

## **Intestazione**

Nella causa C-12/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunale amministrativo superiore del Land Renania Settentrionale-Vestfalia, Germania), con decisione del 10 dicembre 2019, pervenuta in cancelleria il 13 gennaio 2020, nel procedimento

**DB Netz AG**

contro

**Bundesrepublik Deutschland,**

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, M. Ilešić, E. Juhász, C. Lycourgos (relatore) e I. Jarukaitis, giudici,

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la DB Netz AG, da H.R.J. Krüger e M. Kaufmann, Rechtsanwälte;
- per la Bundesrepublik Deutschland, da C. Mögelin e J. Arnade, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, inizialmente da W. Mölls e C. Vrignon, successivamente da quest'ultima, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 25 febbraio 2021,

ha pronunciato la seguente

## **Fatto**

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 13, paragrafo 1, dell'articolo 14, paragrafi 1 e 9, dell'articolo 18, lettera c), e dell'articolo 20 del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU 2010, L 276, pag. 22), nonché dell'articolo 27, paragrafi 1 e 2, dell'articolo 57, paragrafo 1, primo comma, seconda frase, e dell'allegato IV, punto 3, lettera a) della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU 2012, L 343, pag. 32, e rettifica in GU 2015, L 67, pag. 32).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la DB Netz AG e la Bundesrepublik Deutschland (Repubblica federale di Germania), rappresentata dalla Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Agenzia federale delle reti per l'energia elettrica, il gas, le telecomunicazioni, la posta e le ferrovie, Germania) (in prosieguo: l'«Agenzia federale delle reti»), in merito all'opposizione di quest'ultima al suo progetto di modifica delle condizioni per sottoporre allo sportello unico le domande di capacità di infrastruttura per le tracce ferroviarie internazionali prestabilite.

### **Contesto normativo**

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 913/2010

3 I considerando 4, 7, 25 e 26 del regolamento n. 913/2010 enunciano quanto segue:

«(4) Sebbene l'apertura del mercato del trasporto merci per ferrovia abbia permesso l'accesso di nuovi operatori alla rete del trasporto per ferrovia, i meccanismi di mercato non sono stati e non sono a tutt'oggi sufficienti per organizzare, disciplinare e rendere sicuro il traffico merci per ferrovia. Per usare al meglio la rete e assicurarne l'affidabilità è utile introdurre ulteriori procedure volte a rafforzare la cooperazione sulla ripartizione delle tracce ferroviarie internazionali per i treni merci tra i gestori dell'infrastruttura.

(...)

(7) Il presente regolamento, salvo altrimenti disposto, non dovrebbe pregiudicare i diritti e gli obblighi dei gestori dell'infrastruttura stabiliti nella direttiva 91/440/CEE [del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU 1991, L 237, pag. 25)] e nella 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 e alla certificazione di sicurezza (GU 2001, L 75, pag. 29)] e, ove pertinente, degli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14(...). Tali atti rimangono in vigore anche per quanto riguarda le disposizioni che disciplinano i corridoi merci.

(...)

(25) Al fine di assicurare un accesso non discriminatorio ai servizi ferroviari internazionali, è necessario garantire un buon coordinamento fra gli organi di controllo riguardo alle varie reti comprese nel corridoio merci.

(26) Per agevolare l'accesso alle informazioni sull'uso delle principali infrastrutture lungo il corridoio merci e assicurare un accesso non discriminatorio a tale corridoio, il comitato di gestione dovrebbe redigere, aggiornare periodicamente e rendere pubblico un documento che raccoglie tutte queste informazioni».

4 L'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento così dispone:

«Il presente regolamento stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un

trasporto merci competitivo. Esso stabilisce le regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione e la pianificazione indicativa degli investimenti dei corridoi merci».

5 L'articolo 2 di detto regolamento prevede quanto segue:

«1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 2001/14(...).

2. In aggiunta alle definizioni di cui al paragrafo 1, si intende per:

a) "corridoio merci", l'insieme delle linee ferroviarie designate, comprese le linee ferrovia-traghetto, nel territorio degli Stati membri o tra Stati membri e, ove opportuno, paesi terzi europei, che collegano due o più terminali lungo un tracciato principale e, se del caso, rotte e sezioni alternative che li collegano, ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari, conformemente all'articolo 5 della direttiva 2001/14(...);

(...)».

6 L'articolo 8 del medesimo regolamento è così formulato:

«1. Gli Stati membri interessati istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato esecutivo incaricato di fissarne gli obiettivi generali, di assicurare la supervisione e di adottare le misure espressamente previste al paragrafo 7 del presente articolo, nonché agli articoli 9 e 11, all'articolo 14, paragrafo 1, e all'articolo 22. Il comitato esecutivo è composto di rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.

2. I gestori dell'infrastruttura interessati e, se del caso, gli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14(...) istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato di gestione incaricato di adottare le misure espressamente previste ai paragrafi 5, 7, 8 e 9 del presente articolo, agli articoli da 9 a 12, all'articolo 13, paragrafo 1, all'articolo 14, paragrafi 2, 6 e 9, all'articolo 16, paragrafo 1, all'articolo 17, paragrafo 1, e agli articoli 18 e 19 del presente regolamento. Il comitato di gestione è composto dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

3. Gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati da un corridoio merci cooperano in seno ai comitati di cui ai paragrafi 1 e 2, al fine di garantire lo sviluppo del corridoio merci conformemente al suo piano di attuazione.

4. Il comitato esecutivo adotta le proprie decisioni di comune accordo fra i rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati.

(...)

9. Il comitato di gestione provvede al coordinamento, conformemente ai piani nazionali ed europei di installazione, dell'impiego delle applicazioni IT interoperabili o di soluzioni alternative che possono rendersi disponibili in futuro per gestire le richieste di tracce ferroviarie internazionali e il funzionamento del traffico internazionale sul corridoio merci».

7 Ai sensi dell'articolo 12 del regolamento n. 913/2010:

«Il comitato di gestione coordina e provvede alla pubblicazione in un'unica sede, secondo modalità e calendario idonei, della programmazione di tutti i lavori sull'infrastruttura e sulle relative attrezzature che limitino la capacità disponibile del corridoio merci».

8 L'articolo 13 di tale regolamento prevede quanto segue:

«1. Il comitato di gestione di un corridoio merci designa o istituisce un organismo comune che permetta ai richiedenti di richiedere e ricevere risposte, in un'unica sede e con un'unica operazione, riguardo alla capacità di infrastruttura per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo il corridoio merci (in prosieguo "sportello unico").

2. Lo sportello unico, in quanto strumento di coordinamento, fornisce altresì informazioni di base sull'assegnazione della capacità di infrastruttura, comprese le informazioni di cui all'articolo 18. Esso presenta la capacità di infrastruttura disponibile al momento della richiesta e le sue caratteristiche conformemente a parametri predefiniti quali la velocità, la lunghezza, il profilo di carico o il carico per asse autorizzati per i treni che circolano lungo il corridoio.

(...)».

9 L'articolo 14 del regolamento in parola così recita:

«1. Il comitato esecutivo definisce il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il corridoio merci conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14(...).

2. Il comitato di gestione valuta la necessità di assegnare capacità ai treni merci che circolano sul corridoio merci, tenendo conto dello studio sul mercato dei trasporti e sul traffico di cui all'articolo 9, paragrafo 3, del presente regolamento, delle domande di capacità di infrastruttura connesse all'orario di servizio passato e presente e degli accordi quadro.

(...)

6. Il comitato di gestione promuove il coordinamento delle regole di priorità inerenti all'assegnazione di capacità nel corridoio merci.

(...)

9. Il comitato di gestione del corridoio merci e i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafo 7, istituiscono procedure per assicurare il coordinamento ottimale dell'assegnazione della capacità fra i gestori dell'infrastruttura, sia per le domande di cui all'articolo 13, paragrafo 1, sia per le domande presentate ai gestori dell'infrastruttura interessati. È tenuto altresì conto dell'accesso ai terminali.

(...)».

10 L'articolo 16, paragrafo 1, dello stesso regolamento precisa:

«Il comitato di gestione del corridoio merci istituisce procedure di coordinamento della gestione del traffico lungo il corridoio merci. Il comitato di gestione dei corridoi merci collegati istituisce procedure di coordinamento del traffico lungo tali corridoi merci».

11 Ai sensi dell'articolo 18 del regolamento n. 913/2010:

«Il comitato di gestione redige, aggiorna periodicamente e pubblica un documento che riporta:

a) tutte le informazioni contenute nel prospetto informativo delle reti nazionali che riguardano il corridoio merci, elaborato conformemente alla procedura di cui all'articolo 3 della direttiva 2001/14(...);

(...)

c) le informazioni concernenti le procedure di cui agli articoli da 13 a 17 del presente regolamento; e

(...)».

12 L'articolo 20 di tale regolamento è del seguente tenore:

«1. Gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14(...) cooperano nel monitoraggio della concorrenza nel corridoio merci ferroviario. Essi assicurano, in particolare, l'accesso non discriminatorio al corridoio e fungono da organismo di ricorso ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 2, di tale direttiva. Essi si scambiano le necessarie informazioni ottenute dai gestori dell'infrastruttura e da altri soggetti pertinenti.

(...)

3. In caso di reclamo presentato ad un organismo di regolamentazione da un richiedente in materia di servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia o nell'ambito di un'indagine avviata di propria iniziativa da parte di un organismo di regolamentazione, tale organismo consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia ferroviaria internazionale per il trasporto merci in questione e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.

(...)».

Direttiva 2012/34

13 L'articolo 3, punti 2, 19 e 26, della direttiva 2012/34 così dispone:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

2) "gestore dell'infrastruttura", qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;

(...)

19) "richiedente", un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 [del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU 2007, L 315, pag. 1)], nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura;

(...)

26) "prospetto informativo della rete", un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura».

14 L'articolo 27 di detta direttiva così stabilisce:

«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. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell'infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40.

2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV.

(...)».

15 A norma dell'articolo 39, paragrafo 1, della direttiva in parola:

«Gli Stati membri possono definire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura soggetto alla condizione dell'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4. Devono essere definite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto dell'Unione».

16 L'articolo 40, paragrafo 1, della medesima direttiva così dispone:

«Gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 42. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure

necessarie a tal fine a norma della presente direttiva e organizzano di conseguenza le tracce ferroviarie che insistono su più reti.

Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura si associno al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. I principi e i criteri di assegnazione della capacità definiti nell'ambito di questa cooperazione sono pubblicati dai gestori dell'infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete a norma dell'allegato IV, punto 3. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di paesi terzi».

17 L'articolo 55, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 stabilisce quanto segue:

«Ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Fatto salvo il paragrafo 2, detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato. Esso inoltre è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla riscossione dei canoni, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico».

18 Ai sensi dell'articolo 56, paragrafi 1 e 2, di tale direttiva:

«1. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, 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 o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei canoni;
- e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) accordi per l'accesso di cui agli articoli da 10 a 13;
- g) accesso ai servizi e canoni imposti per il loro utilizzo a norma dell'articolo 13.

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla il paragrafo 1, lettere da a) a g), di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non

contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti».

19 L'articolo 57, paragrafo 1, primo comma, di detta direttiva è così formulato:

«Gli organismi di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali e in particolare informazioni sulle principali questioni riguardanti le loro procedure e sui problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria. Essi cooperano in altri modi al fine di coordinare i loro processi decisionali nell'insieme dell'Unione. A tale scopo essi partecipano e cooperano in una rete che si riunisce periodicamente. La Commissione è membro della rete, ne coordina e assiste il lavoro e se del caso, formula raccomandazioni alla rete. Essa assicura una cooperazione fattiva dei pertinenti organismi di regolamentazione».

20 L'articolo 65, della medesima direttiva così dispone:

«Le direttive 91/440(...), 95/18/CE [del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (GU 1995, L 143, pag. 70)] e 2001/14(...), modificate dalle direttive elencate nell'allegato IX, parte A, sono abrogate a decorrere dal 17 giugno 2015, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento delle direttive nel diritto nazionale indicati nell'allegato IX, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato X».

21 Ai sensi dell'allegato IV della direttiva 2012/34:

«Il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 contiene le seguenti informazioni:

(...)

3) un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute a interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare:

a) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;

b) le condizioni imposte ai richiedenti;

(...)

(...)».

Diritto tedesco

L'AEG

22 L'articolo 14, paragrafo 1, dell'Allgemeines Eisenbahngesetz (legge generale sulle ferrovie), del 27 dicembre 1993, nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: l'«AEG»), così dispone:



«Le imprese di infrastruttura ferroviaria garantiscono un utilizzo non discriminatorio delle infrastrutture da esse gestite nonché la prestazione non discriminatoria dei servizi da esse proposti nella misura stabilita dal regolamento emanato sulla base dell'articolo 26, paragrafo 1, punti 6 e 7, e paragrafo 4, punto 1. (...)».

23 Ai sensi dell'articolo 14d dell'AEG:

«Le imprese pubbliche di infrastruttura ferroviaria informano l'organismo di regolamentazione riguardo (...)

6) alla proposta di revisione o di modifica del prospetto informativo della rete e delle condizioni di utilizzo degli impianti di servizio, ivi compresi i principi e i relativi importi tariffari previsti.

(...)».

24 L'articolo 14e di tale legge prevede quanto segue:

«(1) Previa ricezione di una notifica ai sensi dell'articolo 14d, l'organismo di regolamentazione può opporsi entro il termine di

(...)

4. quattro settimane, alla revisione o alla modifica proposta ai sensi dell'articolo 14d, prima frase, punto 6,

a condizione che le decisioni progettate non siano conformi alle disposizioni della regolamentazione ferroviaria relativa all'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

(...)

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

(...)

2. il prospetto informativo della rete o le condizioni di utilizzo degli impianti di servizio, ivi compresi i principi e i relativi importi tariffari previsti, non entrano in vigore nel caso di cui al paragrafo 1, punto 4.

(...)».

L'EIBV

25 L'articolo 3, paragrafo 1, dell'Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (regolamento sull'uso dell'infrastruttura ferroviaria), del 3 giugno 2005 (BGBl. 2005 I, pag. 1566; in prosieguo: l'«EIBV»), prevede quanto segue:

«Le imprese di infrastruttura ferroviaria autorizzano un uso non discriminatorio degli impianti di servizio da esse gestiti e forniscono senza discriminazioni i servizi associati e i servizi descritti nell'allegato 1, punto 2, se fanno parte delle loro attività commerciali. I gestori delle linee ferroviarie sono inoltre tenuti a mettere a disposizione le linee ferroviarie da essi gestite, i pertinenti dispositivi di deviazione e di sicurezza nonché i relativi impianti per la fornitura di corrente di trazione a determinate sezioni, ad attribuire tracce ferroviarie conformemente al presente regolamento e a fornire i servizi descritti nell'allegato 1, punto 1».

26 L'articolo 4 del regolamento in parola così recita:

«(1) Il gestore di linee ferroviarie fissa e (...) comunica le condizioni di utilizzo (prospetto informativo della rete) applicabili alla fornitura dei servizi di cui all'allegato 1, punto 1.

Su richiesta dei soggetti legittimati all'accesso, il gestore di linee ferroviarie comunica loro, a loro spese, il prospetto informativo della rete.

(2) Il prospetto informativo della rete contiene almeno le indicazioni di cui all'allegato 2 e alle altre disposizioni di tale regolamento, nonché le condizioni generali di utilizzo delle tracce ferroviarie. L'elenco delle tariffe non fa parte del prospetto informativo della rete.

(...)».

27 Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, di detto regolamento:

«I soggetti legittimati all'accesso possono in qualsiasi momento chiedere tracce ferroviarie al gestore di linee ferroviarie, salvo disposizione contraria del presente regolamento. (...)»

28 L'allegato 1 del medesimo regolamento così recita:

«1. I servizi obbligatori del gestore di linee ferroviarie comprendono:

a) il trattamento delle domande di tracce ferroviarie;

(...)».

29 L'allegato 2 dell'EIBV precisa quanto segue:

«Il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 4 contiene le seguenti informazioni:

(...)

3. I principi e criteri di assegnazione della capacità ferroviaria.

Occorre fornire informazioni sulle caratteristiche generali della capacità delle linee ferroviarie a disposizione dei soggetti legittimati all'accesso, nonché su qualsiasi restrizione di utilizzo, ivi compresa l'esigenza di capacità attesa a fini di manutenzione. Devono essere altresì fornite informazioni sullo svolgimento e sui termini procedurali di assegnazione delle capacità di infrastrutture ferroviarie, in particolare

a) la procedura di presentazione delle domande di assegnazione di tracce ferroviarie da parte dei soggetti legittimati all'accesso presso il gestore delle ferrovie;

(...)».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

30 La DB Netz, controllata al 100% del gruppo Deutsche Bahn AG, è un'impresa pubblica di infrastruttura ferroviaria che gestisce la più estesa rete ferroviaria della Germania.

31 In quanto gestore dell'infrastruttura, la DB Netz è tenuta, in forza del diritto tedesco, in particolare l'articolo 4, paragrafi 1 e 2, e l'allegato 2, punto 3, terza frase, lettera a), dell'EIBV, che dà attuazione all'articolo 27 della direttiva 2012/34, a redigere e pubblicare un prospetto informativo della rete, che comprende informazioni sullo svolgimento e sui termini procedurali per la presentazione delle domande di capacità di infrastruttura ferroviaria, in particolare la procedura di presentazione da parte dei soggetti legittimati all'accesso delle domande di tracce ferroviarie presso il gestore delle linee ferroviarie.

32 La DB Netz partecipa, inoltre, alla gestione di corridoi merci su scala europea, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento n. 913/2010, ove sei di tali corridoi sono interessati dalla rete ferroviaria della DB Netz. In applicazione delle disposizioni di tale regolamento, quest'ultima è incaricata, unitamente agli altri gestori dell'infrastruttura interessata da ciascuno dei corridoi merci in questione, di istituire un comitato di gestione, che partecipi alla gestione del corridoio merci di cui trattasi e a cui compete designare e istituire uno sportello unico per ciascun corridoio merci, il quale consenta agli utenti di quest'ultimo di presentare le loro domande di capacità di infrastruttura in un'unica sede e con un'unica operazione, per i loro treni merci transfrontalieri. Il comitato di gestione stabilisce le procedure per assicurare un coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura per l'assegnazione delle capacità e predispone e pubblica un documento denominato «Corridor Information Document (CID)», contenente le informazioni sulle condizioni di utilizzo del corridoio merci interessato. Nella prassi di tutti i corridoi merci in cui è presente la DB Netz, la procedura di presentazione delle domande presso lo sportello unico utilizza il sistema di prenotazione elettronica denominato «Path Coordination System» (sistema di coordinamento delle tracce ferroviarie) (in prosieguo: il «sistema di prenotazione PCS»).

33 Nel corso del 2015, i comitati di gestione dei corridoi merci ai quali partecipava la DB Netz hanno deciso che le domande di capacità di infrastruttura per le tracce ferroviarie internazionali prestabilite potevano essere presentate allo sportello unico di ciascun corridoio merci solo mediante il sistema di prenotazione PCS. Tali regole sono state pubblicate nel libro 4 del CID.

34 Il 31 agosto 2015, la DB Netz ha notificato all'Agenzia federale delle reti, competente quale organismo nazionale di regolamentazione, ai sensi dell'articolo 55 della direttiva 2012/34, un progetto di modifica del suo prospetto informativo della rete del 2016. Tale modifica riguardava, in particolare, la procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura, su tracce ferroviarie prestabilite nei corridoi merci conformemente al regolamento n. 913/2010, presso lo sportello unico competente. La modifica prevista mirava, per la presentazione delle domande di capacità di infrastruttura, a consentire unicamente l'utilizzo del sistema di prenotazione PCS, eliminando la possibilità di utilizzare un modulo di domanda in caso di guasto tecnico di tale sistema. La modifica era motivata in particolare dal fatto che le regole di presentazione delle domande adottate e pubblicate dai comitati di gestione dei corridoi merci non prevedevano l'utilizzo di un tale modulo.

35 Con decisione del 22 settembre 2015, l'Agenzia federale delle reti si è opposta, sulla base dell'articolo 14e, paragrafo 1, dell'AEG, al progetto di modifica del prospetto informativo della rete del 2016 presentato dalla DB Netz e, con decisione dell'8 marzo 2016, ha respinto il reclamo presentato da tale gestore. Essa ha motivato il suo rigetto adducendo che la modifica proposta, diretta ad eliminare la possibilità di ricorrere ad una soluzione alternativa in caso di guasto tecnico del sistema di prenotazione PCS, era contraria all'obbligo della DB Netz derivante dall'applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, prima frase, dell'AEG, in combinato disposto con

l'articolo 3, paragrafo 1, e l'allegato 1, punto 1, dell'EIBV, di garantire l'uso non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da essa gestita nonché la fornitura non discriminatoria dei servizi obbligatori da essa proposti, ivi compreso il trattamento delle domande di assegnazione di tracce ferroviarie.

36 Il 15 marzo 2016, la DB Netz ha proposto, dinanzi al Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia, Germania), un ricorso diretto all'annullamento della decisione di rigetto dell'Agenzia federale delle reti. Tale giudice ha respinto il suddetto ricorso con sentenza del 20 aprile 2018, aderendo, in sostanza, agli argomenti di detta agenzia.

37 La DB Netz ha interposto appello avverso detta sentenza dinanzi al giudice del rinvio, il quale si pone la questione se l'Agenzia federale delle reti si sia a giusto titolo opposta alla modifica del prospetto informativo della rete del 2016 prevista dalla DB Netz.

38 Il giudice del rinvio ritiene che l'Agenzia federale delle reti avesse motivi sufficienti per presumere che la procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, disciplinata dal punto 4.2.5.1. del prospetto informativo della rete del 2016, presentasse una possibile discriminazione in mancanza di una soluzione alternativa in caso di disfunzione tecnica del sistema di prenotazione PCS.

39 Tuttavia, essa si chiede, in primo luogo, se tale procedura possa, conformemente all'articolo 4, paragrafi 1 e 2, dell'EIBV, in combinato disposto con l'allegato 2, punto 3, terza frase, lettera a), di quest'ultimo, essere disciplinata dalla DB Netz nel suo prospetto informativo della rete ed essere quindi soggetta al controllo esaustivo dell'Agenzia federale delle reti, o se il comitato di gestione del corridoio merci interessato abbia una competenza esclusiva in materia. Poiché l'articolo 4, paragrafi 1 e 2, dell'EIBV, in combinato disposto con l'allegato 2, punto 3, terza frase, lettera a), di quest'ultimo, sarebbe inteso a dare attuazione alle disposizioni dell'articolo 27, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lettera a), di quest'ultima, sarebbe determinante sapere se la procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura di cui trattasi nel procedimento principale rientri nell'ambito di applicazione di dette disposizioni della direttiva in parola.

40 In secondo luogo, nell'ipotesi in cui tale procedura dovesse effettivamente essere anche regolamentata dalla DB Netz nel suo prospetto informativo della rete, il giudice del rinvio si chiede se l'organismo nazionale di regolamentazione, in sede di controllo di un siffatto prospetto, ai sensi dell'articolo 27 della direttiva 2012/34, debba rispettare le disposizioni dell'articolo 20 del regolamento n. 913/2010, che prevede una cooperazione fra organismi nazionali di regolamentazione e, in caso affermativo, se tale obbligo di cooperazione escluda qualsiasi azione unilaterale o richieda che l'organismo nazionale di regolamentazione sia almeno tenuto a ricercare un approccio coordinato. Nell'ipotesi in cui tale articolo 20 non fosse applicabile, detto giudice si chiede se un obbligo di cooperazione paragonabile discenda dalle disposizioni della direttiva 2012/34 e, in particolare, da quelle dell'articolo 57 di quest'ultima. A tal riguardo, detto giudice ritiene che, in caso di mancanza di coordinamento in tale settore, requisiti contraddittori da parte degli organismi nazionali di regolamentazione potrebbero rendere più difficile, se non impossibile, la realizzazione dell'obiettivo di cui all'articolo 13, paragrafo

1, del regolamento n. 913/2010, vale a dire la possibilità di presentare domande di capacità di infrastruttura in un'unica sede e con un'unica operazione.

41 In terzo luogo, nell'ipotesi in cui il comitato di gestione di un corridoio merci sia autorizzato a determinare esso stesso la procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico, il giudice del rinvio considera dubbio che l'Agenzia federale delle reti possa procedere ad un controllo del prospetto informativo della rete del 2016 della DB Netz al di là della conformità sostanziale alle regole adottate da tale comitato.

42 In quarto luogo, nell'ipotesi in cui gli organismi nazionali di regolamentazione fossero competenti a procedere a un siffatto controllo, il giudice del rinvio ritiene necessario chiarire l'importanza del quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura sul corridoio merci definito, in forza dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, dal comitato esecutivo di un corridoio merci. Esso si interroga sulla correlazione, da un lato, tra il fatto che i comitati esecutivi dei corridoi merci interessati abbiano previsto, nel caso di specie, all'articolo 8, paragrafo 2, del loro quadro normativo, che le capacità del corridoio merci interessato debbano essere pubblicate ed assegnate tramite un sistema internazionale di domande che deve essere coordinato con gli altri corridoi merci, vale a dire il sistema di prenotazione PCS, e, dall'altro, l'azione unilaterale dell'Agenzia federale delle reti che mira ad imporre alla DB Netz requisiti riguardanti la concezione del sistema di domande di capacità di infrastruttura senza coordinamento con gli organismi di regolamentazione degli Stati membri interessati diversi dalla Repubblica federale di Germania. A tal riguardo, il giudice del rinvio nutre dubbi sulla natura giuridica e sull'effetto vincolante del quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura sul corridoio merci, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, e si chiede se tale quadro sia soggetto all'interpretazione dei giudici nazionali o della Corte.

43 Ciò posto, l'Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunale amministrativo superiore del Land Renania Settentrionale-Vestfalia, Germania) ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il regolamento (...) n. 913/2010, segnatamente con riguardo alle funzioni attribuite al comitato di gestione di un corridoio merci ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, dell'articolo 14, paragrafo 9, e dell'articolo 18, lettera c), di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che il comitato medesimo sia legittimato a stabilire la procedura di presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico di cui al medesimo articolo 13, paragrafo 1, [del suddetto regolamento] e a prescrivere, ad esempio - come nella specie - l'uso esclusivo di uno strumento elettronico di prenotazione, ovvero se detta procedura sia soggetta alle disposizioni generali previste dall'articolo 27, paragrafi 1 e 2, [della direttiva 2012/34] in combinato disposto con il punto 3, lettera a), dell'allegato IV, [di quest'ultima], in modo da poter essere disciplinata esclusivamente dai gestori dell'infrastruttura interessati da un corridoio merci nel loro rispettivo prospetto informativo della rete.

2) Qualora alla prima questione venga fornita una risposta nel senso che la procedura di cui [a tale prima questione] debba essere disciplinata esclusivamente dal prospetto informativo della rete dei gestori dell'infrastruttura interessati da un corridoio merci, se il riesame del prospetto informativo della rete da parte di un organismo nazionale di regolamentazione sia, a tal riguardo, soggetto all'articolo 20 del regolamento n.

913/2010 ovvero, esclusivamente, alle disposizioni della direttiva [2012/34] e alla relativa normativa nazionale di trasposizione.

a) Nel caso in cui il riesame sia soggetto all'articolo 20 [regolamento n. 913/2010], se sia compatibile con le disposizioni di tale articolo il fatto che un organismo nazionale di regolamentazione si opponga ad una disciplina contenuta nel prospetto informativo della rete, come quella menzionata [alla prima questione] senza procedere a tal riguardo di concerto e in modo sostanzialmente uniforme con gli organismi di regolamentazione [degli Stati membri diversi da quello interessato] dal corridoio merci o quantomeno senza consultarli preventivamente al fine di stabilire un *modus procedendi* comune.

b) Laddove il riesame sia soggetto alle disposizioni della direttiva [2012/34] ed alla relativa normativa nazionale di trasposizione, se sia compatibile con dette disposizioni, in particolare con l'obbligo generale di coordinamento di cui all'articolo 57, paragrafo 1, [primo comma], secondo periodo, della direttiva de qua, il fatto che un organismo nazionale di regolamentazione si opponga a una disciplina di tal genere senza procedere al riguardo di concerto e in modo sostanzialmente uniforme con gli organismi di regolamentazione degli altri Stati interessati dal corridoio merci o quantomeno senza consultarli preventivamente al fine di stabilire un *modus procedendi* comune.

3) Nel caso in cui la risposta alla prima questione sia nel senso che il comitato di gestione di un corridoio merci sia autorizzato a stabilire la procedura di cui [a tale prima questione], se, in forza dell'articolo 20 del regolamento n. 913/2010 o delle disposizioni della direttiva [2012/34] e della relativa normativa nazionale di trasposizione, un organismo nazionale di regolamentazione possa riesaminare il prospetto informativo della rete di un gestore dell'infrastruttura al di là della sua conformità sostanziale con la procedura stabilita dal comitato di gestione e, se del caso, ad opporvisi qualora contenga disposizioni relative alla procedura medesima. In caso di risposta affermativa, come debba risponderci alla seconda questione, lettere a) e b), alla luce di tale potere dell'organismo di regolamentazione.

4) Se l'articolo 14, paragrafo 1, del [regolamento 913/2010], laddove agli organismi nazionali di regolamentazione, alla luce delle questioni precedenti, venga riconosciuto il potere di riesame della procedura di cui [alla prima questione], debba essere interpretato nel senso che il quadro normativo definito dal comitato esecutivo ai sensi della disposizione medesima sia costituito dal diritto dell'Unione che vincola gli organismi nazionali di regolamentazione e i giudici nazionali, prevale sul diritto nazionale ed è soggetto all'interpretazione definitiva vincolante della Corte.

5) In caso di risposta affermativa alla quarta questione, se la disposizione adottata dai comitati esecutivi di tutti i corridoi merci ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del [regolamento n. 913/2010] conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, del rispettivo quadro normativo, secondo cui la capacità del corridoio dev'essere resa pubblica e assegnata mediante un sistema internazionale di richieste, da concertare per quanto possibile con gli altri corridoi merci, osti alla decisione di un organismo nazionale di regolamentazione, con cui vengano prescritte a un gestore dell'infrastruttura interessato da un corridoio merci, con riguardo al proprio prospetto informativo della rete, norme sull'organizzazione del sistema stesso, non concertate con gli organismi nazionali di regolamentazione degli [Stati membri diversi da quello interessato] dai corridoi merci».

## **Sulle questioni pregiudiziali**

Sulla prima questione

44 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 13, paragrafo 1, l'articolo 14, paragrafo 9, e l'articolo 18, lettera c), del regolamento n. 913/2010 nonché l'articolo 27, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lettera a), di tale direttiva, debbano essere interpretati nel senso che l'autorità competente ad adottare le regole applicabili alla procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura, anche per quanto riguarda l'uso esclusivo di un determinato sistema di prenotazione elettronica, presso lo sportello unico previsto in tale articolo 13, paragrafo 1, sia il comitato di gestione, istituito conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento in parola, oppure il gestore dell'infrastruttura, definito all'articolo 3, punto 2, di tale direttiva.

45 Poiché la questione citata riguarda l'interpretazione delle disposizioni del regolamento n. 913/2010 e della direttiva 2012/34, occorre preliminarmente sottolineare che dal considerando 7 del regolamento in parola emerge che, salvo altrimenti disposto, l'applicazione di detto regolamento non deve pregiudicare i diritti e gli obblighi dei gestori dell'infrastruttura stabiliti nella direttiva 91/440 e nella direttiva 2001/14. Nei limiti in cui la direttiva 2012/34 ha abrogato le suddette direttive e che, conformemente al suo articolo 65, i riferimenti fatti alle suddette direttive abrogate si intendono fatti alla direttiva 2012/34, le disposizioni del regolamento n. 913/2010 devono pertanto essere lette alla luce di quest'ultima direttiva, a meno che esse non dispongano altrimenti.

46 Al fine di rispondere alla prima questione, di conseguenza, occorre esaminare il ruolo che il regolamento n. 913/2010 attribuisce al comitato di gestione dei corridoi merci, tenendo conto delle disposizioni della direttiva 2012/34 relative ai compiti affidati ai gestori dell'infrastruttura.

47 A tale proposito, è giurisprudenza costante che le disposizioni del diritto dell'Unione devono essere interpretate in funzione non soltanto del loro tenore letterale, ma anche del loro contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui esse fanno parte (v., in tal senso, sentenza del 27 gennaio 2021, De Ruiter, C-361/19, EU:C:2021:71, punto 39 e giurisprudenza ivi citata).

48 Per quanto riguarda, in primo luogo, il tenore letterale delle disposizioni pertinenti del regolamento n. 913/2010 e della direttiva 2012/34, dall'articolo 8, paragrafo 2, di tale regolamento risulta anzitutto che, per ciascun corridoio merci, i gestori dell'infrastruttura interessati istituiscono un comitato di gestione, composto da rappresentanti di tali gestori, incaricato di adottare misure come previsto espressamente, in particolare, a tale articolo 8, paragrafo 9, all'articolo 12, all'articolo 13, paragrafo 1, all'articolo 14, paragrafi 2, 6 e 9, all'articolo 16, paragrafo 1, nonché all'articolo 18 del regolamento di cui trattasi.

49 Pertanto, anzitutto, in forza dell'articolo 8, paragrafo 9, e dell'articolo 12 del regolamento n. 913/2010, il comitato di gestione, da un lato, provvede al coordinamento, conformemente ai piani nazionali ed europei di installazione, dell'impiego delle applicazioni informatiche interoperabili o di soluzioni alternative che possono rendersi disponibili in futuro per gestire le richieste di tracce ferroviarie internazionali e il funzionamento del traffico internazionale sul corridoio merci e, dall'altro, coordina e provvede alla pubblicazione della

programmazione di tutti i lavori da effettuare sull'infrastruttura e sulle relative attrezzature che limitino la capacità disponibile del corridoio merci.

50 Conformemente poi all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, il comitato di gestione designa o istituisce lo sportello unico, che consiste in un organo comune che dà ai richiedenti la possibilità di presentare domande, e di ottenere una risposta alle medesime, in un'unica sede e con un'unica operazione, riguardante le capacità di infrastruttura per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo il corridoio merci. A tal riguardo, ai sensi dell'articolo 14, paragrafi 2, 6 e 9, nonché dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento in parola, il comitato di gestione valuta le esigenze di capacità da assegnare ai treni merci che circolano sul corridoio merci, promuove il coordinamento delle regole di priorità relative all'assegnazione delle capacità su tale corridoio, istituisce procedure per assicurare un coordinamento ottimale tra i gestori dell'infrastruttura per l'assegnazione di tali capacità, sia per le domande di cui all'articolo 13, paragrafo 1, sia per le domande ricevute dai gestori dell'infrastruttura interessati, così come istituisce procedure di coordinamento della gestione del traffico lungo detti corridoi.

51 Infine, dall'articolo 18 del regolamento n. 913/2010 risulta che il comitato di gestione redige, aggiorna periodicamente e pubblica un documento che riporta, in sostanza, le informazioni sulle condizioni di utilizzo del corridoio merci, ivi comprese, come risulta dalle lettere a) e c) di tale articolo, tutte le informazioni contenute nei prospetti informativi delle reti nazionali concernenti il corridoio merci, elaborati secondo la procedura prevista all'articolo 27 della direttiva 2012/34, nonché le informazioni relative alle procedure di cui agli articoli da 13 a 17 di tale articolo.

52 Emerge quindi dal tenore letterale delle disposizioni del regolamento n. 913/2010 menzionate ai punti da 48 a 51 della presente sentenza, da un lato, che il legislatore dell'Unione ha inteso precisare espressamente le misure che il comitato di gestione è incaricato di adottare e, dall'altro, che tale comitato ha sostanzialmente un ruolo di coordinamento vertente, in particolare, sulle capacità di infrastruttura, sulle informazioni disponibili al riguardo nonché su taluni aspetti delle domande di tali capacità.

53 Tuttavia, tali disposizioni non indicano affatto che il ruolo di detto comitato possa estendersi fino a consentire a quest'ultimo di determinare la procedura di presentazione delle domande di prenotazione delle capacità di infrastruttura presso lo sportello unico.

54 Inoltre, quanto ai compiti demandati al gestore dell'infrastruttura dalla direttiva 2012/34, da un lato, risulta dall'articolo 27, paragrafo 1, della direttiva in parola che ciascun gestore dell'infrastruttura deve redigere e pubblicare il prospetto informativo della rete nazionale e, dall'altro, ai sensi del paragrafo 2 di tale articolo, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lettera a), di detta direttiva, un siffatto prospetto contiene le procedure di presentazione delle domande di capacità presso il gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti.

55 Si evince quindi dal tenore letterale delle suddette disposizioni della direttiva 2012/34 che l'adozione delle regole applicabili alla procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura, come quelle presentate presso lo sportello unico per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo il corridoio



merci, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, rientra nella competenza del gestore dell'infrastruttura.

56 In secondo luogo, l'esame del contesto delle disposizioni pertinenti del regolamento n. 913/2010 e della direttiva 2012/34 conferma le conclusioni di cui ai punti 52 e 55 della presente sentenza.

57 Sotto un primo profilo, come indicato al considerando 26 di detto regolamento, il requisito secondo cui il comitato di gestione redige, aggiorna periodicamente e pubblica il prospetto di cui all'articolo 18 del medesimo regolamento mira a facilitare l'accesso alle informazioni contenute, in particolare, nei prospetti informativi delle reti nazionali e relative all'uso di tutte le principali infrastrutture del corridoio merci, nonché a garantire un accesso non discriminatorio a tale corridoio.

58 Ne consegue, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 71 delle sue conclusioni, che tale documento ha carattere informativo.

59 Sotto un secondo profilo, l'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva 2012/34 conferisce all'organismo di regolamentazione istituito conformemente all'articolo 55, paragrafo 1, di tale direttiva, che è un'autorità autonoma e indipendente, il potere di controllare, in particolare, che il prospetto informativo della rete, definito all'articolo 3, punto 26, della direttiva in parola, non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti. Da un siffatto controllo del rispetto del principio di non discriminazione nell'ambito del prospetto informativo della rete discende quindi che è proprio al gestore dell'infrastruttura, che deve redigere e pubblicare detto prospetto, e non al comitato di gestione, che spetta determinare la procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura presentate dai richiedenti.

60 A tal riguardo, occorre ricordare che, nell'ambito dell'analisi dell'articolo 27, paragrafi 1 e 2, nonché dell'allegato IV della direttiva 2012/34, la Corte ha già dichiarato che ogni domanda di capacità di infrastruttura deve, in forza di tale direttiva, essere presentata al gestore dell'infrastruttura da un'impresa ferroviaria conformemente al prospetto informativo della rete elaborato da quest'ultimo e deve rispondere ai principi e ai criteri contenuti in tale prospetto (v., in tal senso, sentenza del 28 febbraio 2019, SJ, C-388/17, EU:C:2019:161, punto 38).

61 Per quanto riguarda, in terzo luogo, l'obiettivo perseguito dal regolamento n. 913/2010, letto alla luce della direttiva 2012/34, dall'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento risulta che quest'ultimo stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo nonché regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione dei corridoi merci.

62 A tal riguardo, come indicato dal considerando 4 del regolamento n. 913/2010, per usare al meglio la rete e assicurarne l'affidabilità, detto regolamento introduce nuove procedure volte a rafforzare la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura per quanto attiene alla ripartizione delle tracce ferroviarie internazionali per i treni merci.

63 Orbene, se è vero che una siffatta cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura nell'ambito di un corridoio merci può essere garantita solo in seno al comitato di gestione, incaricato, in particolare, di stabilire le regole per l'istituzione dello sportello unico per ciascun corridoio merci, non ne discende tuttavia che un siffatto comitato di gestione sia competente a determinare specificamente la procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura. Invero, una siffatta competenza rischierebbe di pregiudicare i compiti dei gestori dell'infrastruttura, previsti dalla direttiva 2012/34, il che sarebbe in contrasto con la volontà del legislatore dell'Unione, espressa al considerando 7 del regolamento n. 913/2010, di rispettare, salvo disposizione contraria, i diritti e gli obblighi che tale direttiva attribuisce ai gestori dell'infrastruttura.

64 A tal riguardo, occorre respingere l'argomento della DB Netz secondo cui tale obiettivo di cooperazione potrebbe essere compromesso se i gestori dell'infrastruttura fossero competenti a regolamentare la procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete, in quanto una siffatta competenza implicherebbe il rischio di regole incoerenti derivanti dai diversi prospetti informativi delle reti nazionali.

65 Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 69 delle sue conclusioni, la procedura figurante nel prospetto informativo della rete, che comprende segnatamente quella relativa alla presentazione delle domande di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico, rispecchia proprio la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, come emerge dalle disposizioni dell'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva 2012/34. D'altronde, va al riguardo rilevato che, al fine di garantire l'obiettivo di cooperazione fra gestori dell'infrastruttura, risulta necessario interpretare le disposizioni del regolamento n. 913/2010 relative al ruolo del comitato di gestione, esaminate ai punti da 48 a 51 della presente sentenza, nel senso che spetta a quest'ultimo assicurarsi che i prospetti informativi delle reti nazionali non contengano regole contraddittorie.

66 Da tutte le considerazioni che precedono risulta che occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 13, paragrafo 1, l'articolo 14, paragrafo 9, e l'articolo 18, lettera c), del regolamento n. 913/2010, nonché l'articolo 27, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lettera a), di tale direttiva, devono essere interpretati nel senso che il gestore dell'infrastruttura, definito all'articolo 3, punto 2, di detta direttiva, è l'autorità competente ad adottare, nell'ambito del prospetto informativo della rete nazionale, le regole applicabili alla procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura, anche per quanto concerne l'uso esclusivo di un determinato sistema elettronico di prenotazione, presso lo sportello unico previsto in tale articolo 13, paragrafo 1.

Sulla seconda questione

67 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il controllo da parte di un organismo nazionale di regolamentazione delle regole relative alla procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico previste nel prospetto informativo della rete sia disciplinata dalle disposizioni dell'articolo 20 del regolamento n. 913/2010 oppure dalle disposizioni della direttiva 2012/34, in particolare quelle di cui all'articolo 57, paragrafo 1, primo comma, della stessa direttiva, e se tali disposizioni debbano essere interpretate nel senso che l'organismo di regolamentazione di uno Stato membro è in condizione di opporsi a tali regole senza cooperare con gli organismi di regolamentazione degli altri Stati membri

che partecipano al corridoio merci o, perlomeno, senza consultarli previamente al fine di giungere ad un approccio comune.

68 Emerge, in sostanza, dal tenore letterale dell'articolo 20, paragrafi 1 e 3, del regolamento n. 913/2010 che gli organismi di regolamentazione cooperano e si consultano per monitorare la concorrenza sul corridoio merci al fine di garantire, in particolare, un accesso non discriminatorio a tale corridoio.

69 Inoltre, l'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva 2012/34 prevede un controllo del prospetto informativo della rete, garantito dall'organismo di regolamentazione di propria iniziativa, «al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti», precisando che tale organismo «in particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie». A tal riguardo, al pari di quanto affermato in merito all'insieme delle competenze loro attribuite e che comportano un potere decisionale, risulta dall'articolo 57, paragrafo 1, primo comma, della direttiva in parola che gli organismi di regolamentazione cooperano al fine di coordinare i loro processi decisionali in tutta l'Unione.

70 Ne consegue che il controllo di un prospetto informativo della rete, effettuato da un organismo di regolamentazione al fine di evitare i trattamenti discriminatori, da un lato, può rientrare tanto nell'ambito di applicazione delle disposizioni dell'articolo 20 del regolamento n. 913/2010 quanto di quelle dell'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva 2012/34. D'altro lato, tanto l'articolo 20 del regolamento n. 913/2010 quanto l'articolo 57, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 2012/34 impongono, in un caso del genere, una cooperazione tra gli organismi di regolamentazione. Tuttavia, nel caso, come quello in esame nel procedimento principale, in cui tale controllo verte, in particolare, sulle regole relative alla procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura di un corridoio merci, gli organismi di regolamentazione devono conformarsi agli obblighi di cooperazione specificamente previsti all'articolo 20 del regolamento n. 913/2010.

71 Per quanto riguarda la questione se, e in quale contesto e condizioni, detto articolo 20 esiga che l'organismo di regolamentazione di uno Stato membro provveda da solo, o in cooperazione con gli organismi di regolamentazione degli altri Stati membri interessati da un corridoio merci, al controllo del prospetto informativo della rete del gestore dell'infrastruttura, da un lato, risulta anzitutto da detto articolo 20, paragrafo 1, prima frase, che gli organismi di regolamentazione devono cooperare per monitorare la concorrenza sul corridoio merci. Inoltre, secondo il paragrafo 3 del medesimo articolo 20, in caso di reclamo relativo a servizi internazionali di trasporto merci per ferrovia o nell'ambito di un'indagine avviata di propria iniziativa, l'organismo di regolamentazione dello Stato membro interessato consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia ferroviaria internazionale per il treno merci interessato e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di adottare una decisione.

72 Infine, ai sensi del considerando 25 del regolamento n. 913/2010, che fa eco a quanto previsto all'articolo 20, paragrafo 1, seconda frase, di tale regolamento, al fine di assicurare un accesso non discriminatorio ai servizi ferroviari internazionali, è necessario garantire un buon coordinamento tra gli organismi di regolamentazione riguardo alle varie reti comprese nel corridoio merci.

73 Dall'articolo 20 del regolamento n. 913/2010, letto alla luce del considerando 25 dello stesso regolamento, emerge quindi un dovere di cooperazione tra gli organismi di regolamentazione degli Stati membri che li obbliga

a giungere, per quanto possibile, ad un approccio comune quando, nell'ambito delle loro competenze di controllo, adottano una decisione volta a garantire l'accesso non discriminatorio ai corridoi merci ferroviari.

74 D'altro lato, va sottolineato che tale obbligo di cooperazione contribuisce anche a garantire l'obiettivo perseguito da detto regolamento consistente nel rafforzare la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura attraverso, in particolare, l'istituzione di comitati di gestione incaricati di designare o di istituire lo sportello unico. Infatti, la mancanza di cooperazione tra gli organismi di regolamentazione, i quali sono segnatamente incaricati di garantire un accesso non discriminatorio ai corridoi merci, rischierebbe di consentire l'emergere di regole di selezione e di organizzazione diverse, e potenzialmente contraddittorie, relative ai servizi di trasporto merci per ferrovia per uno stesso corridoio merci, con la possibile conseguenza di rimettere in discussione il sistema di coordinamento istituito dallo sportello unico.

75 Pertanto, nel caso di specie, l'Agenzia federale delle reti non può adottare una decisione, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, senza conformarsi agli obblighi di cooperazione derivanti dall'articolo 20 del regolamento n. 913/2010 e, in particolare, senza consultare previamente gli altri organismi di regolamentazione interessati.

76 Ciò premesso, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 85 delle sue conclusioni, da nessuna disposizione del regolamento n. 913/2010 risulta che l'obbligo di cooperazione tra gli organismi di regolamentazione implichi che un organismo di regolamentazione di uno Stato membro sia tenuto ad ottenere il consenso degli organismi di regolamentazione degli altri Stati membri interessati prima di adottare una decisione, o che sia vincolato alle decisioni adottate da tali altri organismi di regolamentazione.

77 Dalle considerazioni che precedono discende che occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che il controllo, da parte di un organismo nazionale di regolamentazione, delle regole relative alla procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico previste nel prospetto informativo della rete è disciplinato dalle disposizioni dell'articolo 20 del regolamento n. 913/2010, e che tali disposizioni devono essere interpretate nel senso che l'organismo di regolamentazione di uno Stato membro non può opporsi a tali regole senza conformarsi agli obblighi di cooperazione derivanti dal predetto articolo 20 e, in particolare, senza consultare gli organismi di regolamentazione degli altri Stati membri che partecipano al corridoio merci al fine di giungere, per quanto possibile, ad un approccio comune.

Sulla terza questione

78 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non occorre esaminare la terza questione.

Sulla quarta questione

79 Con la sua quarta questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010 debba essere interpretato nel senso che il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura sul corridoio merci, definito dal comitato esecutivo in forza di tale disposizione, costituisce un atto di diritto dell'Unione.

80 A tal riguardo, detto giudice si pone, in particolare, la questione se tale quadro osti a che un organismo nazionale di regolamentazione possa adottare una decisione che imponga un sistema di presentazione delle domande di capacità dell'infrastruttura presso lo sportello unico senza aver formato oggetto di coordinamento con gli altri organismi di regolamentazione nazionali interessati dal corridoio merci.

81 Occorre sottolineare che, a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, per ciascun corridoio merci, un comitato esecutivo è istituito dagli Stati membri interessati, vale a dire da quelli il cui territorio è attraversato dal corridoio merci, incaricato di fissare gli obiettivi generali del corridoio merci, di assicurare la supervisione e di adottare le misure espressamente previste all'articolo 14, paragrafo 1, di tale regolamento. Il comitato esecutivo è composto da rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati e, secondo il paragrafo 4 di detto articolo 8, adotta le proprie decisioni di comune accordo fra tali rappresentanti.

82 Inoltre, dal tenore letterale di detto articolo 14, paragrafo 1, risulta che il comitato esecutivo definisce il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il corridoio merci interessato, conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, il quale, alla luce di quanto indicato al punto 45 della presente sentenza, corrisponde all'articolo 39, paragrafo 1, della direttiva 2012/34.

83 Orbene, ai sensi di quest'ultima disposizione, sono gli Stati membri ad avere la possibilità di definire il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura, purché sia soddisfatta la condizione relativa all'indipendenza gestionale, prevista all'articolo 4 della direttiva di cui trattasi.

84 Pertanto, da tali disposizioni si evince che, sebbene l'istituzione del comitato esecutivo sia prescritta dal diritto dell'Unione in forza dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, un siffatto comitato esecutivo è istituito dagli Stati membri e non costituisce quindi un'istituzione, un organo o un organismo dell'Unione.

85 La circostanza che il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il corridoio merci, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, sia adottato dal comitato esecutivo significa soltanto che la sua adozione è effettuata mediante un'azione collettiva dei gestori dell'infrastruttura e, quindi, degli Stati membri interessati, la quale mira ad attuare il diritto dell'Unione, quale previsto dal regolamento n. 913/2010 e dalla direttiva 2012/34.

86 Di conseguenza, un siffatto quadro non costituisce un atto del diritto dell'Unione e, pertanto, non presenta le caratteristiche specifiche di quest'ultimo.

87 Ne consegue che, nel caso di specie, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 96 delle sue conclusioni, il quadro definito dal comitato esecutivo per l'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il corridoio merci, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, non osta all'intervento dell'organismo di regolamentazione nazionale interessato, in un caso come quello in esame nel procedimento principale, al fine di porre rimedio a un eventuale problema di discriminazione avente ad oggetto la procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico, quale figura nel prospetto informativo della rete del gestore dell'infrastruttura.

88 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla quarta questione dichiarando che l'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010 deve essere interpretato nel senso che il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura sul corridoio merci definito dal comitato esecutivo in forza di tale disposizione non costituisce un atto di diritto dell'Unione.

Sulla quinta questione

89 Tenuto conto della risposta fornita alla quarta questione, non occorre esaminare la quinta questione.

### **Sulle spese**

90 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.

## **PQM**

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

**1) L'articolo 13, paragrafo 1, l'articolo 14, paragrafo 9, e l'articolo 18, lettera c), del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, nonché l'articolo 27, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lettera a), di tale direttiva, devono essere interpretati nel senso che il gestore dell'infrastruttura, definito all'articolo 3, punto 2, di detta direttiva, è l'autorità competente ad adottare, nell'ambito del prospetto informativo della rete nazionale, le regole applicabili alla procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura, anche per quanto concerne l'uso esclusivo di un determinato sistema elettronico di prenotazione, presso lo sportello unico previsto in tale articolo 13, paragrafo 1.**

**2) Il controllo, da parte di un organismo nazionale di regolamentazione, delle regole relative alla procedura di presentazione delle domande di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico previste nel prospetto informativo della rete è disciplinato dalle disposizioni dell'articolo 20 del regolamento n. 913/2010, e tali disposizioni devono essere interpretate nel senso che l'organismo di regolamentazione di uno Stato membro non può opporsi a tali regole senza conformarsi agli obblighi di cooperazione derivanti dal predetto articolo 20 e, in particolare, senza consultare gli organismi di regolamentazione degli altri Stati membri che partecipano al corridoio merci al fine di giungere, per quanto possibile, ad un approccio comune.**

**3) L'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010 deve essere interpretato nel senso che il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura sul corridoio merci, definito dal comitato esecutivo in forza di tale disposizione, non costituisce un atto di diritto dell'Unione.**