



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

9 novembre 2017*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti ferroviari – Direttiva 2001/14/CE – Diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura – Imposizione dei diritti di utilizzo – Organismo nazionale di controllo che garantisce la conformità dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura a tale direttiva – Contratto di utilizzo di un'infrastruttura concluso tra un gestore dell'infrastruttura ferroviaria e un'impresa ferroviaria – Principio di non discriminazione – Rimborso dei diritti senza intervento di tale organismo e al di fuori delle procedure di ricorso che implicano la partecipazione di quest'ultimo – Normativa nazionale che consente al giudice civile di stabilire un importo equo in caso di diritti contrari all'equità»

Nella causa C-489/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landgericht Berlin (Tribunale del Land Berlino, Germania), con decisione del 3 settembre 2015, pervenuta in cancelleria il 17 settembre 2015, nel procedimento

CTL Logistics GmbH

contro

DB Netz AG,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da J.L. da Cruz Vilaça, presidente di sezione, E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger (relatore), e F. Biltgen, giudici,

avvocato generale: P. Mengozzi

cancelliere: K. Malacek, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 13 luglio 2016,

considerate le osservazioni presentate:

- per la CTL Logistics GmbH, da K.-P. Langenkamp, Rechtsanwalt;
- per la DB Netz AG, da M. Kaufmann e T. Schmitt, Rechtsanwälte;
- per il governo tedesco, da T. Henze e J. Möller, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da W. Mölls e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

* Lingua processuale: il tedesco.

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 24 novembre 2016,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 4, paragrafi 1 e 5, dell'articolo 6, paragrafo 1, dell'articolo 8, paragrafo 1, nonché dell'articolo 30, paragrafi da 1 a 3, 5 e 6, della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU 2001, L 75, pag. 29), come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004 (GU 2004, L 220, pag. 16) (in prosieguo: la «direttiva 2001/14»).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la CTL Logistics GmbH e la DB Netz AG in merito al rimborso di diritti di storno e di modifica nell'ambito dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria gestita dalla DB Netz.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

- 3 I considerando 5, 7, 11, 12, 16, 20, 32, 34, 35, 40 e 46 della direttiva 2001/14 descrivono come segue le finalità di tale direttiva relativamente ai diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura:
 - «(5) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria per tutte le imprese [ferroviarie], le informazioni necessarie per l'uso dei diritti di accesso devono essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete.
 - (...)
 - (7) La promozione dell'uso ottimale dell'infrastruttura ferroviaria permetterà di ridurre i costi dei trasporti per la società.
 - (...)
 - (11) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico in maniera equa e non discriminatoria.
 - (12) Nell'ambito stabilito dagli Stati membri i sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura.
 - (...)
 - (16) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di ripartizione della capacità dovrebbero consentire una concorrenza leale nella fornitura di servizi ferroviari.
 - (...)

(20) È auspicabile lasciare ai gestori dell'infrastruttura un certo grado di flessibilità ai fini di un uso più efficiente della rete di infrastruttura.

(...)

(32) È importante ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza che possono insorgere tra le infrastrutture ferroviarie o tra i modi di trasporto a causa di differenze significative nei principi di imposizione dei diritti di utilizzo.

(...)

(34) Sono auspicabili investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi.

(35) I sistemi di imposizione del diritto inviano segnali economici all'utenza. È importante che tali segnali inviati alle imprese ferroviarie siano coerenti e le portino a adottare decisioni razionali.

(...)

(40) L'infrastruttura ferroviaria è un monopolio naturale ed è quindi necessario fornire incentivi ai gestori dell'infrastruttura per ridurre i costi e gestire in modo efficiente la loro infrastruttura.

(...)

(46) La gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono l'istituzione di un organismo di regolamentazione che controlli l'applicazione delle norme comunitarie e che intervenga come istanza d'appello, ferma restando la possibilità di sindacato giurisdizionale».

4 L'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 stabilisce quanto segue:

«La presente direttiva concerne i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo.

Gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella presente direttiva e, pertanto, consentano al gestore dell'infrastruttura di offrire sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile al fine del suo utilizzo ottimale».

5 L'articolo 3 di tale direttiva, intitolato «Prospetto informativo della rete», prevede quanto segue:

«1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso.

2. Il prospetto informativo della rete determina la natura dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie. Esso contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato I.

3. Il prospetto informativo della rete è tenuto aggiornato e se necessario modificato.

4. Il prospetto informativo della rete è pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura».

- 6 Il capo II della citata direttiva, che comprende gli articoli da 4 a 12 della medesima, verte sui «Diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura».
- 7 L'articolo 4 della medesima direttiva, intitolato «Fissazione (...) e riscossione dei diritti», così dispone ai suoi paragrafi 1, 4 e 5:

«1. Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei diritti rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4 della direttiva 91/440/CEE [del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU 1991, L 237, pag. 25)].

Fatta salva la condizione dell'indipendenza di gestione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura determina i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione.

(...)

4. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 8, paragrafo 2, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che il sistema di imposizione di diritti in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la loro rete.

5. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti diritti equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato e i diritti effettivamente applicati siano conformi alle regole di cui al prospetto informativo della rete».

- 8 Gli articoli da 7 a 12 della direttiva 2001/14 stabiliscono i diritti che possono essere percepiti e la loro modalità di calcolo.
- 9 L'articolo 7 di tale direttiva, intitolato «Principi di imposizione dei diritti», dispone, ai paragrafi da 3 a 5, quanto segue:

«3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 o l'articolo 8, i diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

4. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un elemento che rispecchi la penuria di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

5. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni. Tale modifica è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto.

Tuttavia, l'imputazione dei costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è ammessa solo se ha luogo ad un livello comparabile anche per i modi di trasporto concorrenti.

In mancanza di un livello comparabile di imputazione dei costi ambientali in altri modi di trasporto concorrenti, detta modifica non deve incidere globalmente nelle entrate del gestore dell'infrastruttura. Qualora per il trasporto ferroviario e gli altri modi di trasporto concorrenti sia stato introdotto un livello comparabile di imputazione dei costi ambientali e ciò determini un aumento delle entrate, gli Stati membri decidono in merito all'uso degli introiti supplementari».

- 10 L'articolo 8 della suddetta direttiva, intitolato «Deroghe ai principi di imposizione dei diritti», così dispone ai suoi paragrafi 1 e 2:

«1. Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale, in particolare per il trasporto internazionale di merci per ferrovia. Il sistema di imposizione dei diritti deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Il livello dei diritti stabiliti non deve tuttavia precludere l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.

2. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati al massimo quindici anni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere diritti più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei diritti può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti».

- 11 L'articolo 9, paragrafo 5, della medesima direttiva così dispone:

«A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi».

- 12 L'articolo 12 della direttiva 2001/14, rubricato «Diritti di riserva di capacità», è formulato come segue:

«I gestori dell'infrastruttura possono applicare un diritto adeguato per la capacità richiesta ma non utilizzata. Tale diritto serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità.

I gestori dell'infrastruttura debbono essere permanentemente in grado di indicare a qualsiasi interessato la capacità d'infrastruttura assegnata alle imprese ferroviarie utilizzatrici».

- 13 Al capo IV della direttiva 2001/14, intitolato «Disposizioni generali», l'articolo 30 della stessa, intitolato «Organismo di regolamentazione», dispone quanto segue:

«1. Fatto salvo l'articolo 21, paragrafo 6, gli Stati membri istituiscono un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. Esso agisce in base ai principi di cui al presente articolo, che consentono l'attribuzione di funzioni di impugnazione e di regolamentazione a organismi distinti.

2. Un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;

- d) sistema di imposizione dei diritti;
- e) livello o struttura dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;

(...)

3. L'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti (...) determinati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo II e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni della presente direttiva.

4. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione. Le informazioni devono essere fornite senza indebiti ritardi.

5. L'organismo di regolamentazione deve decidere sui reclami e adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni.

Fatto salvo il paragrafo 6, la decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata.

In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolamentazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

6. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale».

¹⁴ Conformemente all'allegato I della direttiva 2001/14, al quale fa rinvio l'articolo 3, paragrafo 2, di quest'ultima, il prospetto informativo della rete contiene, tra l'altro, le seguenti informazioni

«(...)

2. Un capitolo su principi di imposizione dei diritti e diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui diritti applicabili ai servizi elencati nell'allegato II che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione dell'articolo 7, paragrafi 4 e 5, e degli articoli 8 e 9. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei diritti già decise o previste.

(...))».

Diritto tedesco

L'AEG

- 15 L'articolo 14, paragrafi da 4 a 6, dell'Allgemeines Eisenbahngesetz (legge generale sulle ferrovie), del 27 dicembre 1993 (BGBl. 1993 I, pag. 2378), nella versione in vigore alla data in cui si sono svolti i fatti del procedimento principale, prevede quanto segue:

«(4) I gestori dei binari devono fissare le loro tariffe in conformità di un decreto adottato ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, punti 6 e 7, in maniera tale da compensare i costi da essi sopportati per la fornitura delle prestazioni obbligatorie, ai sensi del paragrafo 1, primo periodo, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato. In tale contesto, essi possono fissare e recuperare maggiorazioni direttamente connesse all'esercizio della prestazione ferroviaria e possono distinguere a seconda che si tratti di trasporto su rotaia di passeggeri su lunga distanza o su breve distanza o di trasporto merci, e in funzione del segmento di mercato all'interno di ciascuna delle suddette tipologie di servizi, ferma restando la garanzia della concorrenza, in particolare nel settore del trasporto ferroviario internazionale di merci. Tuttavia, nell'ipotesi indicata nel secondo periodo che precede, l'imposizione dei diritti non può superare, rispetto a un segmento di mercato, i costi del trasporto ferroviario direttamente connessi, cui si aggiunge un tasso di rendimento accettabile per il mercato. Ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, punti 6 e 7:

1. possono essere ammesse eccezioni alle modalità di calcolo dei diritti di cui alla prima frase qualora l'obbligo di copertura dei costi sia altrimenti rispettato, o
2. l'organismo di regolamentazione può esentare, mediante disposizioni generali adottate in accordo con la Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Agenzia federale per l'elettricità, il gas, le telecomunicazioni, la posta e la ferrovia), organismo di controllo, tutti i gestori delle ferrovie dal rispetto dei requisiti del primo periodo.

(5) Le imprese di gestione delle infrastrutture ferroviarie fissano i loro diritti di accesso agli impianti, ivi compreso ai relativi servizi, in modo da non arrecare un pregiudizio illegittimo alla concorrenza dei titolari di un'autorizzazione di accesso. Un pregiudizio illegittimo si verifica, in particolare, quando:

1. il gestore impone diritti che eccedono in modo sproporzionato i costi sostenuti per la fornitura dei servizi di cui al primo periodo, o
2. taluni titolari di un'autorizzazione di accesso sono favoriti rispetto ad altri titolari di un'autorizzazione di accesso senza giustificato motivo.

(6) I dettagli dell'accesso, in particolare, rispetto a data e ora, nonché a durata dell'utilizzo e ai diritti dovuti, oltre alle ulteriori condizioni di utilizzo, comprese le disposizioni dirette a garantire la sicurezza del servizio, devono essere concordate tra i titolari dell'autorizzazione e le imprese di gestione delle infrastrutture ferroviarie in base ai criteri di cui al decreto citato al paragrafo [1]».

- 16 L'articolo 14b, paragrafo 1, dell'AEG, nella versione in vigore alla data in cui si sono svolti i fatti del procedimento principale, prevede quanto segue:

«L'organismo di regolamentazione garantisce il rispetto delle disposizioni della normativa del settore ferroviario che disciplina l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, segnatamente con riguardo:

1. alla fissazione dell'orario di servizio, in particolare per quanto riguarda le decisioni relative alla ripartizione dei tracciati nell'orario di servizio, incluse le prestazioni obbligatorie;

2. le altre decisioni riguardanti la ripartizione dei tracciati, incluse le prestazioni obbligatorie;
3. l'accesso agli impianti di servizio, inclusi i relativi servizi;
4. le condizioni d'utilizzo, i principi di imposizione dei diritti e l'importo di questi ultimi».

17 L'articolo 14c dell'AEG, nella versione in vigore alla data in cui si sono svolti i fatti del procedimento principale, dispone quanto segue:

«(1) L'organismo di regolamentazione, nell'adempimento dei suoi compiti in relazione alle imprese pubbliche di gestione delle infrastrutture ferroviarie, può adottare tutti i provvedimenti necessari a porre fine alle infrazioni constatate o a prevenire infrazioni future avverso le disposizioni della normativa di regolamentazione del settore ferroviario sull'accesso alle infrastrutture ferroviarie.

(2) I titolari di un'autorizzazione d'accesso, le imprese pubbliche di gestione delle infrastrutture ferroviarie e le persone che agiscono per loro conto, per consentire all'organismo di regolamentazione e ai suoi agenti di svolgere i propri compiti, devono autorizzarli:

1. ad avere accesso ai locali e agli impianti operativi nei normali orari di apertura e di servizio, e
2. a consultare libri contabili, documenti commerciali, banche dati e altri documenti, che siano loro messi a disposizione in forma appropriata.

(3) I titolari di un'autorizzazione d'accesso, le imprese pubbliche di gestione delle infrastrutture ferroviarie e le persone che agiscono per loro conto, per consentire all'organismo di regolamentazione e ai suoi agenti di svolgere i propri compiti, si impegnano a:

1. fornire le informazioni necessarie;
2. comunicare i dati necessari;
3. fornire l'assistenza necessaria.

Ciò vale in particolare in caso di negoziati in corso o conclusi aventi ad oggetto l'importo dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura e di altri diritti. Essi devono fornire informazioni veritiere e in buona fede. Le persone che hanno l'obbligo di comunicare informazioni possono rifiutarsi di divulgare informazioni che li esporrebbero, o esporrebbero le persone indicate nell'articolo 383, paragrafo 1, punti da 1 a 3, del codice di procedura civile, al rischio di essere perseguiti penalmente o per contravvenzione.

(4) L'organismo di regolamentazione può attuare la sua decisione in forza della presente legge secondo le disposizioni che disciplinano l'attuazione dei provvedimenti amministrativi. La penale è fissata all'importo massimo di EUR 500 000».

18 L'articolo 14d dell'AEG, nella versione in vigore alla data in cui si sono svolti i fatti del procedimento principale, sancisce quanto segue:

«(1) Le imprese pubbliche di gestione delle infrastrutture ferroviarie hanno l'obbligo di informare l'organismo di regolamentazione relativamente a:

1. la decisione prevista sulla ripartizione dei tracciati nell'orario di servizio, ivi comprese le prestazioni obbligatorie, nei limiti in cui talune domande debbano essere respinte;

2. la decisione prevista sulla ripartizione dei tracciati, ivi comprese le prestazioni obbligatorie, al di fuori dell'elaborazione dell'orario di servizio, nei limiti in cui talune domande debbano essere respinte;
3. la decisione prevista sull'accesso agli impianti di servizio, ivi comprese le relative prestazioni, nei limiti in cui talune domande debbano essere respinte;
4. la decisione prevista sulla conclusione di un accordo quadro;
5. la decisione prevista di chiedere al titolare di un'autorizzazione di accesso di proporre una tariffa superiore a quella che dovrebbe essere applicata sulla base delle condizioni di utilizzo della rete ferroviaria;
6. la riformulazione o la modifica previste delle condizioni di utilizzo della rete ferroviaria o delle condizioni di utilizzo degli impianti di servizio, inclusi i principi di imposizione dei diritti e l'importo di questi ultimi.

Le decisioni previste ai sensi dei punti da 1 a 5 del primo paragrafo devono essere motivate. I gestori delle vie ferrate devono inoltre dimostrare che la loro imposizione dei diritti è conforme alle disposizioni dell'articolo 14, paragrafo 4».

- 19 L'articolo 14e dell'AEG, nella versione in vigore alla data in cui si sono svolti i fatti del procedimento principale, prevede quanto segue:

«(1) Dopo aver ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 14d, l'organismo di regolamentazione può opporsi (...):

1. ad un progetto di decisione conformemente all'articolo 14d, primo paragrafo, punti 1, 3 e 5, entro un termine di 10 giorni lavorativi,
2. ad un progetto di decisione conformemente all'articolo 14d, primo paragrafo, punto 2, entro un termine di un giorno lavorativo,
3. ad un progetto di decisione conformemente all'articolo 14d, primo paragrafo, punto 4, entro un termine di quattro settimane,
4. ad un progetto di riformulazione o di modifica ai sensi dell'articolo 14d, primo paragrafo, punto 6, entro un termine di quattro settimane,

nei limiti in cui le decisioni previste violino le disposizioni della regolamentazione del settore ferroviario riguardanti l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

(2) Prima della scadenza del termine stabilito:

1. al paragrafo 1, punti da 1 a 3, la decisione prevista non può essere efficacemente comunicata ai titolari di un'autorizzazione d'accesso;
2. al paragrafo 1, punto 4, le condizioni di utilizzo della rete ferroviaria o le condizioni di utilizzo degli impianti di servizio, nonché i principi di imposizione dei diritti e l'importo di questi ultimi non possono entrare in vigore.

(3) Se l'organismo di regolamentazione si avvale del suo diritto di opposizione:

1. nel caso previsto al paragrafo 1, punti da 1 a 3, deve essere adottata una decisione conforme alle istruzioni dell'organismo di regolamentazione;
2. nel caso previsto al paragrafo 1, punto 4, ciò ostacola l'applicabilità delle condizioni di utilizzazione della rete ferroviaria o degli impianti di servizio, compresi i principi di imposizione dei diritti e l'importo di questi ultimi.

(4) L'organismo di regolamentazione può rinunciare a procedere alla comunicazione prevista dall'articolo 14d, o procedervi solo parzialmente. Esso può limitare tale rinuncia a determinate imprese pubbliche che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria. Tale ipotesi si realizza, in particolare, quando non vi sia rischio di causare una distorsione della concorrenza».

20 L'articolo 14f dell'AEG così dispone:

«(1) L'organismo di regolamentazione può controllare d'ufficio:

1. le condizioni di utilizzo della rete ferroviaria e le condizioni di utilizzo degli impianti di servizio,
2. le disposizioni riguardanti l'importo o la struttura dei diritti di utilizzo e altri diritti delle imprese che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria.

L'organismo di regolamentazione può, per le fasi successive,

1. imporre alle imprese che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria di modificare secondo le sue indicazioni le condizioni previste nel primo paragrafo, punto 1, o le norme sull'imposizione dei diritti previste nel primo paragrafo, punto 2, o
2. annullare le condizioni previste nel primo paragrafo, punto 1 o le norme sull'imposizione dei diritti previste nel primo paragrafo, punto 2,

qualora tali condizioni violino le disposizioni della normativa del settore ferroviario sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

(2) In mancanza di un accordo sull'accesso, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 6, o su un accordo quadro, ai sensi dell'articolo 14a, le decisioni dell'impresa di gestione dell'infrastruttura ferroviaria possono essere controllate dall'organismo di regolamentazione su domanda o d'ufficio. Ha diritto a presentare domanda il titolare di un'autorizzazione d'accesso il cui diritto di accedere all'infrastruttura ferroviaria può essere compromesso. Le domande possono essere presentate entro il termine in cui una proposta di conclusione di un accordo può essere accettata conformemente al primo periodo. Il controllo può, segnatamente, avere ad oggetto:

1. le condizioni di utilizzo della rete ferroviaria e le condizioni di utilizzo degli impianti di servizio,
2. la procedura di assegnazione e il relativo esito;
3. l'importo e la struttura dei diritti di utilizzo e di altri diritti.

L'organismo di regolamentazione invita le parti a presentare ogni informazione utile entro un termine ragionevole che non può superare due settimane. A decorrere dalla scadenza di tale termine, l'organismo di regolamentazione si pronuncia entro un termine di due mesi.

(3) Se la decisione di un'impresa di gestione delle infrastrutture ferroviarie lede, nell'ipotesi di cui al paragrafo 2, il diritto del richiedente ad avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, l'autorità di regolamentazione:

1. impone all'impresa di gestione delle infrastrutture ferroviarie una modifica della decisione oppure
2. stabilisce esso stesso le condizioni contrattuali, si pronuncia sulla validità del contratto e dichiara l'inefficacia dei contratti in contrasto con tali condizioni».

L'EIBV

²¹ L'articolo 4 dell'Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (regolamento sull'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria), del 3 giugno 2005 (BGBl. 2005 I, pag. 1566), nella sua versione emendata del 3 giugno 2009 (BGBl. 2009 I, pag. 1235) (in prosieguo: l'«EIBV»), dispone quanto segue:

«(1) Il gestore delle vie ferroviarie deve stabilire le condizioni d'utilizzo (condizioni d'utilizzo delle vie ferroviarie) applicabili alla prestazione dei servizi di cui all'allegato 1, punto 1, e:

1. pubblicarle nella gazzetta ufficiale o
2. pubblicarle in Internet e indicare nella gazzetta ufficiale l'indirizzo al quale possono essere consultate.

Su domanda dei titolari di un'autorizzazione di accesso, il gestore delle vie ferroviarie comunica loro, a loro spese, le condizioni di utilizzo delle vie ferroviarie.

(2) Le condizioni di utilizzo delle vie ferroviarie devono contenere almeno le indicazioni previste nell'allegato 2 e nelle altre disposizioni di tale regolamento, nonché le condizioni generali di utilizzo dei tracciati. L'elenco delle tariffe non fa parte delle condizioni di utilizzo delle vie ferroviarie.

(...)

(5) Le condizioni di utilizzo delle vie ferroviarie devono essere pubblicate almeno quattro mesi prima della scadenza del termine stabilito nell'articolo 8, paragrafo 1, punto 2, per la presentazione delle domande di attribuzione di tracciati nell'orario di servizio. Le condizioni di utilizzo delle vie ferroviarie entrano in vigore alla data di scadenza del termine stabilito nell'articolo 8, paragrafo 1, punto 2, per la presentazione delle domande.

(6) Le condizioni di utilizzo delle vie ferroviarie si applicano indistintamente a tutti i richiedenti. Esse sono vincolanti per tutte le parti interessate, lasciando impregiudicate le condizioni generali in esse contenute. (...)».

²² L'articolo 21 dell'EIBV prevede quanto segue:

«(1) Il gestore delle vie ferroviarie deve strutturare i diritti ad esso dovuti per le sue prestazioni obbligatorie in modo tale da incoraggiare, mediante un sistema di perfezionamento delle prestazioni, le imprese di trasporti ferroviari e i gestori delle vie ferroviarie a ridurre le perturbazioni e a migliorare la funzionalità della rete ferroviaria. Il principio dell'imposizione dei diritti di utilizzo in base alle prestazioni si applica all'insieme delle vie ferroviarie del gestore delle stesse.

(2) I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un importo per tener conto del costo degli effetti sull'ambiente della prestazione ferroviaria, e occorre stabilire una distinzione in tale ambito in funzione degli effetti prodotti sull'ambiente. Ciò non può avere per conseguenza di modificare il beneficio globale del gestore delle vie ferroviarie.

(3) I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un elemento che rispecchi la penuria di capacità di una sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

(4) Qualora un servizio di trasporto implichi costi supplementari rispetto ad altri servizi di trasporto, essi possono essere presi in considerazione unicamente per quanto riguarda tale servizio di trasporto.

(5) Al fine di evitare variazioni importanti e sproporzionate, i diritti di cui ai paragrafi 2 e 4 e i diritti connessi alle prestazioni obbligatorie possono essere estesi per periodi adeguati.

(6) Salvo diversa previsione del presente regolamento, i diritti devono essere calcolati indistintamente per tutti i beneficiari di un'autorizzazione d'accesso. I diritti devono essere ridotti se le reti ferroviarie, i sistemi di segnalazione e di allerta o i relativi impianti di approvvigionamento per catetere di alcune sezioni, non si trovano in uno stato conforme alle disposizioni contrattuali.

(7) I diritti percepiti dal gestore della rete ferroviaria devono essere pubblicati o comunicati conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, un mese prima della decorrenza del termine di cui all'articolo 8, paragrafo 1, punto 2. Essi si applicano per la totalità del nuovo periodo di orario di servizio».

Il BGB

23 L'articolo 315, paragrafi 1 e 3, del Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco, in prosieguo: il «BGB»), rubricato «Determinazione della prestazione ad opera di una parte», dispone quanto segue:

(1) Se la prestazione deve essere fissata da una delle parti contraenti, occorre ritenere, nel dubbio, che la determinazione debba avvenire ex aequo et bono.

(...)

(3) La determinazione, se deve avvenire ex aequo et bono, è vincolante per l'altra parte solo ove risponda al requisito di equità. In caso contrario, la determinazione è compiuta mediante sentenza (...).

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

24 La CTL Logistics è un'impresa privata di trasporti ferroviari che si serve dell'infrastruttura ferroviaria gestita dalla DB Netz, un'impresa pubblica licenziataria.

25 La DB Netz mette a disposizione dei suoi clienti, a titolo oneroso, la propria infrastruttura ferroviaria sulla base di cosiddetti contratti «di utilizzo dell'infrastruttura». Questi ultimi sono contratti standard che disciplinano i principi relativi al rapporto contrattuale esistente tra le imprese di trasporto ferroviario e la DB Netz e che costituiscono la base dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura individuali, conclusi per l'utilizzo dei tracciati. Le clausole di tali contratti standard sono integrate in ogni contratto individuale.

- 26 In base ai suddetti contratti di utilizzo dell'infrastruttura, l'utilizzo della rete ferroviaria della DB Netz è subordinata al pagamento, da parte della CTL Logistics, di prezzi di tracciato calcolati sulla base delle tariffe vigenti. Tale tariffario, detto anche «sistema dei prezzi dei tracciati» (in prosieguo: il «TPS»), è fissato in anticipo dalla DB Netz per un determinato periodo, senza l'intervento delle imprese di trasporto ferroviario.
- 27 Le parti nel procedimento principale discutono di determinati diritti di storno e di modifica che la DB Netz ha fissato unilateralmente come voci nel TPS e che sono stati applicati nel momento in cui la CTL Logistics ha richiesto la modifica o lo storno di un tracciato precedentemente prenotato. Tra il 2004 e il 2011 la CTL Logistics ha pagato gli importi dovuti in base alle disposizioni del TPS, ma ha tuttavia deciso di richiederne successivamente il rimborso.
- 28 A tal fine, la CTL Logistics, senza previamente rivolgersi all'organismo di regolamentazione, ha adito il Landgericht Berlin (Tribunale del Land Berlino).
- 29 Secondo tale società, i diritti di storno e modifica in questione sarebbero stati fissati unilateralmente dalla DB Netz in modo ingiusto. In applicazione dell'articolo 315 del BGB, la fissazione di tali diritti da parte della DB Netz sarebbe inefficace e spetterebbe al giudice stabilire diritti il cui importo sarebbe valutato ex aequo et bono. L'importo eccedente tale diritto sarebbe stato versato senza causa e dovrebbe pertanto essere rimborsato.
- 30 Il giudice del rinvio conferma che, secondo la giurisprudenza dei giudici d'appello e del Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia, Germania), i giudici civili sono effettivamente legittimati, in cause come quella principale, ad esaminare il TPS della convenuta sotto il profilo della sua equità e ad adottare, se del caso, decisioni proprie, procedendo ad una valutazione ex aequo et bono. Secondo tale giurisprudenza né l'AEG né l'EIBV osterebbero all'esercizio di un controllo giudiziale in sede civile, fondato sull'articolo 315 del BGB, dato che la determinazione dei diritti per l'utilizzo di infrastrutture ferroviarie, nonostante il controllo svolto dall'autorità di regolamentazione, offrirebbe un margine di autonomia privata rilevante.
- 31 Inoltre, secondo la citata giurisprudenza, per ragioni di natura processuale, sarebbe necessaria un'applicazione congiunta dell'articolo 315 del BGB e della regolamentazione ferroviaria tedesca. Il ricorso esperito ai sensi dell'articolo 315 del BGB comporterebbe necessariamente un esame dell'importo dei diritti determinati dall'impresa di gestione delle infrastrutture ferroviarie ed eventualmente una sua riduzione fino al limite che sarebbe stabilito a seguito di una valutazione equitativa, e ciò con effetto ex tunc.
- 32 Per contro, il giudice del rinvio considera che l'esame fondato sull'equità, svolto in forza dell'articolo 315 del BGB, e l'applicazione concomitante delle prescrizioni della direttiva 2001/14 non possono essere ammessi. A suo parere, un'applicazione di tale articolo 315 svolge di fatto una funzione regolamentare, che non è compatibile con il principio della devoluzione a una sola autorità di regolamentazione ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 1, primo periodo, della citata direttiva, e che non tiene nemmeno conto a sufficienza dei principi di calcolo dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura contenuti nella direttiva.
- 33 In tale contesto, il Landgericht Berlin (Tribunale del Land Berlino) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se le disposizioni del diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 30, paragrafi 1, primo periodo, 2, 3, 5, primo comma, e 6, della direttiva [2001/14], debbano essere interpretate nel senso di escludere i rimborsi dei diritti per l'utilizzo di un'infrastruttura ferroviaria, concordati o fissati tra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente nell'ambito di un accordo quadro, se non sono azionati mediante le procedure previste dinanzi all'organismo nazionale di regolamentazione e le corrispondenti procedure giudiziali di controllo delle decisioni dell'organismo di regolamentazione.

- 2) Se le disposizioni del diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 30, paragrafi 1, primo periodo, 2, 3, 5, primo comma, e 6, della direttiva [2001/14], debbano essere interpretate nel senso di escludere i rimborsi dei diritti per l'utilizzo di un'infrastruttura ferroviaria, concordati o fissati tra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente nell'ambito di un accordo quadro, se i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura controversi non sono stati precedentemente sottoposti all'organismo nazionale di regolamentazione.
- 3) Se un controllo giudiziale in sede civile dell'equità dei diritti per l'utilizzo di un'infrastruttura ferroviaria compiuto dal giudice civile sulla base di una disposizione nazionale di diritto civile che, in caso di determinazione unilaterale della prestazione ad opera di una parte, autorizza i giudici a controllarne l'equità e, se del caso, a fissare la prestazione d'ufficio ex aequo et bono, sia compatibile con le disposizioni di diritto dell'Unione che obbligano il gestore dell'infrastruttura al rispetto di prescrizioni generali in materia di quantificazione dei diritti come il principio del recupero dei costi (articolo 6, paragrafo 1, della direttiva [2001/14]) o la considerazione di criteri di sostenibilità di mercato (articolo 8, paragrafo 1, della direttiva [2001/14]).
- 4) In caso di risposta affermativa alla terza questione: se il giudice civile, nell'esercizio del suo potere discrezionale, debba rispettare i criteri della direttiva [2001/14] sulla fissazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e, in caso affermativo, quali.
- 5) Se il controllo giudiziale in sede civile dell'equità dei diritti sulla base della disposizione nazionale di cui alla terza questione sia compatibile con il diritto dell'Unione nella misura in cui i giudici civili, in deroga ai principi generali e agli importi praticati in materia di diritti da parte del gestore delle vie ferroviarie, procedono alla determinazione del diritto benché il suddetto gestore sia tenuto, in base alla normativa dell'Unione, a garantire un trattamento non discriminatorio a tutte le persone giuridiche autorizzate ad accedere all'infrastruttura (articolo 4, paragrafo 5, della direttiva [2001/14]).
- 6) Se il controllo giudiziale in sede civile dell'equità dei diritti applicati da un gestore dell'infrastruttura sia compatibile con il diritto dell'Unione nella parte in cui quest'ultimo presuppone la competenza dell'organismo di regolamentazione a definire le controversie tra il gestore dell'infrastruttura e i titolari di un'autorizzazione d'accesso vertenti sui diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria o sulla misura o la struttura dei diritti siffatti che detto titolare deve o dovrebbe corrispondere (articolo 30, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva [2001/14]), fermo restando che l'organismo di regolamentazione, vista la potenziale molteplicità di controversie pendenti dinanzi a giudici civili diversi, non sarebbe più in grado di garantire l'applicazione uniforme della normativa di regolamentazione del settore ferroviario (articolo 30, paragrafo 3, della direttiva [2001/14]).
- 7) Se la circostanza che disposizioni nazionali impongano un calcolo dei diritti complessivi di utilizzo dell'infrastruttura del gestore di quest'ultima basato unicamente sui costi diretti sia compatibile con il diritto dell'Unione e in particolare con l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva [2001/14]».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulle questioni prima, seconda, quinta e sesta

- ³⁴ Con le sue questioni prima, seconda, quinta e sesta, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se le disposizioni della direttiva 2001/14, in particolare l'articolo 4, paragrafo 5, e l'articolo 30, paragrafi 1, 3, 5 e 6, della stessa debbano essere interpretate nel senso che esse ostano all'applicazione di una normativa nazionale, come quella oggetto del procedimento principale, che prevede un controllo dell'equità dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, caso

per caso, da parte dei giudici ordinari, e la possibilità, eventualmente, di modificare l'importo di tali diritti, indipendentemente dal controllo esercitato dall'organismo di regolamentazione previsto dall'articolo 30 di tale direttiva.

- 35 In via preliminare, al fine di rispondere a tali quesiti, occorre rammentare gli obiettivi perseguiti dalla direttiva 2001/14 nonché i principi e i requisiti materiali e formali stabiliti dalla stessa in materia di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Gli obiettivi perseguiti dalla direttiva 2001/14

- 36 Tra gli obiettivi perseguiti dalla direttiva 2001/14 compare, in particolare, quello consistente nell'assicurare un accesso non discriminatorio all'infrastruttura, come esposto, segnatamente, nei considerando 5 e 11 di tale direttiva (v., in tal senso, sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Ungheria, C-473/10, EU:C:2013:113, punto 47, e del 18 aprile 2013, Commissione/Francia, C-625/10, EU:C:2013:243, punto 49).
- 37 Inoltre, la direttiva 2001/14 persegue l'obiettivo di garantire una concorrenza leale. Il considerando 16 di tale direttiva prevede, a tale proposito, che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di ripartizione della capacità dovrebbero consentire una concorrenza leale nella fornitura di servizi ferroviari.
- 38 Il sistema di imposizione dei diritti di utilizzo introdotto dalla direttiva 2001/14 quale strumento di gestione serve anche ad assicurare il perseguimento di un altro obiettivo, cioè l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura (v., in tal senso, sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 44, e del 28 febbraio 2013, Commissione/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punto 82).
- 39 Peraltro, in forza del considerando 12 della citata direttiva, al fine di conseguire l'obiettivo consistente nel garantire un efficace utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, è opportuno che i citati sistemi incoraggino i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura, nell'ambito stabilito dagli Stati membri (v., in tal senso, sentenza del 28 febbraio 2013, Commissione/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punto 82).
- 40 Per la realizzazione di tale medesimo obiettivo, secondo il considerando 20 della direttiva 2001/14, è auspicabile lasciare ai gestori dell'infrastruttura un certo grado di flessibilità (v., in tal senso, sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 44, e del 28 febbraio 2013, Commissione/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punto 82).
- 41 Parimenti, il considerando 34 di detta direttiva enuncia che sono auspicabili investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi. Orbene, i gestori non sarebbero incentivati a investire nell'infrastruttura se non disponessero di un certo grado di flessibilità nel quadro del sistema di imposizione (sentenza del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 45).
- 42 Infine, poiché l'infrastruttura ferroviaria è un monopolio, il considerando 40 della citata direttiva afferma che è quindi necessario fornire incentivi ai gestori dell'infrastruttura per ridurre i costi e gestire quest'ultima in modo efficiente.
- 43 Una siffatta gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono, secondo il considerando 46 della medesima direttiva, l'istituzione di un organismo di regolamentazione che controlli l'applicazione delle norme del diritto dell'Unione e che intervenga come istanza d'appello, ferma restando la possibilità di sindacato giurisdizionale.

I principi sostanziali menzionati nella direttiva 2001/14

- 44 Conformemente all'articolo 1, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2001/14, per consentire al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di assegnare e di utilizzare quest'ultima in modo efficace ed ottimale, gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella citata direttiva.
- 45 A tale proposito, poiché il requisito preliminare per creare condizioni di leale concorrenza nel settore della fornitura di servizi ferroviari è la parità di trattamento delle imprese ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura deve provvedere, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, della citata direttiva, affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti diritti equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato e affinché i diritti effettivamente applicati siano conformi alle regole di cui al prospetto informativo della rete ferroviaria.
- 46 Occorre rammentare che tale disposizione attua il principio sancito nel considerando 11 della medesima direttiva, secondo il quale i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di ripartizione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico, in maniera equa e non discriminatoria.
- 47 Tale principio, che deriva dal considerando 11 e dall'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva 2001/14, il quale prevede che sistemi di riduzione simili si applicano a servizi simili, costituisce, di conseguenza, il criterio centrale di determinazione e di riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.
- 48 Al fine di garantire l'obiettivo così perseguito e per motivi di trasparenza, l'articolo 3 della direttiva 2001/14, il quale riprende il contenuto del considerando 5 della stessa, impone al gestore dell'infrastruttura di elaborare e pubblicare un prospetto informativo della rete che indichi, segnatamente, in conformità con l'allegato I della direttiva 2001/14, i principi di imposizione dei diritti e i diritti stessi.
- 49 Parimenti nel contesto della fissazione e della riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2001/14, prevede che la determinazione del diritto di utilizzo dell'infrastruttura e la sua riscossione incombono al gestore dell'infrastruttura, il quale è tenuto a garantire l'applicazione di principi uniformi, come previsto, in particolare, dall'articolo 4, paragrafi 4 e 5, della citata direttiva (v., in tal senso, sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punto 84, e del 3 ottobre 2013, Commissione/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, punto 41).
- 50 Pertanto, i gestori dell'infrastruttura, che hanno l'obbligo di determinare e di riscuotere i diritti in modo non discriminatorio, non solo devono applicare le condizioni di utilizzo della rete ferroviaria indistintamente a tutti gli utilizzatori di tale rete, ma devono anche garantire che i diritti effettivamente riscossi corrispondano a tali condizioni.
- 51 Il principio di non discriminazione sancito dalla direttiva 2001/14, in precedenza esposto, è il corollario del potere discrezionale riconosciuto da tale direttiva per la fissazione e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Oltre al potere discrezionale conferito agli Stati membri per trasporre e applicare le disposizioni degli articoli 7 e seguenti della direttiva 2001/14, l'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, di quest'ultima prevede, a tale proposito, che il calcolo dei diritti spetta al gestore dell'infrastruttura, al quale, di conseguenza, è riconosciuto un certo margine discrezionale.

- 52 In tale contesto, conformemente all'articolo 12 della direttiva 2001/14, nel caso in cui detto gestore, che non è obbligato a percepire diritti in caso di storno, abbia tuttavia deciso di riscuoterne, tali diritti servono ad incentivare un utilizzo efficiente della capacità, a condizione che siano adeguati e stabiliti conformemente con il principio sancito nell'articolo 1, paragrafo 1, secondo comma, della citata direttiva.
- 53 La formulazione del considerando 7 della direttiva 2001/14 è orientata nello stesso senso laddove afferma che la promozione dell'uso ottimale dell'infrastruttura ferroviaria permetterà di ridurre i costi dei trasporti per la società.
- 54 Infine, occorre rilevare che, secondo il considerando 35 di tale direttiva, i sistemi di imposizione dei diritti inviano segnali economici all'utenza, e che è importante che tali segnali siano coerenti e portino gli utilizzatori ad adottare decisioni razionali. Ne consegue che tali incentivi possono produrre l'effetto previsto solo se il gestore dell'infrastruttura dispone effettivamente della possibilità di adeguare il suo comportamento commerciale alle condizioni del mercato. Di conseguenza, la direttiva 2001/14 riconosce un potere discrezionale specifico al gestore dell'infrastruttura, per consentirgli di realizzare gli obiettivi perseguiti da tale direttiva. La presa in considerazione di tali obiettivi si concretizza nella determinazione e nel controllo uniformi di ogni tipo di diritto percepito, in particolare se a titolo di capacità riservate, ma non utilizzate.

I principi procedurali menzionati nella direttiva 2001/14

- 55 Per quanto riguarda l'organismo di regolamentazione, il considerando 46 della direttiva 2001/14 dispone che la gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono l'istituzione di un organismo di regolamentazione che controlli l'applicazione di tali norme di diritto dell'Unione e che intervenga come istanza d'appello, ferma restando la possibilità di sindacato giurisdizionale.
- 56 Pertanto, conformemente all'articolo 30, paragrafo 1, di tale direttiva, gli Stati membri hanno l'obbligo di istituire un siffatto organismo, il quale può essere adito, in forza dell'articolo 30, paragrafo 2, della citata direttiva, da un richiedente che ritenga di essere stato «vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio». Il reclamo proposto a tale proposito ha ad oggetto, in particolare, secondo quest'ultima disposizione, le decisioni del gestore dell'infrastruttura relative al sistema di imposizione o al livello o alla struttura dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura che il richiedente è tenuto o può essere tenuto a pagare, atteso che l'organismo di regolamentazione ha l'obbligo, ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 5, della direttiva 2001/14, di decidere sui reclami e adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione entro un termine massimo di due mesi.
- 57 Ne consegue che, oltre all'esame dei diritti applicabili nei casi particolari, tale organismo deve garantire che tutti i diritti, nei limiti in cui costituiscono il sistema di imposizione, siano conformi alle disposizioni della citata direttiva.
- 58 Il controllo centralizzato svolto dall'organismo di regolamentazione, il quale provvede a che i diritti non siano discriminatori, corrisponde, di conseguenza, al principio secondo il quale la determinazione centralizzata dei citati diritti è a carico del gestore, nel rispetto del principio di non discriminazione.
- 59 Si inquadrano proprio in tale prospettiva le disposizioni relative agli effetti delle decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione nonché alla portata dei controlli effettuati da quest'ultimo.
- 60 In tal senso, in forza dell'articolo 30, paragrafo 3, primo periodo, della direttiva 2001/14, l'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti determinati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi alle disposizioni del capo II e non siano discriminatori. Peraltro, l'articolo 30, paragrafo 3, secondo periodo, della citata direttiva prevede che le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura

concernenti il livello dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione, il quale interviene immediatamente qualora le trattative possano contravvenire alle prescrizioni della medesima direttiva.

- 61 In forza dell'articolo 30, paragrafo 5, secondo comma, della direttiva 2001/14, le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione sono vincolanti per tutte le parti, e producono quindi effetto erga omnes.
- 62 Conformemente all'articolo 30, paragrafo 6, della direttiva 2001/14, tali decisioni devono essere soggette a sindacato giurisdizionale.
- 63 È proprio alla luce di tali principi che occorre rispondere alle questioni prima, seconda, quinta e sesta, sottoposte dal giudice del rinvio, come riformulate nel punto 34 della presente sentenza.

Le disposizioni dell'articolo 315 del BGB, come interpretate dal giudice del rinvio

- 64 Per quanto riguarda l'articolo 315 del BGB, emerge dalla domanda di pronuncia pregiudiziale che tale disposizione del diritto civile tedesco prevede che, quando una disposizione normativa o un accordo contrattuale accordano a una parte, quale un gestore di infrastrutture, il diritto di fissare unilateralmente la prestazione contrattuale dovuta, tale diritto deve però, nel dubbio, essere esercitato ex aequo et bono. Il rispetto dell'equità potrebbe essere verificato dai giudici civili i quali, se dovessero constatare l'iniquità della determinazione della prestazione, dovrebbero sostituire a quest'ultima una decisione giudiziale equa, adottata in modo discrezionale. L'obiettivo dell'articolo 315 del BGB sarebbe, pertanto, correggere il carattere eccessivo o sproporzionato, nei singoli casi specifici, di una prestazione rispetto all'oggetto del contratto.
- 65 Il giudice del rinvio constata, inoltre, che, secondo la giurisprudenza dei giudici civili tedeschi, le norme stipulate nei contratti di utilizzo delle infrastrutture della DB Netz che fanno riferimento al sistema di imposizione dei tracciati prevederebbero, da un lato, un diritto a determinare la prestazione di origine contrattuale e, dall'altro, che l'obbligo regolamentare di stabilire i tariffari si riflette in un diritto di determinare la prestazione di origine normativa. Tali giudici ne avrebbero dedotto che essi erano competenti a sindacare sui diritti, in applicazione dell'articolo 315, paragrafo 3, del BGB, e ad adottare, se necessario, decisioni proprie, a seguito di valutazione svolta ex aequo et bono.
- 66 A parere del giudice del rinvio, i giudici tedeschi interpretano la regolamentazione ferroviaria tedesca, cioè le disposizioni dell'AEG e dell'EIBV, che ha recepito la direttiva 2001/14, nel senso che essa non osta all'applicazione di un sindacato di diritto civile, fondato sull'articolo 315 del BGB. Un siffatto sindacato non potrebbe essere escluso dato che, in forza del principio dell'autonomia privata, il gestore dell'infrastruttura disporrebbe di un margine di discrezionalità nella determinazione dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie, nonostante i controlli dell'organismo di regolamentazione.
- 67 Secondo tale giurisprudenza, motivi di ordine procedurale giustificerebbero anche l'applicazione congiunta dell'articolo 315 del BGB e della normativa ferroviaria tedesca. Un'impresa di trasporti ferroviari potrebbe presentare un ricorso ai sensi di tale articolo volto a ottenere la fissazione in sede giudiziale di un diritto equo, senza rispettare condizioni particolari. Un siffatto ricorso implicherebbe necessariamente un controllo del diritto stabilito dal gestore dell'infrastruttura e, eventualmente, una riduzione del suo importo a titolo di una valutazione equitativa, e ciò con effetto ex tunc, mentre un effetto simile sarebbe incerto per quanto riguarda le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione.

68 Infine, secondo detta giurisprudenza, l'articolo 315 del BGB potrebbe essere applicato anche quando i diritti sono fissati sotto forma di un tariffario generale, dato che il rapporto giuridico tra impresa di gestione delle infrastrutture ferroviarie e impresa di trasporti ferroviari è disciplinato, sotto il profilo del diritto civile, dall'articolo 14, paragrafo 6, dell'AEG.

Risposta della Corte

69 In via preliminare, occorre rammentare che emerge dal fascicolo di cui dispone la Corte che il controllo basato sull'equità, effettuato dai giudici civili nazionali in forza dell'articolo 315, paragrafo 3, del BGB, costituisce uno strumento generale di diritto civile, più precisamente del diritto in materia di contratti, senza rapporto concreto con il controllo dei diritti percepiti dal gestore di infrastrutture, previsto dalla direttiva 2001/14. Tale disposizione mira, di conseguenza, a stabilire un rapporto equo, in ogni caso di specie.

70 Orbene, occorre constatare, in primo luogo, che la valutazione equitativa in ogni caso particolare osta al principio di non discriminazione sancito nell'articolo 4, paragrafo 5, e nel considerando 11 della direttiva 2001/14, come già esposto nei punti da 45 a 54 della presente sentenza.

71 Emerge, a tale proposito, dal fascicolo che la giurisprudenza dei giudici civili tedeschi muove dal principio che l'articolo 315 del BGB ha un «ambito di applicazione autonomo», parallelo a quello della regolamentazione sulle reti ferroviarie e che occorrerebbe, di conseguenza, verificare se, nell'ambito del margine di discrezionalità riconosciutogli dalla normativa nazionale in materia di determinazione delle tariffe, il gestore dell'infrastruttura abbia anche preso in considerazione, in modo adeguato, gli interessi dell'impresa di trasporto ferroviario richiedente, i quali vanno oltre il rispetto della natura non discriminatoria delle condizioni di accesso alla rete.

72 Orbene, basti constatare, a tale proposito, che tale giurisprudenza conduce ad applicare criteri di valutazione sostanziali relativi all'equivalenza tra le prestazioni, i quali non sono previsti dalle disposizioni pertinenti della direttiva 2001/14.

73 Tali criteri, applicati nell'ambito del sindacato di equità, effettuato dal giudice civile in forza dell'articolo 315 del BGB, comportano quindi un rischio per il conseguimento degli obiettivi perseguiti dalla direttiva 2001/14, dal momento che non esistono criteri comuni riconosciuti dalla citata giurisprudenza, poiché questi ultimi sono applicati caso per caso alla luce dello scopo del contratto e dell'interesse delle parti alla controversia.

74 Insistendo esclusivamente sulla razionalità economica del contratto individuale, l'applicazione dell'articolo 315 del BGB disconosce il fatto che solo una determinazione dei diritti basata su criteri uniformi può garantire che la politica in materia di diritti sia applicata nello stesso modo a tutte le imprese ferroviarie.

75 La valutazione dell'equità effettuata in forza dell'articolo 315 del BGB nell'ambito di un contratto, da un lato, e la regolamentazione ferroviaria come emerge dalla direttiva 2001/14, dall'altro, si basano su considerazioni diverse, le quali, in caso di applicazione ad un unico, stesso contratto, possono condurre a risultati contraddittori.

76 Pertanto, l'applicazione del principio di equità da parte dei giudici tedeschi è in contrasto con i principi sanciti dalla direttiva 2001/14, in particolare con il principio di parità di trattamento delle imprese di trasporto ferroviario.

77 In secondo luogo, occorre rammentare che, in forza dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, gli Stati membri devono istituire un quadro per l'imposizione dei diritti. Essi possono inoltre stabilire regole specifiche in materia di imposizione dei diritti, fatta salva l'indipendenza di gestione del gestore

dell'infrastruttura. Conformemente a tale disposizione, spetta a quest'ultimo, da un lato, determinare i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e, dall'altro, procedere alla loro riscossione (v., in particolare, sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 39, e del 3 ottobre 2013, Commissione/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, punto 41).

- 78 Tale disposizione traccia quindi una ripartizione delle competenze tra gli Stati membri ed il gestore dell'infrastruttura, per quanto riguarda i sistemi di imposizione dei diritti. Infatti, spetta agli Stati membri stabilire un quadro per l'imposizione dei diritti mentre la determinazione del diritto e la sua riscossione spettano, in linea di principio, al gestore dell'infrastruttura (sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 41; dell'11 luglio 2013, Commissione/Repubblica ceca, C-545/10, EU:C:2013:509, punto 34, e del 3 ottobre 2013, Commissione/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, punto 42).
- 79 Perché sia garantito l'obiettivo che consiste nell'assicurare l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura, quest'ultimo deve disporre, nel quadro dell'imposizione dei diritti come definito dagli Stati membri, di un certo grado di flessibilità per la determinazione dell'importo dei diritti, in modo da consentirgli di farne uso in quanto strumento di gestione (sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punti 44 e 49, nonché dell'11 luglio 2013, Commissione/Repubblica ceca, C-545/10, EU:C:2013:509, punto 35).
- 80 Emerge quindi dal considerando 12 della direttiva 2001/14 che, nell'ambito stabilito dagli Stati membri, i sistemi di imposizione e di assegnazione della capacità devono incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura (sentenza del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 44).
- 81 Orbene, se è vero che tali gestori possono, in linea di principio, calcolare l'importo dei diritti mediante un sistema di imposizione che si applica a tutte le imprese ferroviarie, essi non potrebbero tuttavia giungere ad un'ottimizzazione derivante da un siffatto sistema se andassero incontro al rischio, in ogni momento, che un giudice civile stabilisca in via equitativa, in applicazione dell'articolo 315 del BGB, il diritto applicabile alla sola impresa ferroviaria che prende parte al procedimento, poiché la determinazione di tale diritto da parte di tale giudice limiterebbe quindi il margine di discrezionalità del gestore dell'infrastruttura in un modo incompatibile con gli obiettivi perseguiti dalla direttiva 2001/14 (v., in tal senso, sentenza del 3 ottobre 2013, Commissione/Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, punto 43).
- 82 Occorre rilevare, in tale ambito, che, conformemente a quanto previsto dall'articolo 8, paragrafo 2, di tale direttiva, per incentivare il gestore dell'infrastruttura a ottimizzarne l'utilizzo, quest'ultimo deve essere in grado di stabilire o mantenere diritti più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di taluni progetti di investimento specifici (sentenza del 28 febbraio 2013, Commissione/Germania, C-556/10, EU:C:2013:116, punto 83).
- 83 Occorre quindi concludere che un controllo dei diritti fondato sul principio dell'equità e l'adozione, se del caso, di una decisione derivante da una valutazione ex aequo et bono, conformemente all'articolo 315, paragrafo 3, del BGB, sono contrari agli obiettivi perseguiti dall'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.
- 84 In terzo luogo, occorre constatare che l'applicazione di criteri di valutazione sostanziali sul fondamento dell'articolo 315 del BGB, da un lato, sarebbe compatibile con i criteri di valutazione previsti, in particolare, negli articoli 4, 7 e 8 della direttiva 2001/14, dall'altro, anche volendo supporre che tali esigenze siano conformi a quelle stabilite da quest'ultima direttiva, condurrebbe i giudici civili ad applicare direttamente le disposizioni della regolamentazione ferroviaria e, di conseguenza, ad interferire con le competenze dell'organismo di regolamentazione.

- 85 A tale proposito, occorre rilevare che al principio della determinazione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, il quale deve rispettare il principio di non discriminazione, corrisponde il controllo esercitato dall'organismo di regolamentazione, il quale, a sua volta, provvede a garantire il rispetto della natura non discriminatoria dei diritti.
- 86 Quindi, mentre i giudici civili nazionali, investiti di controversie in materia di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria applicano, nell'ambito del sindacato di equità ai sensi dell'articolo 315 del BGB, le disposizioni della normativa settoriale, risultanti dall'AEG e dall'EIBV, per valutare le modalità di calcolo e l'importo dei diritti, la regolamentazione ferroviaria che discende dalla direttiva 2001/14 non è solo soggetta alla valutazione dell'organismo di regolamentazione competente, e poi alla verifica ex post effettuata dai giudici investiti di ricorsi contro le decisioni di tale organismo, bensì è anche applicata e precisata da ogni giudice civile nazionale competente adito, e ciò in violazione della competenza esclusiva conferita all'organismo di regolamentazione dall'articolo 30 della direttiva 2001/14.
- 87 Di conseguenza, diverse decisioni di giudici civili indipendenti, eventualmente non armonizzate dalla giurisprudenza dei giudici superiori, si sostituirebbero all'unicità del controllo effettuato dall'organismo competente, fatto salvo, qualora necessario, il controllo ulteriore realizzato dai giudici chiamati a pronunciarsi sui ricorsi rivolti contro le decisioni di tale organismo, nella specie dai tribunali amministrativi, così come previsto anche dall'articolo 30 della direttiva 2001/14. Ne consegue una sovrapposizione di due orientamenti decisionali non coordinati, in contraddizione manifesta con l'obiettivo perseguito dall'articolo 30 della direttiva 2001/14.
- 88 In quarto luogo, il giudice del rinvio evidenzia, correttamente, la difficoltà praticamente insormontabile che rappresenterebbe un'integrazione rapida, in un sistema non discriminatorio, delle diverse decisioni giurisdizionali individuali emanate dai giudici civili, sebbene l'organismo di regolamentazione si impegnasse a reagire a seguito di tali decisioni.
- 89 In primis, ne conseguirebbe, almeno fino all'intervento di un giudice supremo, una discriminazione a seconda che le imprese ferroviarie abbiano adito un giudice civile o no e a seconda del contenuto della decisione emanata da quest'ultimo, e ciò in violazione manifesta del principio di non discriminazione sancito dall'articolo 4, paragrafo 5, della direttiva 2001/14.
- 90 Poi, emerge dal fascicolo in possesso della Corte che un sindacato di equità effettuato a titolo dell'articolo 315 del BGB implicherebbe, al fine di evitare un eventuale trattamento discriminatorio tra imprese ferroviarie, l'adeguamento effettivo di un diritto da parte del gestore dell'infrastruttura o dell'organismo di regolamentazione e l'applicazione di quest'ultimo a tutte le altre imprese ferroviarie come conseguenza dell'intervento di una decisione di un giudice civile recante modifica di tale diritto su richiesta di una sola impresa.
- 91 Orbene, un obbligo di tal tipo non risulta dalle disposizioni della direttiva 2001/14 relative all'organismo di regolamentazione.
- 92 Inoltre, l'argomento secondo il quale tale metodo consentirebbe di apportare una soluzione che garantisca un trattamento non discriminatorio delle imprese ferroviarie si basa sull'ipotesi secondo la quale l'organismo di regolamentazione dovrebbe limitarsi a reagire alle decisioni individuali già emanate dai giudici civili sul fondamento dell'articolo 315 del BGB. Orbene, una siffatta ipotesi è manifestamente in contrasto con il mandato conferito all'organismo di regolamentazione, come emerge dall'articolo 30, paragrafi 2 e 5, della direttiva 2001/14.
- 93 Infine, detta ipotesi intaccherebbe l'indipendenza dei gestori di infrastrutture ferroviarie, poiché questi ultimi sarebbero obbligati, reagendo alla decisione di un giudice civile, ad applicare diritti «equi» forfettari, risultanti dall'esame di casi particolari, e ciò in contraddizione con il compito che è stato conferito a tali gestori di infrastrutture dalla direttiva 2001/14.

- 94 In tale ambito, occorre constatare, in quinto luogo, che il carattere vincolante, per tutte le parti interessate, delle decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione, come emerge dall'articolo 30, paragrafo 5, secondo comma, della direttiva 2001/14, non sarebbe rispettato. Infatti, emerge da tale disposizione che le decisioni dell'organismo di regolamentazione, se del caso sottoposte al sindacato giurisdizionale, producono effetti giuridici per tutte le parti interessate del settore ferroviario, sia per le imprese di trasporto sia per i gestori di infrastrutture. Sarebbe contrario a tale principio che le decisioni emanate dai giudici civili, se del caso sulla base dei criteri stabiliti dalla regolamentazione relativa al calcolo dei diritti, producano un effetto limitato alle sole parti alla controversia sottoposta a tali giudici.
- 95 Quindi, il titolare di un'autorizzazione d'accesso, che presenti un ricorso contro il gestore dell'infrastruttura per ottenere il rimborso di una parte dell'importo dei diritti considerati ingiusti, otterrebbe necessariamente un vantaggio rispetto ai suoi concorrenti che non hanno presentato un siffatto ricorso. Orbene, il giudice civile investito, diversamente dall'organismo di regolamentazione, non avrebbe la possibilità di estendere la controversia ad altri contratti di utilizzo dell'infrastruttura o di adottare una decisione che si applicherebbe a tutto il settore interessato.
- 96 Tale situazione non solo rimetterebbe in discussione il principio, derivante dalla regolamentazione relativa all'accesso alle infrastrutture ferroviarie, secondo il quale l'effetto delle decisioni adottate è vincolante per tutte le parti interessate, e implicherebbe necessariamente una disparità di trattamento tra i titolari di un'autorizzazione d'accesso, circostanza che la direttiva 2001/14 mira precisamente ad evitare, ma comprometterebbe anche l'obiettivo consistente nel garantire una concorrenza leale nel settore della prestazione di servizi ferroviari.
- 97 Pertanto, il rimborso di diritti in applicazione di disposizioni di diritto civile può essere previsto unicamente nell'ipotesi in cui, conformemente alle disposizioni del diritto nazionale, la natura illecita del diritto nei confronti della regolamentazione relativa all'accesso alle infrastrutture ferroviarie sia stata previamente accertata dall'organismo di regolamentazione o da un giudice che abbia esaminato la decisione di tale organismo, e nei limiti in cui tale domanda di rimborso possa costituire l'oggetto di un ricorso dinanzi ai giudici civili nazionali piuttosto che quello di un ricorso previsto da tale regolamentazione.
- 98 In sesto luogo, emerge dal fascicolo in possesso della Corte che non è esclusa una composizione amichevole, nell'ambito di un procedimento civile, e, di conseguenza, di un procedimento avviato sul fondamento dell'articolo 315 del BGB. Orbene, il presupposto secondo il quale l'articolo 315 del BGB mantiene un «ambito di applicazione autonomo», parallelamente alla regolamentazione relativa all'accesso alle infrastrutture ferroviarie, implica che trattative dirette ad una composizione amichevole possano aver luogo senza la partecipazione dell'organismo di regolamentazione, che non è parte ad un procedimento simile.
- 99 Orbene, tale esclusione dell'organismo di regolamentazione è in contrasto con la formulazione e lo scopo dell'articolo 30, paragrafo 3, secondo e terzo periodo, della direttiva 2001/14, il quale prevede, da un lato, che le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione e, dall'altro, che quest'ultimo deve intervenire immediatamente se tali trattative possono contravvenire alle prescrizioni della citata direttiva.
- 100 In settimo luogo, l'applicazione dell'articolo 315 del BGB effettuata dai giudici tedeschi non sembra conciliabile con l'obiettivo perseguito dalla direttiva 2001/14, che consiste nell'incoraggiare i gestori ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura, segnatamente in forza dell'articolo 12, primo comma, della citata direttiva, il quale prevede la possibilità per il gestore dell'infrastruttura di percepire un importo a titolo della capacità ferroviaria richiesta ma non utilizzata. La motivazione sulla quale si basa l'applicazione dell'articolo 315 del BGB, secondo la quale tale articolo è dotato di «un ambito di

applicazione autonomo», parallelo all'ambito di applicazione della regolamentazione relativa all'accesso alle infrastrutture ferroviarie, dovrebbe condurre alla conclusione che gli obiettivi specifici previsti dalle disposizioni di tale regolamentazione non sono presi in considerazione.

- 101 Anche volendo supporre che l'applicazione dell'articolo 315 del BGB consenta che gli obiettivi specifici perseguiti dalla direttiva 2001/14 vengano presi in considerazione, sussisterebbe un rischio manifesto che una riduzione dei diritti decisa caso per caso si traduca in differenze per quanto riguarda l'effetto di incoraggiamento ottenuto, e che si incoraggino le imprese di trasporto ferroviario ad ottenere, mediante procedimenti di diritto civile, taluni vantaggi dei quali non beneficerebbero altre imprese che si trovano in una situazione simile.
- 102 Orbene, tale incoraggiamento può anche compromettere l'interesse a contribuire ad un utilizzo ottimale delle infrastrutture mediante una misura di organizzazione adeguata o lo storno di una domanda di riservazione di capacità presentata tempestivamente, e ciò in contrasto con l'obiettivo perseguito dall'articolo 12, primo comma, della direttiva 2001/14.
- 103 Emerge da tutte le considerazioni suesposte che le disposizioni della direttiva 2001/14, in particolare l'articolo 4, paragrafo 5, e l'articolo 30, paragrafi 1, 3, 5 e 6, di quest'ultima, devono essere interpretati nel senso che esse ostano all'applicazione di una normativa nazionale, come quella oggetto del procedimento principale, la quale preveda un sindacato dell'equità dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, caso per caso, da parte dei giudici ordinari, e la possibilità, di modificare, eventualmente, l'importo di tali diritti, indipendentemente dal controllo esercitato dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 30 di tale direttiva.

Sulle questioni terza, quarta e settima

- 104 Le questioni terza, quarta e settima sono state sottoposte unicamente in caso di risposta affermativa alle questioni prima, seconda, quinta e sesta.
- 105 Poiché la risposta alle questioni prima, seconda, quinta e sesta è stata negativa, non occorre rispondere alle questioni terza, quarta e settima.

Sulle spese

- 106 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quinta Sezione) dichiara:

Le disposizioni della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, in particolare l'articolo 4, paragrafo 5, e l'articolo 30, paragrafi 1, 3, 5 e 6, della citata direttiva, devono essere interpretate nel senso che esse ostano all'applicazione di una normativa nazionale, come quella oggetto del procedimento principale, la quale preveda un sindacato dell'equità dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, caso per caso, da parte dei giudici ordinari, e la possibilità di modificare, eventualmente, l'importo di tali diritti, indipendentemente dal controllo esercitato dall'organismo di regolamentazione previsto dall'articolo 30 della direttiva 2001/14, come modificata dalla direttiva 2004/49.

Firme