”

7. I artikel 13 i samma förordning föreskrivs följande:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

B. Direktiv 2000/31

8. Artikel 11.1 i direktiv 2000/31 har följande lydelse:

”Medlemsstaterna skall se till, utom när parter som inte är konsumenter har kommit överens om något annat, att när en tjänstemottagare gör sin beställning med hjälp av tekniska hjälpmedel följande principer gäller:

- Tjänsteleverantören måste bekräfta mottagandet av mottagarens order utan onödigt dröjsmål och på elektronisk väg.
- Beställningen och mottagningsbekräftelsen anses vara mottagna när de parter till vilka de är ställda har tillgång till dem.”

III. Bakgrund, förfarandet i det nationella målet och tolkningsfrågorna

9. Två flygpassagerare bokade, via en elektronisk bokningsplattform, en flygning mellan Palma de Mallorca (Spanien) och Wien (Österrike), som utfördes av lufttrafikföretaget Laudamotion. Vid platsreservationen på plattformen lämnade dessa passagerare uppgifter om sina privata e-postadresser och telefonnummer. Genom nämnda plattform gjordes en platsreservation på flygningen i passagerarnas namn hos Laudamotion, i samband med vilket en särskild e-postadress genererades för platsreservationen. Denna adress var den enda adress som lufttrafikföretaget hade kännedom om för att kontakta passagerarna.

10. Flygningen, som ursprungligen skulle avgå den 14 juni 2018 klockan 14.40 och ankomma klockan 17.05 samma dag, tidigarelades av lufttrafikföretaget med mer än sex timmar, nämligen till klockan 08.25.

11. Airhelp, till vilket de båda passagerarna hade överlåtit sin eventuella rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004, väckte talan vid Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike). Airhelp gjorde gällande att lufttrafikföretaget Laudamotion var skyldigt att betala sammanlagt 500 euro för de båda passagerarna enligt artikel 7.1 a i förordningen, bland annat på grund av att flygningen hade tidigarelagts med mer än sex timmar, vilket passagerarna hade underrättats om först den 10 juni 2018, genom den privata e-postadress som dessa hade lämnat uppgift om.

12. Laudamotion bestred Airhelps yrkande med motiveringen att tidigareläggandet av flygningen hade meddelats i tillräckligt god tid, den 23 och den 29 maj 2018, på den e-postadress som tillhandahållits av bokningsplattformen.

13. Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) ogillade Airhelps talan, till följd av vilket Airhelp överklagade detta avgörande till Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg), den hänskjutande domstolen. Den hänskjutande domstolen undrar bland annat huruvida den omständigheten att en flygning tidigareläggs utgör en inställd flygning i den mening som avses i förordning nr 261/2004 och vilken omfattning underrättelseskyldigheten har för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

14. Den hänskjutande domstolen har härvidlag påpekat att den delar Bundesgerichtshofs (Federala högsta domstolen, Tyskland) uppfattning⁴ att en mer än obetydlig tidigareläggning kan ge rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i denna förordning nr 261/2004 och att den planerade flygtiden har övergetts om flygningen tidigareläggs med flera timmar.

15. Vad beträffar frågan huruvida passagerarna i det nationella målet har underrättats på ett korrekt sätt om att flygningen tidigarelagts, har den hänskjutande domstolen framhållit att enligt den österrikiska lagstiftningen om införlivande av direktiv 2000/31 uppstår en presumtion om mottagande inte bara i de fall som avses i artikel 11.1 i detta direktiv, utan även vid ett enkelt utbyte av e-postmeddelanden. Detta innebär, i det aktuella fallet, att en passagerare anses ha underrättats om att dess flygning har tidigarelagts, om passageraren kan läsa meddelandet från det lufttrafikföretag som utför flygningen. Den hänskjutande domstolen vill därför få klarhet i huruvida nationell lagstiftning, direktiv 2000/31 eller förordning nr 261/2004 ska tillämpas för att avgöra huruvida passagerarna har underrättats på ett korrekt sätt om att deras flygning tidigarelagts.

16. Mot denna bakgrund beslutade Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska artiklarna 5.1 c och 7 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att passageraren har rätt till kompensation om avgångstiden tidigareläggs från klockan 14.40 till klockan 08.25 samma dag?

⁴ Enligt uppgifterna i begäran om förhandsavgörande har denna uppfattning uttryckts i ett pressmeddelande från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) med referensnummer 89/2015, X ZR 59/14, och antagits till följd av ett beslut genom vilket yrkandet bifallits.

- 2) Ska artikel 5.1 c leden i)–iii) i förordning nr 261/2004 tolkas så, att frågan huruvida passageraren har underrättats om den inställda flygningen uteslutande ska bedömas mot bakgrund av denna bestämmelse och att den utgör hinder för att tillämpa nationell lagstiftning om mottagande av meddelanden som har antagits för att införliva [direktiv 2000/31], vilken innehåller en presumtion om mottagande?
- 3) Ska artikel 5.1 c leden i)–iii) i förordning nr 261/2004 och artikel 11 i [direktiv 2000/31] tolkas så, att i situationer där passageraren har gjort en platsreservation på flygningen via en bokningsplattform och har uppgett sitt telefonnummer och sin e-postadress, men bokningsplattformen har vidarebefordrat telefonnumret och en av bokningsplattformen automatiskt genererad e-postadress till lufttrafikföretaget, ska översändandet av underrättelsen om tidigareläggningen av flygningens avgångstid till den automatiskt genererade e-postadressen anses som ett meddelande eller mottagande av underrättelse om tidigareläggningen [av avgången], även om bokningsplattformen inte vidarebefordrar lufttrafikföretagets underrättelse till passageraren eller vidarebefordrar den med dröjsmål?”

IV. Förfarandet vid domstolen

17. Beslutet om hänskjutande av den 26 maj 2020 inkom till domstolens kansli den 15 juni 2020.

18. Skriftliga yttranden har inkommit från parterna i det nationella målet samt från Europeiska kommissionen, inom den frist som föreskrivs i artikel 23 i stadgan för Europeiska unionens domstol.

19. Vid det allmänna sammanträdet den 27 april 2021 beslutade domstolen att inte hålla någon muntlig förhandling.

V. Rättslig bedömning

A. *Prövning av den andra tolkningsfrågan*

20. Den hänskjutande domstolen har ställt den andra tolkningsfrågan för att få klarhet i huruvida fullgörandet av skyldigheten att i tid underrätta passageraren om den inställda flygningen uteslutande ska bedömas mot bakgrund av artikel 5.1 c leden i–iii i förordning nr 261/2004. Om så är fallet skulle denna förordning nämligen utgöra hinder för att tillämpa den nationella lagstiftningen om mottagande av elektroniska meddelanden, vilken antagits för att införliva direktiv 2000/31.

21. Som jag kommer att förklara närmare nedan anser jag att fullgörandet av skyldigheten att i tid informera passageraren om den inställda flygningen *uteslutande* ska bedömas mot bakgrund av artikel 5.1 c leden i–iii i förordning nr 261/2004. Denna tolkning följer av såväl lydelsen av som målet med de relevanta bestämmelserna.

22. För det första innehåller avsnitt 3 i kapitel II i direktivet bestämmelser om avtal som ingås på elektronisk väg. Det föreskrivs i artikel 11.1 i direktivet, med rubriken ”Beställning”, att medlemsstaterna, när en tjänstemottagare gör sin beställning med hjälp av tekniska hjälpmedel, ska se till att tjänsteleverantören måste ”bekräfta mottagandet av mottagarens order utan onödigt

dröjsmål och på elektronisk väg” (första strecksatsen) och att ”[b]eställningen och mottagningsbekräftelsen [ska] anses vara mottagna när de parter till vilka de är ställda har tillgång till dem” (andra strecksatsen).

23. Även om underrättelser om en inställd flygning varken utgör en ”beställning” eller en ”mottagningsbekräftelse”, i den mening som avses i artikel 11 i direktiv 2000/31, framgår det av beslutet om hänskjutande att den nationella lagstiftning som är aktuell i det nationella målet går längre än direktivet, eftersom det i den föreskrivs att regeln om mottagande inte endast är tillämplig på ”beställningar” och ”mottagningsbekräftelser”, utan även på alla andra elektroniska handlingar som är rättsligt relevanta, inklusive handlingar avseende platsreservation på flygningar. Enligt de uppgifter som den hänskjutande domstolen har lämnat föreskrivs i såväl artikel 11.1 andra strecksatsen i direktiv 2000/31 som de nationella bestämmelser genom vilka denna bestämmelse har införlivats en ”presumtion om mottagande”, vilken väsentligen uppstår när meddelandet går att läsa.⁵

24. För det andra ska det påpekas att de underrättelser som avses i artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 är de som lämnas ”vid inställd flygning” och genom vilka de berörda passagerarna ”underrättas om att flygningen är inställd”. Det är uppenbart att dessa underrättelser om en inställd flygning varken utgör en ”beställning” eller en ”mottagningsbekräftelse”, i den mening som avses i artikel 11 i direktiv 2000/31. Det ska, vid bedömningen, följaktligen anses att de aktuella rättsakterna i princip utgör meddelanden som har ett annat syfte.

25. Jag tillägger att det av lydelsen av artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 inte går att dra slutsatsen att den metod med vilken dessa underrättelser ska lämnas till passageraren är begränsad till elektroniska medel. Tvärtom är det enda kravet att ”de berörda passagerarna ... [ska] underrättas om att flygningen är inställd”, vilket i princip innebär att andra kommunikationsmedel är tillåtna. Med hänsyn till den särskilda betydelse som denna typ av underrättelser har för det faktiska utövandet av de rättigheter som ges i förordning nr 261/2004, är det naturligtvis nödvändigt att det kommunikationsmedel som valts är lämpligt och anpassat till kraven för lufttransport av passagerare.⁶

26. Jag konstaterar i synnerhet att ”bevisbördan” för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett enligt artikel 5.4 i förordning nr 261/2004 ska ”åvila” det lufttrafikföretag som utför flygningen. Den omständigheten att bevisbördan åvilar det lufttrafikföretag som utför flygningen⁷ bidrar till att säkerställa det långtgående skydd för passagerarna som avses i skäl 1 i förordning nr 261/2004.

27. Det är nödvändigt att erinra om betydelsen av detta lagstiftningsmål i förevarande sammanhang, eftersom det av fast rättspraxis framgår att inte bara lydelsen ska beaktas vid tolkningen av en unionsbestämmelse, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas

⁵ Se sidan 10 i beslutet om hänskjutande.

⁶ Det anges i Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, artiklarna 1–19 VO (EG) Nr. 261/2004, artikel 5.23 och 5.25, att det inte finns några formella krav på hur underrättelser om en inställd flygning ska nå passageraren. Författaren rekommenderar dock att välja ett kommunikationsmedel som säkerställer att passageraren faktiskt underrättas om att flygningen är inställd. Om passageraren invänder att han eller hon inte har mottagit meddelandet, ankommer det på lufttrafikföretaget att bevisa att passageraren har underrättats om den inställda flygningen och när det skedde.

⁷ Se kommissionens tillkännagivande om tolkningsriktlinjer till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och till rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 (EUT C 214, 2016, s. 5), punkt 3.2.5, med rubriken ”Bevisbördan i händelse av inställd flygning”.

med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i.⁸ I domen Krijgsman framhöll domstolen den vikt som skyldigheten att lägga fram bevis för att passageraren har mottagit underrättelsen – vilken skyldighet följer av artikel 5.4 i förordning nr 261/2004 – ska tillmätas för skyddet för passagerarens rättigheter.⁹ Genom mottagandet av underrättelsen ska passageraren nämligen ha möjlighet att reagera i tid på att hans eller hennes flygning har ställts in, genom att på så sätt begränsa de olägenheter som följer av den inställda flygningen, och att göra gällande sina rättigheter mot lufttrafikföretaget.

28. Det ska i detta hänseende påpekas att artikel 11.1 andra strecksatsen i direktiv 2000/31 innebär att bevisbördan omkastas, i den mån beställningarna och mottagningsbekräftelserna ”anses vara mottagna” när de parter till vilka de är ställda har tillgång till dem. En sådan presumtion om ”korrekt mottagande” av information till passageraren är enligt min mening oförenlig med den bevisbördan som åvilar lufttrafikföretagen enligt förordning nr 261/2004, eftersom det på grund av denna presumtion utan förbehåll ankommer på passageraren att visa att han eller hon inte har fått informationen i tillräckligt god tid.

29. Ett sådant bevis är enligt min mening ytterst svårt att lägga fram i praktiken, varför det riskerar att äventyra det ovan i punkt 28 angivna målet att skydda flygpassagerarna. Att ålägga passageraren en skyldighet att visa att han eller hon inte är i besittning av något meddelande som innehåller en sådan underrättelse som avses i artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 skulle nämligen, för det fall det uppstod problem avseende kommunikation som beror på mänskliga misstag eller tekniska brister, innebära ett krav på att passageraren ska bevisa det som inte går att kontrollera eller, med andra ord, att han eller hon ska göra vad som är omöjligt. Det är uppenbart att principen om att ingen kan förpliktas att göra vad som är omöjligt (*impossibulum nulla obligatio est*), som erkänns i unionens rättsordning,¹⁰ utgör hinder för ett sådant synsätt.

30. Artikel 5.4 i förordning nr 261/2004 utgör en *lex specialis* i förhållande till bestämmelserna i direktiv 2000/31, eftersom det i nämnda artikel föreskrivs särskilda skyldigheter vad gäller hur passagerarna ska meddelas en underrättelse. Med hänsyn till passagerarnas intresse av att hållas underrättade om varje eventuell oförutsedd händelse som märkbart påverkar flygtiderna och till de olägenheter som i allmänhet följer av att en flygning ställs in, anser jag att endast en presumtion om ”korrekt mottagande” knappast uppfyller de ökade kraven på området för lufttransport av passagerare.

31. Mot bakgrund av det ovan anförda anser jag att det krav på underrättelse som föreskrivs i artikel 5.1 c leden i–iii i förordning nr 261/2004, jämförd med punkt 4 i samma artikel, utgör hinder för att tillämpa bestämmelser i nationell lagstiftning om införlivande av direktiv 2000/31 enligt vilka elektroniska meddelanden anses ha mottagits. För att säkerställa ett långtgående skydd för flygpassagerare är det därför uteslutande mot bakgrund av denna förordning som det ska prövas huruvida skyldigheten att underrätta passageraren om den inställda flygningen har fullgjorts.

⁸ Se dom av den 16 november 2016, Hemming m.fl. (C-316/15, EU:C:2016:879, punkt 27), och dom av den 11 maj 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 24).

⁹ Dom av den 11 maj 2017 (C-302/16, EU:C:2017:359, punkterna 23–28).

¹⁰ Se dom av den 3 mars 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punkt 42), dom av den 20 december 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, punkt 96), och dom av den 6 november 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/kommissionen, kommissionen/Scuola Elementare Maria Montessori och kommissionen/Ferracci (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, punkt 79).

32. Samma slutsats gör sig gällande, beträffande underlåtenheten att iaktta den konsumentskyddsnivå som föreskrivs i förordning nr 261/2004, när det gäller de bestämmelser i nationell, icke harmoniserad lagstiftning som nämns i beslutet om hänskjutande, vilka, i samband med införlivandet av artikel 11 i direktiv 2000/31, innebar att det materiella tillämpningsområdet för beställningar och mottagningsbekräftelser utvidgades till att även omfatta andra elektroniska meddelanden, däribland elektroniska meddelanden om att en flygning har ställts in.

33. Det ska härvidlag erinras om att, såsom domstolen har påpekat i sin praxis, vad gäller de flesta aspekter av elektronisk handel syftar direktiv 2000/31 ”inte till någon harmonisering av de materiella bestämmelserna, utan det definierar ett ’samordnat område’ inom ramen för vilket mekanismen i artikel 3, enligt skäl [22] i direktivet, ska möjliggöra att informationssamhällets tjänster i princip underkastas rätten i den medlemsstat där tjänsteleverantören är etablerad”.¹¹ Denna tolkning bekräftas av skälen 6, 7, 10 och 22 i direktivet.

34. Eftersom den nationella lagstiftaren – frivilligt och utan att unionsrätten uttryckligen kräver det – har valt att utvidga tillämpningsområdet för harmoniserade bestämmelser om elektronisk handel till att även omfatta andra delar som inte föreskrivs i direktiv 2000/31, kan dessa bestämmelser inte anses ingå i den harmoniserade lagstiftningen om elektronisk handel. I ett sådant fall uppkommer snarare frågan huruvida bestämmelserna i nationell rätt är förenliga med bestämmelserna i förordning nr 261/2004.

35. Oberoende av huruvida de aktuella nationella bestämmelserna – korrekt eller felaktigt – har antagits i samband med införlivandet av direktiv 2000/31, finns det fog för att dra slutsatsen att de undergräver det mål som eftersträvas med förordning nr 261/2004. Artikel 5.1 c leden i–iii i förordning nr 261/2004, jämförd med punkt 4 i denna artikel, ska följaktligen tolkas på så sätt att den utgör hinder för de bestämmelser i nationell rätt som grundar sig på artikel 11 i direktiv 2000/31.

B. Svaret på den andra tolkningsfrågan

36. Av ovan angivna skäl föreslår jag att den andra tolkningsfrågan ska besvaras enligt följande. Artikel 5.1 c leden i–iii i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att skyldigheten att underrätta passageraren om att flygningen har ställts in uteslutande ska fullgöras mot bakgrund av nämnda förordning, vilket utgör hinder för att tillämpa nationella bestämmelser som ger upphov till en presumtion om tillgång till elektroniska meddelanden.

VI. Förslag till avgörande

37. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar den andra frågan som ställts av Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg, Österrike) på följande sätt:

Artikel 5.1 c leden i–iii i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 ska tolkas så, att skyldigheten att underrätta

¹¹ Se dom av den 25 oktober 2011, eDate Advertising m.fl. (C-509/09 och C-161/10, EU:C:2011:685, punkt 57).

passageraren om att flygningen har ställts in uteslutande ska fullgöras mot bakgrund av nämnda förordning, vilket utgör hinder för att tillämpa nationella bestämmelser som ger upphov till en presumtion om tillgång till elektroniska meddelanden.