



Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
PRIIT PIKAMÄE
presentate il 23 settembre 2021¹

Causa C-263/20

Airhelp Limited
contro

Laudamotion GmbH

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land di Korneuburg, Austria)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Prenotazione di un volo mediante una piattaforma elettronica – Anticipazione dell'orario di partenza del volo – Ricezione dell'informazione sull'anticipazione del volo ad un indirizzo elettronico – Portata dell'obbligo di informazione del vettore aereo operativo – Direttiva 2000/31/CE – Servizi della società dell'informazione – Articolo 11 – Inoltro dell'ordine – Presunzione di ricezione»

I. Introduzione

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land di Korneuburg, Austria) verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91², nonché dell'articolo 11 della direttiva 2000/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2000, relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione, in particolare il commercio elettronico, nel mercato interno («Direttiva sul commercio elettronico»)³.

2. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'Airhelp Limited e la Laudamotion GmbH riguardo al rifiuto da parte di quest'ultima di versare una compensazione pecuniaria a passeggeri aerei, nei cui diritti è subentrata l'Airhelp, in conseguenza dell'anticipazione del loro volo. La questione giuridica se l'anticipazione dell'orario di partenza di un volo possa dare diritto ad una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 è stata trattata approfonditamente nelle

¹ Lingua originale: il francese.

² GU 2004, L 46, pag. 1.

³ GU 2000, L 178, pag. 1.

conclusioni che ho presentato nelle cause riunite C-188/20, Azurair, e C-196/20, Eurowings, nonché nelle cause C-146/20, Corendon Airlines, e C-270/20, Austrian Airlines (non ancora pubblicate).

3. Conformemente alla richiesta della Corte, le presenti conclusioni si limiteranno all'analisi della seconda questione pregiudiziale, con la quale il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il rispetto dell'obbligo di informare per tempo il passeggero della cancellazione debba essere valutato esclusivamente in base all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004, escludendo quindi l'applicazione della normativa nazionale sull'accesso alle dichiarazioni per via elettronica, la quale risulta dalla trasposizione della direttiva 2000/31.

II. Contesto normativo

A. Regolamento n. 261/2004

4. L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004 prevede quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

l) “cancellazione del volo”: la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

5. L'articolo 5 di tale regolamento, ai paragrafi 1 e 4, così dispone:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

- a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;
- b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e
- c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:
 - i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure
 - ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)

4. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo».

6. L'articolo 7 di detto regolamento è così formulato:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

(...)».

7. L'articolo 13 del medesimo regolamento prevede quanto segue:

«Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile».

B. Direttiva 2000/31

8. L'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 2000/31 è così formulato:

«Gli Stati membri provvedono affinché, salvo diverso accordo tra parti diverse da consumatori, nel caso in cui il destinatario di un servizio inoltri il proprio ordine mediante strumenti tecnologici, si applichino i seguenti principi:

- il prestatore deve accusare ricevuta dell'ordine del destinatario del servizio senza ingiustificato ritardo e per via elettronica;
- l'ordine e la ricevuta si considerano pervenuti quando le parti cui sono indirizzati hanno la possibilità di accedervi».

III. Fatti, procedimento principale e questioni pregiudiziali

9. Due passeggeri aerei hanno prenotato un volo da Palma di Maiorca (Spagna) a Vienna (Austria), assicurato dal vettore aereo Laudamotion, mediante una piattaforma elettronica di prenotazione. Al momento della prenotazione sulla summenzionata piattaforma, tali passeggeri hanno fornito il proprio indirizzo di posta elettronica privato ed il loro numero di telefono. Detta piattaforma ha proceduto alla prenotazione del volo a nome di detti passeggeri presso la Laudamotion, generando nel corso di tale prenotazione un indirizzo di posta elettronica specifico per la prenotazione stessa. Tale indirizzo era il solo indirizzo conosciuto dal vettore aereo per contattare i passeggeri.

10. Il volo, la cui partenza era inizialmente prevista il 14 giugno 2018 alle ore 14:40 con arrivo alle ore 17:05 dello stesso giorno, è stato anticipato dal vettore aereo di oltre sei ore, partendo quindi alle ore 8:25.

11. L'Airhelp, alla quale i due passeggeri avevano ceduto i propri eventuali diritti ad una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004, ha proposto un ricorso dinanzi al Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria). Essa ha affermato che il vettore aereo Laudamotion era debitore dell'importo totale di EUR 500 per i due passeggeri, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, in ragione in particolare dell'anticipazione di oltre sei ore del volo, i cui passeggeri erano stati informati soltanto il 10 giugno 2018, mediante l'indirizzo di posta elettronica privato fornito da questi ultimi.

12. La Laudamotion ha contestato la fondatezza della domanda dell'Airhelp per il motivo che l'anticipazione del volo era stata comunicata, in tempo utile, il 23 e il 29 maggio 2018, all'indirizzo di posta elettronica fornito dalla piattaforma di prenotazione.

13. Poiché il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) ha respinto il ricorso dell'Airhelp, essa ha proposto appello dinanzi al Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land di Korneuburg), giudice del rinvio. Quest'ultimo s'interroga in particolare sulla questione se l'anticipazione di un volo costituisca una cancellazione ai sensi del regolamento n. 261/2004 e sulla portata dell'obbligo di informazione del vettore aereo operativo.

14. In proposito, il giudice del rinvio rileva che condivide il parere del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania)⁴, secondo il quale un'anticipazione non di minima entità di un volo previsto può dare diritto ad una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento e secondo cui la programmazione del volo viene meno nel caso di un'anticipazione del volo di diverse ore.

15. Per quanto attiene alla questione se i passeggeri di cui al procedimento principale siano stati correttamente informati dell'anticipazione del loro volo, il giudice del rinvio afferma che, in forza della normativa austriaca che traspone la direttiva 2000/31, sorge una presunzione di notifica non soltanto nelle ipotesi di cui all'articolo 11, paragrafo 1, di tale direttiva, ma anche in occasione di un semplice scambio di messaggi di posta elettronica. Ciò significherebbe, nel caso di specie, che un passeggero si considera informato dell'anticipazione del proprio volo se la comunicazione del

⁴ Secondo le informazioni contenute nella domanda di pronuncia pregiudiziale, tale parere è stato formulato in un comunicato stampa del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) recante il riferimento 89/2015, X ZR 59/14, e redatto a seguito di una decisione che constata il riconoscimento della domanda.

vettore aereo operativo può essere da lui consultata. Il giudice del rinvio si chiede, di conseguenza, se occorra applicare la normativa nazionale, la direttiva 2000/31 o il regolamento n. 261/2004 per stabilire se i passeggeri siano stati correttamente informati dell'anticipazione del loro volo.

16. Ciò premesso, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land di Korneuburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se gli articoli 5, paragrafo 1, lettera c), e 7 del [regolamento n. 261/2004] debbano essere interpretati nel senso che il passeggero ha diritto alla compensazione pecuniaria qualora l'orario di partenza venga anticipato dalle 14:40 alle 8:25 dello stesso giorno.
- 2) Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che l'esame volto a stabilire se il passeggero sia stato informato della cancellazione deve essere effettuato esclusivamente in base a tale disposizione e osta all'applicazione della normativa nazionale sull'accesso alle dichiarazioni, la quale risulta dalla trasposizione della [direttiva 2000/31] e prevede una finzione di accesso.
- 3) Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004 e l'articolo 11 della direttiva 2000/31 debbano essere interpretati nel senso che, in caso di prenotazione del volo da parte del passeggero mediante una piattaforma di prenotazione, qualora il passeggero abbia comunicato il suo numero di telefono e il suo indirizzo di posta elettronica, ma detta piattaforma abbia trasmesso al vettore aereo il numero di telefono e un indirizzo di posta elettronica generato automaticamente dalla stessa piattaforma, la notifica della comunicazione inerente all'anticipazione del volo all'indirizzo di posta elettronica generato automaticamente deve essere considerata come informazione oppure come accesso alla comunicazione inerente all'anticipazione [della partenza], anche nel caso in cui la piattaforma di prenotazione non inoltri al passeggero la comunicazione del vettore aereo oppure la inoltri in ritardo».

IV. Procedimento dinanzi alla Corte

17. La decisione di rinvio, datata 26 maggio 2020, è pervenuta alla cancelleria della Corte il 15 giugno 2020.

18. Le parti nel procedimento principale nonché la Commissione europea hanno depositato osservazioni scritte nel termine impartito dall'articolo 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea.

19. Durante la riunione generale del 27 aprile 2021, la Corte ha deciso di non tenere un'udienza di discussione.

V. Analisi giuridica

A. Sulla seconda questione pregiudiziale

20. Con la seconda questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il rispetto dell'obbligo di informare per tempo il passeggero della cancellazione debba essere valutato esclusivamente in base all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento

n. 261/2004. In caso di risposta affermativa, il regolamento in parola osterebbe, infatti, all'applicazione della normativa nazionale sull'accesso alle dichiarazioni per via elettronica, la quale risulta dalla trasposizione della direttiva 2000/31.

21. Come spiegherò dettagliatamente qui di seguito, sono del parere che il rispetto dell'obbligo di informare per tempo il passeggero della cancellazione debba essere valutato *esclusivamente* in base all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004. Tale interpretazione discende al contempo dalla formulazione e dall'obiettivo delle disposizioni pertinenti.

22. Da un lato, il capo II, sezione 3, di tale direttiva contiene disposizioni relative ai contratti conclusi per via elettronica. L'articolo 11, paragrafo 1, di detta direttiva, intitolato «Inoltro dell'ordine», stabilisce che gli Stati membri provvedono affinché, nel caso in cui il destinatario di un servizio inoltri il proprio ordine mediante strumenti tecnologici, il prestatore debba «accusare ricevuta dell'ordine del destinatario del servizio senza ingiustificato ritardo e per via elettronica» (primo trattino) e «l'ordine e la ricevuta si consider[ino] pervenuti quando le parti cui sono indirizzati hanno la possibilità di accedervi» (secondo trattino).

23. Sebbene le informazioni relative ad una cancellazione non costituiscano né un «ordine» né una «ricevuta» ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2000/31, dalla decisione di rinvio risulta che la normativa nazionale di cui trattasi nel procedimento principale va al di là di tale direttiva, in quanto prevede che la norma sull'accesso si applichi non soltanto agli «ordini» e alle «ricevute», ma a tutti gli altri documenti elettronici giuridicamente rilevanti, inclusi i documenti relativi alla prenotazione dei voli. In base alle informazioni fornite dal giudice del rinvio, tanto l'articolo 11, paragrafo 1, secondo trattino, della direttiva 2000/31 quanto le disposizioni nazionali che recepiscono tale disposizione prevedono una «finzione di accesso», che sorge in sostanza allorché la dichiarazione può essere consultata⁵.

24. D'altro lato, si deve osservare che le informazioni contemplate all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 sono quelle fornite in caso di «cancellazione del volo» e grazie alle quali i passeggeri coinvolti sono «informati della cancellazione». È evidente che tali informazioni relative ad una cancellazione non costituiscono né un «ordine» né una «ricevuta» ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2000/31. Pertanto, ai fini dell'analisi, si deve considerare che gli atti giuridici di cui trattasi, in linea di principio, sono comunicazioni aventi un differente oggetto.

25. Aggiungo che non è possibile dedurre dalla formulazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 che il metodo con cui dette informazioni devono pervenire al passeggero sia limitato ai mezzi elettronici. Al contrario, la sola condizione è che i «passeggeri coinvolti (...) siano stati informati della cancellazione del volo», il che, in linea di principio, autorizza altri mezzi di comunicazione. Certamente, tenuto conto della particolare importanza rivestita da questo tipo di informazioni per l'esercizio effettivo dei diritti attribuiti dal regolamento n. 261/2004, è necessario che il mezzo di comunicazione scelto sia adeguato e adatto alle esigenze del trasporto aereo dei passeggeri⁶.

⁵ V. pagina 10 della decisione di rinvio.

⁶ Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, articolo 5, punti 23 e 25, spiega che non esistono requisiti formali per quanto concerne il metodo con il quale le informazioni relative ad una cancellazione devono pervenire al passeggero. Nondimeno, l'autore raccomanda di scegliere un mezzo di comunicazione che garantisca che il passeggero sia effettivamente informato della cancellazione del volo. Se il passeggero obietta di non aver ricevuto il messaggio, compete al vettore aereo provare che il passeggero è stato informato della cancellazione e quando lo è stato.

26. Da un punto di vista più essenziale, rilevo che l'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento n. 261/2004 impone al vettore aereo operativo «l'onere della prova», per quanto riguarda se e quando i passeggeri sono stati avvertiti della cancellazione del volo. La circostanza che l'onere della prova gravi sul vettore aereo operativo⁷ contribuisce a garantire l'elevato livello di protezione per i passeggeri menzionato al considerando 1 del regolamento n. 261/2004.

27. È necessario ricordare l'importanza di tale obiettivo legislativo nel presente contesto, dato che, secondo una giurisprudenza costante, ai fini dell'interpretazione di una disposizione di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte⁸. Nella sentenza *Krijgsman*, la Corte ha sottolineato l'importanza rivestita dall'obbligo di produrre la prova della notifica dell'informazione al passeggero, obbligo che discende dall'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento n. 261/2004, per la salvaguardia dei suoi diritti⁹. Infatti, mediante la ricezione di tale informazione, il passeggero dev'essere posto in condizione di reagire per tempo alla cancellazione del suo volo, limitando così i disagi che ne conseguono, e di esercitare i propri diritti nei confronti del vettore aereo.

28. Al riguardo, occorre osservare che l'articolo 11, paragrafo 1, secondo trattino, della direttiva 2000/31 ha l'effetto di invertire l'onere della prova nella misura in cui gli ordini e le ricevute «si considerano pervenuti» quando le parti cui sono indirizzati hanno la possibilità di accedervi. Una simile presunzione di «corretta ricezione» dell'informazione dovuta al passeggero mi sembra incompatibile con l'onere della prova gravante sui vettori aerei conformemente al regolamento n. 261/2004, in quanto, in conseguenza di tale presunzione, incomberebbe, senza nessun'altra riserva, al passeggero dimostrare di non aver ricevuto l'informazione in tempo utile.

29. Una siffatta prova mi sembra estremamente difficile da fornire in pratica, cosicché l'obiettivo, menzionato al paragrafo 28 delle presenti conclusioni, consistente nel proteggere i passeggeri aerei rischia di essere posto in discussione. Infatti, nel caso in cui sopraggiungano problemi di comunicazione connessi ad errori umani o a guasti tecnici, imporre al passeggero l'obbligo di dimostrare di non essere in possesso di alcuna comunicazione contenente le informazioni contemplate all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 equivarrebbe ad imporgli di provare l'inverificabile o, in altre parole, di fare l'impossibile. Orbene, è evidente che il principio secondo il quale «nessuno è tenuto all'impossibile» («impossibilium nulla obligatio est»), riconosciuto nell'ordinamento giuridico dell'Unione¹⁰, osterebbe ad un simile approccio.

30. L'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento n. 261/2004 costituisce una «lex specialis» rispetto alle disposizioni della direttiva 2000/31, in quanto impone obblighi specifici riguardo al modo in cui l'informazione dev'essere comunicata ai passeggeri. Considerato l'interesse di questi ultimi ad essere tenuti al corrente di qualsiasi eventuale imprevisto che incida sensibilmente sull'orario dei

⁷ V. comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2016, C 214, pag. 5), punto 3.2.5., intitolato «Onere della prova in caso di cancellazione».

⁸ V. sentenze del 16 novembre 2016, *Hemming e a.* (C-316/15, EU:C:2016:879, punto 27), e dell'11 maggio 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, punto 24).

⁹ Sentenza dell'11 maggio 2017 (C-302/16, EU:C:2017:359, punti da 23 a 28).

¹⁰ V. sentenze del 3 marzo 2016, *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, punto 42); del 20 dicembre 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987, punto 96), e del 6 novembre 2018, *Scuola Elementare Maria Montessori/Commissione, Commissione/Scuola Elementare Maria Montessori e Commissione/Ferracci* (da C-622/16 P a C-624/16 P, EU:C:2018:873, punto 79).

voli e tenuto conto dei disagi che generalmente derivano dalla cancellazione di un volo, mi sembra che una semplice presunzione di «corretta ricezione» non soddisfi certo le maggiori esigenze in materia di trasporto aereo dei passeggeri.

31. Sulla scorta delle precedenti considerazioni, ritengo che la necessità di notifica prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del paragrafo 4 del medesimo articolo, osti all'applicazione di disposizioni del diritto nazionale che recepiscono la direttiva 2000/31, in forza delle quali i messaggi elettronici si considerano ricevuti, cosicché, per garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, occorre verificare esclusivamente in base a tale regolamento se l'obbligo di informare il passeggero della cancellazione sia soddisfatto.

32. La medesima conclusione, per quanto attiene al mancato rispetto del livello di protezione dei consumatori previsto dal regolamento n. 261/2004, s'impone per quanto concerne le disposizioni del diritto nazionale non armonizzate, citate nell'ordinanza di rinvio, che, nel contesto della trasposizione dell'articolo 11 della direttiva 2000/31, hanno esteso l'ambito di applicazione sostanziale degli ordini e delle ricevute ad altre comunicazioni elettroniche, in particolare alle comunicazioni elettroniche relative alla cancellazione di un volo.

33. In proposito, va ricordato che, come osservato dalla Corte nella sua giurisprudenza, per la maggior parte degli aspetti del commercio elettronico, la direttiva 2000/31 non prevede «un'armonizzazione delle norme sostanziali, bensì definisce un “ambito regolamentato”, in cui il meccanismo previsto dall'articolo 3 deve consentire, secondo il [considerando 22] della direttiva in parola, di sottoporre i servizi della società dell'informazione, in linea di principio, alla normativa dello Stato membro in cui è stabilito il prestatore»¹¹. Tale interpretazione è confermata dai considerando 6, 7, 10 e 22 di detta direttiva.

34. Nella misura in cui il legislatore nazionale ha scelto – volontariamente e senza che il diritto dell'Unione l'esigesse esplicitamente – di estendere l'ambito di applicazione delle norme armonizzate sul commercio elettronico ad altri elementi non previsti dalla direttiva 2000/31, tali disposizioni non possono essere considerate come facenti parte della normativa armonizzata sul commercio elettronico. In tale ipotesi, si pone piuttosto la questione della compatibilità delle disposizioni del diritto nazionale con quelle del regolamento n. 261/2004.

35. A prescindere dalla questione se le disposizioni nazionali in esame siano state adottate – correttamente o erroneamente – in sede di trasposizione della direttiva 2000/31, è legittimo concludere che esse ostacolano l'obiettivo perseguito dal regolamento n. 261/2004. Di conseguenza, occorre interpretare l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del paragrafo 4 di tale articolo, nel senso che osta alle disposizioni del diritto nazionale fondate sull'articolo 11 della direttiva 2000/31.

B. Risposta alla seconda questione pregiudiziale

36. Per le suesposte ragioni, propongo di rispondere alla seconda questione pregiudiziale dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che l'obbligo di informare il passeggero della cancellazione

¹¹ V. sentenza del 25 ottobre 2011, eDate Advertising e a. (C-509/09 e C-161/10, EU:C:2011:685, punto 57).

dev'essere rispettato esclusivamente con riferimento a detto regolamento, il che osta all'applicazione di disposizioni nazionali che instaurino una presunzione di accesso alle comunicazioni elettroniche.

VI. Conclusione

37. Alla luce delle precedenti considerazioni, propongo alla Corte di rispondere alla seconda questione pregiudiziale sollevata dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land di Korneuburg, Austria) nel modo seguente:

L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i a iii), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 dev'essere interpretato nel senso che l'obbligo di informare il passeggero della cancellazione dev'essere rispettato esclusivamente con riferimento a detto regolamento, il che osta all'applicazione di disposizioni nazionali che instaurino una presunzione di accesso alle comunicazioni elettroniche.