Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
TAMARA ĆAPETA
presentate il 7 aprile 2022 [1]

Causa C-721/20

DB Station & Service AG
contro
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

[domanda di pronuncia pregiudiziale presentata dal Kammergericht Berlin (Tribunale superiore del Land di Berlino, Germania)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti ferroviari – Articolo 102 TFUE – Abuso di posizione dominante – Direttiva 2001/14/CE – Articolo 30 – Organismo di regolamentazione ferroviaria – Controllo dei diritti alla luce del diritto della concorrenza – Articolazione delle competenze dei giudici civili con quelle dell'organismo di regolamentazione»

I. Introduzione

1. La presente causa verte sul conflitto tra, da un lato, la linea giurisprudenziale culminata nella sentenza del 9 novembre 2017, CTL Logistics (C-489/15, in prosieguo: la «sentenza CTL Logistics», EU:C:2017:834,), confermata dalla sentenza dell'8 luglio 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, in prosieguo: la «sentenza Koleje Mazowieckie», EU:C:2021:553), in base alla quale, prima di intraprendere una qualsiasi azione giudiziaria, è necessario che i reclami relativi ai diritti ferroviari siano presentati all'organismo di regolamentazione istituito dall'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE [2], e, dall'altro, la dottrina dell'effetto diretto dell'articolo 102 TFUE [3], secondo cui i giudici nazionali sono direttamente competenti ad esaminare, alla luce di tale disposizione, un comportamento eventualmente abusivo del gestore dell'infrastruttura nella determinazione di tali diritti.

2. Più in particolare, il Kammergericht Berlin (Tribunale superiore del Land di Berlino, Germania) chiede in sostanza se, e in caso affermativo a quali condizioni, i giudici civili possano controllare l'importo dei diritti di accesso all'infrastruttura ferroviaria alla luce dell'articolo 102 TFUE.

[1] Lingua processuale: il francese.

[2] Direttiva 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).

[3] Sentenze del 30 gennaio 1974, BRT e Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, punti da 14 a 16), e del 28 marzo 2019, Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, punto 38).

3. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (in prosieguo: l'«ODEG»), una società ferroviaria tedesca, e la DB Station & Service AG, che gestisce circa 5 400 stazioni ferroviarie in Germania, in merito al rimborso dei diritti versati dalla prima per l'utilizzo delle stazioni ferroviarie [4] gestite dalla seconda nel periodo compreso tra novembre 2006 e dicembre 2010.

II. Controversia di cui alla causa principale, questioni pregiudiziali e procedimento dinanzi alla Corte

4. La DB Station & Service, società figlia della Deutsche Bahn AG (operatore storico nel settore ferroviario in Germania), gestisce stazioni ferroviarie in tale Stato membro. Le condizioni di utilizzo di tali strutture sono determinate nei contratti quadro che essa stipula con le imprese ferroviarie. Ogni effettivo utilizzo di dette strutture è poi disciplinato da un contratto distinto. L'importo dei diritti è determinato in base al listino prezzi delle stazioni, stabilito dalla DB Station & Service, per categoria e per Land.

5. L'ODEG è un'impresa ferroviaria che utilizza le infrastrutture della DB Station & Service nell'ambito della sua attività di trasporto ferroviario di passeggeri a breve distanza [5]. A tal fine, le due società hanno concluso un accordo quadro.

6. Il 1º gennaio 2005, la DB Station & Service ha introdotto un nuovo listino prezzi, designato dalla sigla «SPS 05». Per l'ODEG, tale listino ha comportato un aumento dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura che la stessa, non condividendo detto aumento, ha pagato con riserva.

7. Con decisione del 10 dicembre 2009, la Bundesnetzagentur (Agenzia federale per le reti, Germania), in qualità di organismo di regolamentazione competente, ha dichiarato invalido l'SPS 05, mantenendone gli effetti fino al 1º maggio 2010, al fine di consentire l'applicazione di una nuova tariffa a partire da tale data. Nella medesima sentenza, tale agenzia invitava coloro che avevano presentato il reclamo ad adire i giudici civili per ottenere il rimborso delle eccedenze già pagate [6].

8. La DB Station & Service ha impugnato detta decisione. In data 23 marzo 2010, l'Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Tribunale amministrativo superiore della Renania settentrionale-Vestfalia, Germania) ha riconosciuto l'effetto sospensivo di tale ricorso. Al momento della domanda di pronuncia pregiudiziale nella presente causa, detto giudice non si era ancora pronunciato nel merito.

9. Mediante vari ricorsi proposti dinanzi al Landgericht Berlin (Tribunale del Land di Berlino), l'ODEG ha chiesto il rimborso dell'importo dei diritti versati tra il novembre 2006 e il dicembre 2010, in quanto l'importo eccede quello che sarebbe stato dovuto secondo il listino precedentemente in vigore, ovvero l'SPS 99. Il Landgericht Berlin (Tribunale del Land di Berlino) ha accolto tali ricorsi per ragioni di equità sulla base dell'articolo 315 del BGB del Bürgerliches

[4] L'allegato II, punto 2, della direttiva 2001/14 prevede l'accesso ai servizi sulla linea e la fornitura dei servizi che comprendono, in particolare, stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture.

[5] Da tutte le informazioni a disposizione della Corte emerge che le destinazioni proposte dall'ODEG sono limitate alla Germania. Tuttavia, ciò non esclude necessariamente l'applicazione dell'articolo 102 TFUE. A tale proposito, v. comunicazione della Commissione – Linee direttrici la nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del trattato (GU 2004, C 101, pag. 81).

[6] Decisione relativa ai prezzi delle stazioni della DB Station & Service AG dell'Agenzia federale per le reti, del 10 dicembre 2009, fascicolo n. 705-07-038, pag. 22.

Gesetzbuch (codice civile, in prosieguo: il «BGB»)[7], che consente al giudice di ristabilire l'equilibrio contrattuale. La DB Station & Service ha proposto appello dinanzi al Kammergericht Berlin (Tribunale superiore del Land di Berlino) che ha riunito le varie cause mediante ordinanza del 30 novembre 2015.

10. Nel frattempo, a seguito di una domanda di pronuncia pregiudiziale e nell'ambito di una controversia simile dinanzi ai giudici civili, la Corte ha ritenuto, nella sentenza CTL Logistics, che il sindacato di equità dei diritti dei tracciati ferroviari da parte dei giudici ordinari non possa essere svolto indipendentemente dal controllo esercitato dall'organismo di regolamentazione competente, in quanto il controllo delle modalità di calcolo e dell'importo dei diritti alla luce della direttiva 2001/14 rientra nella competenza esclusiva dell'organismo di regolamentazione ferroviaria istituito dall'articolo 30 della stessa direttiva[8].

11. A seguito della sentenza citata, le domande di rimborso sono state nuovamente presentate all'Agenzia federale per le reti. Con decisione dell'11 ottobre 2019, quest'ultima ha respinto in quanto irricevibili i ricorsi di più imprese ferroviarie con cui queste chiedevano di verificare, a posteriori, la legittimità dell'SPS 05 ai fini del rimborso dell'eccedenza dei diritti con la motivazione che tali domande sarebbero ormai prescritte[9]. Tale decisione è oggetto di un ricorso che, al momento della domanda di pronuncia pregiudiziale nella presente causa, era ancora pendente dinanzi al Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia, Germania).

12. Il Kammergericht Berlin (Tribunale superiore del Land di Berlino) ritiene che la risoluzione della controversia ad esso sottoposta dipenda dall'interpretazione della direttiva 2001/14, applicabile ratione temporis e ratione materiae.

13. In particolare, tale giudice si chiede se le conclusioni della sentenza CTL Logistics siano applicabili mutatis mutandis al controllo dei medesimi diritti alla luce dell'articolo 102 TFUE e del diritto nazionale della concorrenza che vieta gli abusi di posizione dominante. Infatti, a seguito della sentenza nella suindicata causa, è su tale fondamento giuridico che la controversia nel procedimento principale verte ora in sede di appello.

14. Detto giudice afferma che diversi giudici civili tedeschi hanno risposto affermativamente a tale questione. Essi hanno infatti ritenuto che i principi enunciati nella sentenza CTL Logistics precludano loro di pronunciarsi su azioni di rimborso prima che l'organismo di regolamentazione competente abbia adottato una decisione definitiva in merito. Per contro, con sentenza del 29 ottobre 2019, nota come «Trassenentgelte» (diritti dei tracciati ferroviari)[10], il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) ha dichiarato possibile l'applicazione dell'articolo 102 TFUE da parte dei giudici civili senza che sia necessaria una decisione definitiva dell'organismo di regolamentazione.

15. Secondo il giudice del rinvio, sussistono valide ragioni per discostarsi dalla posizione difesa dalla Corte suprema civile tedesca.

7 L'articolo 315 del BGB, intitolato «Determinazione della prestazione da una parte», prevede, ai paragrafi 1 e 3:
«(1) Se la prestazione deve essere determinata da una delle parti contraenti, si deve ammettere, in caso di dubbio, che tale determinazione debba essere effettuata ex aequo et bono.
(...)
(3) Quando la determinazione deve essere effettuata ex aequo et bono, la determinazione operata vincola l'altra parte solo se conforme al principio di equità. Se essa non è conforme ad equità, è effettuata con sentenza (...)».

8 Sentenza CTL Logistics, punti 84 e 86.

9 Decisione n. BK10-19-0011 E dell'Agenzia federale per le reti, dell'11 ottobre 2019.

10 KZR 39/19, DE:BGH:2019:291019UKZR39.19.0.

16. Innanzitutto, se la sentenza CTL Logistics riguardasse l'incompatibilità del sindacato di equità previsto dal diritto civile tedesco con la direttiva 2001/14, i suoi motivi potrebbero essere trasposti all'applicazione del diritto della concorrenza da parte dei giudici civili. L'intervento di questi ultimi, indipendentemente dall'organismo di regolamentazione, potrebbe infatti creare una situazione di disparità consentendo ad alcune imprese ferroviarie di pagare diritti d'infrastruttura meno elevati. Un vantaggio del genere sarebbe contrario all'obiettivo principale della direttiva 2001/14, che è quello di garantire un accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e quindi di consentire una concorrenza leale. Il controllo svolto dai giudici civili costituirebbe altresì una violazione della competenza esclusiva dell'organismo di regolamentazione.

17. Inoltre, qualora, conformemente alla giurisprudenza della Corte, i giudici nazionali fossero tenuti ad applicare direttamente l'articolo 102 TFUE, la Corte dovrebbe ancora risolvere la questione se tale obbligo si applichi anche ai casi in cui un organismo di regolamentazione, le cui decisioni sono soggette a controllo giurisdizionale, sia preposto alla vigilanza sui diritti.

18. Infine, con sentenza del 1º settembre 2020, nota come «Stationspreissystem II»[11], il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha dichiarato che l'articolo 30, paragrafo 3, della direttiva 2001/14 non attribuisce all'organismo di regolamentazione la competenza a pronunciarsi sui diritti già pagati e ancor meno a ordinarne il rimborso. Detto giudice ne ha dedotto che il controllo degli abusi in forza dell'articolo 102 TFUE non interferisce con le competenze dell'organismo di regolamentazione, in quanto tale controllo si limita alla concessione del risarcimento dei danni per le condotte delle imprese nel passato.

19. Tuttavia, il giudice del rinvio è del parere che una simile analisi del diritto dell'Unione sia errata. Da un lato, nessun elemento nella direttiva 2001/14 sarebbe in grado di supportare un'interpretazione secondo cui l'organismo di regolamentazione decide solo pro futuro. Dall'altro, l'articolo 102 TFUE consentirebbe l'adozione di decisioni che dichiarano la nullità degli atti o che ingiungono la cessazione di un comportamento. Inoltre, anche il rimborso dei diritti riscossi in passato potrebbe comportare distorsioni della concorrenza e interferire con gli obiettivi della direttiva 2001/14. Secondo il giudice del rinvio, tali considerazioni evidenziano che il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) avrebbe dovuto sottoporre alla Corte questioni pregiudiziali a tale riguardo.

20. In simili circostanze, il Kammergericht Berlin (Tribunale superiore del Land di Berlino) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il fatto che giudici civili nazionali esaminino caso per caso e indipendentemente dal controllo esercitato dall'organismo di regolamentazione, alla luce dei criteri previsti all'articolo 102 TFUE e/o in virtù della normativa nazionale antitrust, l'importo dei diritti richiesti sia conforme alla [direttiva 2001/14] – in particolare alle sue disposizioni relative all'indipendenza di gestione dell'impresa di infrastrutture (articolo 4), ai principi applicabili alla determinazione dei diritti (articoli da 7 a 12) e ai compiti dell'organismo di regolamentazione (articolo 30).

2) Se, nel caso in cui la [prima questione] richieda una risposta affermativa, un controllo degli abusi da parte dei giudici civili nazionali alla luce dei criteri previsti all'articolo 102 TFUE e/o in virtù della normativa nazionale antitrust sia lecito e necessario anche se le imprese di trasporto ferroviario hanno la possibilità di far verificare all'organismo di regolamentazione

[11] KZR 12/15, DE:BGH:2020:010920UKZR12.15.0.

competente l'adeguatezza dei diritti pagati. Se i giudici civili nazionali siano tenuti ad attendere una decisione in tal senso dall'organismo di regolamentazione e, qualora tale decisione venga impugnata, se del caso, in via giurisdizionale, il suo carattere definitivo».

21. Hanno presentato osservazioni scritte la DB Station & Service, l'ODEG e la Commissione europea.

III. Analisi

22. Con le sue due questioni, che analizzerò congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la direttiva 2001/14 debba essere interpretata nel senso che, indipendentemente dal controllo esercitato dall'organismo di regolamentazione, i giudici civili sono competenti a conoscere, alla luce dell'articolo 102 TFUE, le domande formulate da un'impresa ferroviaria e relative al rimborso dell'eccedenza dei diritti indebitamente pagata.

23. Il motivo principale per cui il giudice del rinvio ha dubbi in ordine alla propria competenza nel procedimento principale risiede nell'interpretazione fornita dalla Corte nella causa CTL Logistics e confermata nella causa Koleje Mazowieckie (in prosieguo: la «linea giurisprudenziale»), secondo cui la direttiva 2001/14 attribuisce una competenza esclusiva all'organismo di regolamentazione sui diritti fissati dal gestore della rete ferroviaria, precludendo così ai giudici civili nazionali di pronunciarsi sulla legittimità di tali diritti.

24. Alla questione sollevata dalla presente causa è possibile rispondere in diversi modi. La prima possibilità consiste nell'applicare la linea giurisprudenziale alla questione della competenza dei giudici nazionali a conoscere delle domande formulate sulla base dell'articolo 102 TFUE. L'applicazione di tale linea giurisprudenziale porterebbe alla conclusione che i giudici nazionali non possano pronunciarsi sulla validità dei diritti ferroviari, perché ciò costituirebbe un'intromissione nella competenza esclusiva dell'organismo di regolamentazione. Come spiegherò (A), non ritengo che una siffatta soluzione sia conforme alla giurisprudenza relativa alla competenza giurisdizionale risultante dall'effetto diretto dell'articolo 102 TFUE.

25. La seconda possibilità consiste nel ritenere che i giudici nazionali che si pronunciano sul fondamento dell'articolo 102 TFUE abbiano una competenza indipendente a statuire sui diritti. Per giungere a una simile conclusione, sarebbe necessario poter distinguere la situazione nel caso di specie da quelle emerse nelle cause CTL Logistics e Koleje Mazowiecke. Come spiegherò, sono del parere che una siffatta distinzione non sia ragionevolmente possibile (B). Suggerirò quindi alla Corte di riconsiderare la succitata linea giurisprudenziale (C). Infine, affronterò la seconda parte delle questioni sollevate dal giudice del rinvio (D).

A. Trasposizione della linea giurisprudenziale esistente nel caso in cui sia invocato l'articolo 102 TFUE

26. Nella linea giurisprudenziale in questione, la Corte ha ritenuto che l'organismo di regolamentazione, istituito in virtù dell'articolo 30 della direttiva 2001/14, abbia competenza esclusiva a pronunciarsi sui diritti imposti dal gestore dell'infrastruttura. Essa ha pertanto concluso che l'applicazione diretta della normativa ferroviaria in materia di diritti da parte del giudice nazionale sarebbe in contrasto con la competenza esclusiva di tale organismo di

regolamentazione [12].

27. La trasposizione dell'interpretazione riconducibile a detta linea giurisprudenziale nel caso in cui sia invocato l'articolo 102 TFUE porta a concludere che il giudice civile, statuendo sulla base di tale articolo, non possa nemmeno pronunciarsi sulla validità dei diritti decisi dal gestore dell'infrastruttura. La DB Station & Service sembra convenire con tale soluzione.

28. La questione se un diritto sia stato effettivamente imposto dal gestore della rete in violazione delle norme che disciplinano siffatti diritti, di cui al capo II della direttiva 2001/14, è un passaggio necessario per giungere alla decisione sulla compensazione dei (presunti) diritti indebitamente pagati. Obbligare un giudice nazionale che si pronuncia su una domanda risarcitoria a chiedere che la parte del suo sillogismo decisionale sia risolta da un organo diverso sembra contravvenire a una giurisprudenza costante relativa all'effetto diretto dell'articolo 102 TFUE [13]. Secondo tale giurisprudenza, ripresa dal legislatore all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1/2003 [14], i giudici nazionali hanno il potere di applicare gli articoli 81 e 82 CE (divenuti in seguito gli articoli 101 e 102 TFUE) indipendentemente e parallelamente alla Commissione e alle autorità nazionali garanti della concorrenza.

29. Sarebbe possibile prevedere un sistema in cui un organismo di regolamentazione indipendente abbia il potere di risolvere le controversie tra il gestore della rete e gli operatori ferroviari relative ai diritti e di concedere rimedi efficaci [15]. In tal caso, imporre l'obbligo procedurale di tentare di risolvere la controversia dinanzi a un simile organo di controllo prima di adire i giudici non sarebbe, a mio avviso, necessariamente in contrasto con la nozione di effetto diretto dell'articolo 102 TFUE. Soluzioni del genere esistono in molti settori dei sistemi giuridici degli Stati membri, come anche in quello dell'Unione [16].

30. Tuttavia, nella maggior parte di tali casi, all'autorità alla quale il richiedente deve rivolgersi prima di adire il Tribunale è conferito il potere di concedergli il diritto che questi rivendica.

31. Così non sembra avvenire nel caso di specie.

32. L'organismo di regolamentazione dispone di un controllo limitato, che non si estende ad una competenza generale di risoluzione delle controversie [17]. In ogni caso, sembra che detto organismo non possa conoscere delle domande relative a somme di denaro, come quelle aventi ad oggetto un risarcimento del danno [18].

[12] V., in tal senso, sentenze CTL Logistics, punti 84 e 86, nonché Koleje Mazowieckie, punti 53 e 54.

[13] V. nota 3 delle presenti conclusioni.

[14] Regolamento del Consiglio del 16 dicembre 2002 concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 [CE] (GU 2003, L 1, pag. 1).

[15] Nei settori elettrico o delle telecomunicazioni, i rispettivi strumenti prevedono che le autorità nazionali di regolamentazione siano responsabili di provvedere alla risoluzione delle controversie tra le imprese [v. articolo 5, paragrafo 1, lettera b), della direttiva (UE) 2018/1972 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, che istituisce il codice europeo delle comunicazioni elettroniche (GU 2018, L 321, pag. 36), e dell'articolo 59, paragrafo 3, lettera e), paragrafo 5, lettera b), e paragrafo 6, lettera c), della direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che modifica la direttiva 2012/27/UE (GU 2019, L 158, pag. 125)].

[16] È il caso dell'articolo 91, paragrafo 2, dello Statuto dei funzionari dell'Unione europea, secondo cui il ricorso davanti alle giurisdizioni competenti dell'Unione è ricevibile soltanto se l'autorità che ha il potere di nomina ha ricevuto un reclamo. V., al riguardo, conclusioni da me presentate nella causa Commissione/Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] I poteri dell'organismo di regolamentazione sono disciplinati dall'articolo 30 della direttiva 2001/14.

[18] V. decisione citata nella nota 6 delle presenti conclusioni. Pertanto, lo stesso organismo di regolamentazione sembra avere una tale rappresentanza del proprio ufficio, poiché è pacifico che detto organismo aveva invitato le imprese ferroviarie ad adire i giudici civili per la parte pecuniaria delle loro domande.

33. È questo il primo motivo per cui ritengo che la trasposizione della linea giurisprudenziale non sarebbe conforme all'effetto diretto dell'articolo 102 TFUE.

34. Il secondo motivo per cui non è auspicabile subordinare il controllo giurisdizionale alla luce dell'articolo 102 TFUE alla previa decisione definitiva dell'organismo di regolamentazione (che comprende altresì gli organi di controllo giurisdizionale di tale decisione) è che esso potrebbe comportare, in circostanze come quelle del caso di specie, la violazione del diritto a una tutela giurisdizionale effettiva.

35. Vero è che l'articolo 30, paragrafo 5, della direttiva 2001/14 dispone che «[l]'organismo di regolamentazione deve decidere sui reclami e adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione *entro due mesi*[19] dal ricevimento di tutte le informazioni». Occorre tuttavia constatare che tale termine è stato ampiamente superato e che le cause promosse da più di dieci anni non hanno ancora trovato esito.

36. Comprendo la necessità di preservare l'effetto utile della funzione regolatrice dell'organismo di regolamentazione. Altrettanto impellenti sono tuttavia i requisiti derivanti da una tutela giurisdizionale effettiva entro un termine ragionevole[20], requisiti che invocano il riconoscimento parallelo[21] della competenza dei giudici nazionali in circostanze come quelle di cui trattasi nel procedimento principale.

37. Tenuto conto di tutte le suesposte considerazioni, ritengo che l'interpretazione della direttiva 2001/14 fornita nelle sentenze CTL Logistics e Koleje Mazowieckie non debba essere trasposta alle circostanze di cui trattasi nel procedimento principale e che non sia opportuno estenderla.

B. Distinguere la linea giurisprudenziale esistente dalla giurisprudenza che ha sancito l'effetto diretto dell'articolo 102 TFUE

38. Secondo la seconda soluzione, la direttiva 2001/14 deve essere interpretata nel senso che essa non osta a una decisione di un giudice nazionale che si pronunci sul fondamento dell'articolo 102 TFUE relativamente alla validità o all'invalidità dei diritti ferroviari.

39. L'ODEG e la Commissione sembrano sostenere tale posizione.

40. Tale soluzione impone tuttavia di distinguere la presente causa dalle circostanze alla base delle cause CTL Logistics e Koleje Mazowieckie.

41. Infatti, qualora, nei fatti giuridicamente rilevanti, una nuova causa sembri in sostanza simile alla causa in cui una regola è stata formulata, in linea di principio tale regola deve applicarsi a detta nuova causa. Se si vuole tuttavia evitare l'applicazione della regola in questione, occorre individuare un elemento di differenza che giustifichi la distinzione tra la prima e la seconda causa[22].

[19] Il corsivo è mio.

[20] V., in tal senso, sentenza del 10 febbraio 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Termine di prescrizione) (C-219/20, EU:C:2022:89, punto 45 e giurisprudenza ivi citata).

[21] Un siffatto riconoscimento parallelo consente anche di evitare che il controllo giurisdizionale rappresenti, viceversa, l'unica via di ricorso.

[22] V. Tridimas, T., «Precedent and the Court of Justice, A Jurisprudence of Doubt?» in Dickinson J., Eleftheriadis, P. (éd.), *Philosophical Foundations of EU Law*, OUP, Oxford, 2012, pagg. da 307 a 330; Jacobs, M., *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, CUP, Cambridge, 2014, pag. 127 e seguenti.

42. Nella specie, l'operatore ferroviario (ODEG) ha chiesto in giudizio un risarcimento per i diritti pagati al gestore della rete ma che considerava non dovuti, in quanto tali diritti sarebbero stati imposti in violazione della normativa applicabile. In primo grado, l'ODEG ha chiesto il rimborso della differenza tra la vecchia e la nuova tariffa che riteneva non valida [23]. Il fondamento di tale azione – che era l'articolo 315 del BGB – in appello è stato sostituito dall'articolo 102 TFUE (a seguito della sentenza CTL Logistics e delle modifiche del diritto tedesco) [24] e l'oggetto della domanda consiste ora in una richiesta di risarcimento (anziché in una domanda di rimborso). A parità di altre condizioni, la *sostanza* della domanda formulata dal ricorrente nel procedimento principale non è variata tra il primo grado e l'appello, vale a dire il rimborso di tale eccedenza. È cambiata solo la disposizione fatta valere a sostegno di tale domanda, essendosi nel frattempo sostituito all'articolo 315 del BGB l'articolo 102 TFUE.

43. Anche la domanda presentata dal ricorrente nella causa CTL Logistics era fondata sull'articolo 315 del BGB e riguardava il rimborso della differenza tra il vecchio diritto e quello nuovo (del 2005), poiché quest'ultimo era considerato iniquo. Nella causa Koleje Mazowieckie, la domanda era della stessa natura. Il ricorrente chiedeva il risarcimento dei danni, sia allo Stato che al gestore della rete, per aver autorizzato l'imposizione del prezzo che si asseriva contrario ai principi della direttiva 2001/14. Il fondamento di tale domanda era la responsabilità dello Stato per i danni derivanti dalla violazione dei suoi obblighi ai sensi del diritto dell'Unione a partire dalle cause Francovich e a. [25] e Brasserie du pêcheur e Factortame [26]. La normativa polacca applicabile nella causa Koleje Mazowieckie prevedeva inoltre una responsabilità più rigorosa rispetto al corrispondente concetto europeo.

44. Nei tre casi, indipendentemente dal fondamento giuridico dell'azione giudiziaria, i giudici nazionali erano stati investiti di richieste di restituzione o di risarcimento che li obbligavano a pronunciarsi sulla validità dei diritti previsti nel contratto di utilizzo della rete ferroviaria.

45. Inoltre, a prescindere dalle modalità con cui i diritti sono stati contestati, era applicabile la normativa della concorrenza nel settore ferroviario.

46. Per tali motivi, a mio avviso, la controversia oggetto del procedimento principale non si contraddistingue sulla base di circostanze che sono state pertinenti nell'interpretazione della direttiva 2001/14 nella linea giurisprudenziale. Giacché, che si affronti la questione da un lato o da un altro, in fine, le tre cause riguardano appunto una domanda relativa a una compensazione pecuniaria in riferimento all'eccedenza di diritti indebitamente pagati. In aggiunta, in tutti i casi in esame, la fondatezza di tale domanda dipendeva dalla questione se il diritto venisse imposto o meno in conformità della direttiva 2001/14.

47. Data la similitudine tra le circostanze pertinenti, si pone la questione di quali altri fattori potrebbero giustificare di distinguere la causa in esame al fine di mantenere la precedente linea giurisprudenziale?

[23] Si deve ricordare che l'organismo di regolamentazione ha ritenuto che la tariffa 2005 fosse del tutto contraria ai requisiti della direttiva 2001714. Tuttavia, questa decisione è stata impugnata dalla DB Station & Service e si è ancora in attesa della decisione finale del giudice. Al riguardo, v. punto 8 delle presenti conclusioni.

[24] V., al riguardo, punto 13 delle presenti conclusioni.

[25] Sentenza del 19 novembre 1991 (C-6/90 e C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] Sentenza del 5 marzo 1996 (C-46/93 e C-48/93, EU:C:1996:79).

48. La sentenza CTL Logistics potrebbe giustificarsi per ragioni specifiche a tale causa. In base all'articolo 315 del BGB, il giudice nazionale aveva il potere di decidere ex equo et bono e di stabilire esso stesso il carattere equo del diritto.

49. In tale sentenza la Corte ha chiarito che la citata disposizione nazionale, insistendo esclusivamente sulla razionalità economica del contratto individuale, ignora il fatto che solo i diritti fissati sulla base di criteri omogenei possono garantire la politica dei prezzi prescritta dalla direttiva 2001/14[27]. Si sarebbe pertanto potuto sostenere che tale particolare procedura prevista dal diritto nazionale mettesse a repentaglio l'effetto utile della direttiva in parola, conferendo ai giudici nazionali il potere di decidere quali fossero gli importi equi dei diritti nei singoli casi. Un potere del genere potrebbe ritenersi incompatibile[28] con il sistema di determinazione dei diritti per l'uso della rete ferroviaria previsto dalla direttiva citata e assoggettato al controllo dell'organismo di regolamentazione.

50. Questa eventuale dismisura dei poteri dei giudici nazionali in forza dell'articolo 315 del BGB rispetto a quelli dell'organismo di regolamentazione in forza della direttiva 2001/14 è stata però soppressa dal legislatore tedesco, che ha escluso l'applicazione dell'articolo 315 del BGB agli accordi tra la rete di gestione e gli operatori del settore ferroviario[29].

51. Se, quindi, la causa CTL Logistics si limitasse alla situazione particolare dei giudici che statuiscono ex aequo et bono e hanno il potere di stabilire un diritto equo in casi specifici, ciò potrebbe consentire di distinguere le circostanze della causa CTL Logistics da quelle della presente causa.

52. Tuttavia, non solo i motivi della sentenza CTL Logistics sono tali da suggerire un'applicazione più generale, ma dopo la pronuncia della sentenza Koleje Mazowieckie è divenuto a mio avviso difficile ipotizzare una delimitazione della linea giurisprudenziale. Quest'ultima decisione ha ribadito la posizione avviata dalla sentenza CTL Logistics, secondo cui solo l'organismo di regolamentazione può invalidare i diritti, e l'ha estesa all'ipotesi di procedimenti giudiziari che rimettano in discussione la responsabilità dello Stato per un errato recepimento della direttiva 2001/14.

53. Nella causa Koleje Mazowieckie, il giudice nazionale si è trovato di fronte alla necessità di stabilire se la trasposizione nazionale della direttiva 2001/14, che ha consentito la fissazione del diritto ritenuto illegittimo dal ricorrente, fosse conforme a tale direttiva[30]. Nonostante un contesto distinto dalla sentenza CTL Logistics, la Corte ha ritenuto che tale giurisprudenza fosse

[27] Sentenza CTL Logistics, punto 74. Tuttavia, tale argomentazione non mi convince, poiché il giudice civile, pronunciandosi sulla congruità del prezzo, non avrebbe potuto disattendere il principio della fissazione dei diritti previsto dalla direttiva 2001/14. V., in tal senso, conclusioni dell'avvocato generale Mengozzi nella causa CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, punti da 39 a 41).

[28] Anche se non va ignorato che tale potere è limitato dall'obbligo del giudice nazionale di applicare la direttiva 2001/14. V., al riguardo, punto 71 delle presenti conclusioni.

[29] Detto cambiamento legislativo è avvenuto dopo molte controversie accademiche e politiche in Germania. Risulta dal punto 13 delle conclusioni dell'avvocato generale Mengozzi nella causa CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901) che «il dibattito interno generato dal suddetto orientamento giurisprudenziale sembra aver acquisito la portata di un vero e proprio conflitto istituzionale, come attesta, in particolare, la contrarietà espressa dal Bundesrat (Consiglio federale, Germania) alla proposta, contenuta nel progetto di legge di modifica della disciplina del settore ferroviario e di recepimento della direttiva [2001/14], di escludere espressamente l'applicazione dell'articolo 315 del BGB dall'ambito di applicazione della suddetta disciplina». In definitiva, sembra (poiché il governo tedesco non ha partecipato al presente procedimento) che il legislatore tedesco sia intervenuto per dichiarare inapplicabile l'articolo 315 del BGB ad una fattispecie come quella del procedimento principale (punto 14 delle citate conclusioni).

[30] Il giudice nazionale avrebbe dovuto pronunciarsi sulla validità del diritto tenendo conto della sentenza della Corte che ha constatato l'inadempimento dello Stato polacco nel recepimento della direttiva 2001/14 [sentenza del 30 maggio 2013, Commissione/Polonia (C-512/10, EU:C:2013:338)].

pienamente applicabile alla causa citata [31]. Il motivo era che la prima principale giustificazione per negare la competenza del giudice nazionale a pronunciarsi sulla validità dei diritti era la medesima, ossia le possibili divergenze delle decisioni dei giudici nazionali [32].

54. Orbene, tale possibilità di divergenze nella decisione sulla conformità dei diritti con la direttiva 2001/14 sussiste anche per le cause che vengono decise sulla base dell'articolo 102 TFUE.

55. La seconda principale giustificazione nella precedente linea giurisprudenziale era che i giudici nazionali risolvono casi individuali, il che potrebbe quindi anche portare a una situazione in cui l'operatore che vincesse la causa otterrebbe necessariamente un vantaggio rispetto ai suoi concorrenti che non hanno presentato siffatto ricorso [33].

56. Anche in tal caso, detta censura è ugualmente valida per le controversie in cui i giudici nazionali si pronunciano sul fondamento dell'articolo 102 TFUE.

57. Non sembra quindi possibile considerare la presente causa diversa dalle cause della precedente linea giurisprudenziale in base alla considerazione che le principali giustificazioni proposte in tali cause non sono applicabili alla causa in esame.

58. Infine, la sentenza Koleje Mazowieckie ha limitato la possibilità di distinguere la sentenza CTL Logistics sulla base di una logica di gerarchia delle norme. Se si potesse affermare che la presente causa si contraddistingue per la superiorità dell'articolo 102 TFUE quale fondamento giuridico su cui il giudice nazionale è chiamato a pronunciarsi in merito alla validità dei diritti, la responsabilità di uno Stato membro coinvolto nella causa Koleje Mazowieckie deriva anche dal diritto primario, vale a dire dall'effetto diretto del diritto dell'Unione e dall'obbligo di leale cooperazione.

59. Sembra quindi difficile distinguere la presente causa dalla precedente linea giurisprudenziale sulla base delle circostanze da cui le diverse cause hanno tratto origine e dei diritti che le parti cercavano di far valere. È inoltre difficile distinguere tale causa sulla base dell'inapplicabilità delle medesime giustificazioni per l'interpretazione della direttiva 2001/14, nel senso che questa attribuisce all'organismo di regolamentazione la competenza esclusiva a decidere sulla validità dei diritti. Infine, la distinzione non può fondarsi nemmeno sulla gerarchia delle norme che attribuiscono, ai giudici nazionali, il potere di decidere sulla validità dei diritti.

60. Ciò mi conduce alla terza soluzione.

C. Riconsiderare la linea giurisprudenziale esistente

61. La linea giurisprudenziale scaturita dalle sentenze CTL Logistics e Koleje Mazowieckie non deve essere trasposta alle circostanze della presente causa, né è possibile distinguere tale linea dalle circostanze del caso di specie.

[31] Sentenza Koleje Mazowieckie, punto 52.

[32] Su tale argomento, v. punti 64 e seguenti delle presenti conclusioni.

[33] Sentenze CTL Logistics, punto 95, e Koleje Mazowieckie, punto 51.

62. Tutto ciò considerato, quindi, è a mio parere necessario proporre alla Corte una terza soluzione, consistente nel riconsiderare la linea giurisprudenziale in questione non solo quando viene invocato l'articolo 102 TFUE ma anche, per motivi di omogeneità, e conformemente all'articolo 30, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, qualunque sia il fondamento che funge da base giuridica per la domanda del «richiedente» ai sensi di tale disposizione.

63. A mio avviso, non vi è alcun motivo per interpretare la direttiva 2001/14 nel senso che essa attribuisce il potere esclusivo di valutare la validità dei diritti all'organismo di regolamentazione. Ciò perché il diritto dell'Unione contiene meccanismi volti a prevenire il rischio di divergenze (1) e perché una simile esclusività di poteri non sembra derivare dal sistema previsto dalla direttiva 2001/14 (2).

1. La prevenzione dei rischi di divergenze

64. La principale giustificazione proposta dalla Corte nella causa CTL Logistics e ripresa nella causa Koleje Mazowieckie era il rischio di divergenze nell'interpretazione dei diritti ferroviari che potevano derivare dalle diverse decisioni dei giudici civili nazionali. Eventuali divergenze erano ritenute contraria alla finalità della direttiva 2001/14 e alla ratio dell'istituzione dell'organismo di regolamentazione.

65. Talune decisioni nazionali richiamate dal giudice del rinvio hanno richiamato tale argomento, anch'esso avallato da detto giudice e che è ripreso inoltre dalla DB Station & Service nelle sue osservazioni presentate alla Corte. Tutti hanno accolto tale argomentazione e l'hanno trasposta a situazioni in cui le decisioni dovevano essere adottate sulla base dell'articolo 102 TFUE.

66. Si pone la questione se detto rischio di divergenze sia davvero così significativo e sia diverso nel caso in cui la competenza di un giudice si basi sull'articolo 315 del BGB, sulla responsabilità dello Stato membro o sull'articolo 102 TFUE.

67. Senza che si possa del tutto escludere che simili divergenze si verifichino nell'interpretazione delle specifiche disposizioni e nella loro applicazione a ciascun caso di specie, è importante tenere presente che l'eventuale verificarsi di divergenze è parte di un processo di integrazione regionale come quello dell'Unione europea.

68. Non si tratta quindi di sapere se possano sorgere divergenze, ma se esistano modalità di controllo o di coordinamento che consentano di evitare che simili eventuali divergenze si perpetuino e si moltiplichino.

69. Al riguardo, l'obbligo dei giudici nazionali di applicare il diritto dell'Unione, in combinazione con il rinvio pregiudiziale di cui all'articolo 267 TFUE, è previsto dai Trattati a tutela della necessaria uniformità del diritto dell'Unione. La presente causa e, in precedenza, le sentenze CTL Logistics e Koleje Mazowieckie costituiscono la perfetta rappresentazione dell'efficacia del meccanismo dell'articolo 267 TFUE, dato che in tali cause sono state proposte domande di pronuncia pregiudiziale.

70. Mi pare dunque esagerato affermare che l'intervento dei giudici civili rischi di essere fonte di possibili divergenze. Infatti, tali giudici sono tenuti ad applicare tutte le norme del diritto dell'Unione, inclusa la direttiva 2001/14.

71. Inoltre, nell'applicazione delle disposizioni nazionali, anche provenienti da rami del diritto come quello civile, tali norme giuridiche non sono mai autonome. I giudici nazionali, anche civili, devono dunque adottare un'interpretazione della normativa nazionale conforme alle prescrizioni del diritto dell'Unione.

72. Che si tratti di pronunciarsi sull'equità dei diritti [34], sull'erronea trasposizione della direttiva 2001/14, che consentiva di determinare contrattualmente i diritti ad un livello in contrasto con le disposizioni di detta direttiva, o ancora sull'abuso di posizione dominante manifestatosi nell'imposizione di diritti eccessivi, tali giudici non possono sottrarsi all'applicazione della citata direttiva. I principi che stabiliscono la determinazione del diritto, di cui al capo II della stessa direttiva, non possono essere elusi in nessuno dei procedimenti in cui i giudici nazionali (civili e non) siano chiamati a pronunciarsi sulla validità dei diritti [35]. In caso di dubbio sull'interpretazione di tali principi, i giudici competenti possono, o in ultima istanza devono, adire la Corte.

73. Di conseguenza, il diritto dell'Unione offre meccanismi per evitare divergenze nell'interpretazione della normativa pertinente, anche se quest'ultima è applicata in modo parallelo dai giudici nazionali e dall'organismo di regolamentazione che tale normativa istituisce.

2. L'esistenza di competenze parallele

74. Per quanto riguarda l'applicazione delle norme generali e settoriali in materia di concorrenza, occorre ricordare che l'articolo 10, paragrafo 7, della direttiva 91/440/CEE [36], nella sua versione consolidata risultante dalla direttiva 2001/12/CE [37], dispone che: «[n]el rispetto della normativa comunitaria e nazionale relativa alla politica della concorrenza e delle istituzioni competenti in materia, l'organismo di regolamentazione istituito a norma dell'articolo 30 della [direttiva 2001/14], *od ogni altro organismo che goda di uguale indipendenza*, vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari» [38].

75. Una simile ripartizione delle competenze si ravvisa nell'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE [39], il quale precisa che «[f]atte 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».

76. La competenza nell'applicazione delle norme in materia di concorrenza nel settore appartiene dunque non solo al suddetto organismo di regolamentazione, ma anche a tutte le «istituzioni competenti in materia», quali le autorità nazionali garanti della concorrenza nonché i giudici nazionali. Una siffatta competenza di tali autorità a sua volta non pregiudica la competenza della Commissione in forza dell'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento n. 1/2003, che prevede che le prime possano essere private della competenza a favore della seconda.

[34] V., a tale proposito, conclusioni dell'avvocato generale Mengozzi nella causa CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, punti da 39 a 41).

[35] V. anche, per quanto concerne la presa in considerazione della regolamentazione settoriale nell'applicazione delle norme generali di concorrenza, sentenze del 14 ottobre 2010, Deutsche Telekom/Commissione (C-280/08 P, EU:C:2010:603, punto 224), e del 25 marzo 2021, Deutsche Telekom/Commissione (C-152/19 P, EU:C:2021:238, punto 57).

[36] Direttiva del Consiglio del 29 luglio 1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU 1991, L 237, pag. 25).

[37] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440 (GU 2001, L 75, pag. 1).

[38] Il corsivo è mio.

[39] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU 2012, L 343, pag. 32).

77. Tale ripartizione delle competenze nell'applicazione delle norme settoriali e di quelle, più generali, relative alla concorrenza, è stata più volte richiamata per il settore delle telecomunicazioni [40] o per il settore aereo [41] e sembra essere accolta anche per il settore postale [42].

78. Pertanto, ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 2, della direttiva 2001/14, l'organismo di regolamentazione ha, a mio avviso, competenze parallele [43] e non esclusive nell'applicazione delle norme del settore ferroviario o delle regole generali relative alla concorrenza, comprese quelle sulla formazione dei diritti.

79. Non è quindi corretto sostenere, come affermato al punto 84 della sentenza CTL Logistics, che i giudici civili, investiti di una domanda di rimborso dei diritti, non possano applicare la regolamentazione ferroviaria o altre norme senza interferire con le competenze dell'organismo di regolamentazione ferroviaria [44].

80. Nell'ambito della concorrenza, la competenza parallela e complementare dell'organismo di regolamentazione e dei giudici degli Stati membri è avvalorata dall'articolo 6 del regolamento n. 1/2003, il quale prevede espressamente che i giudici nazionali siano abilitati ad applicare gli articoli 81 e 82 CE, divenuti articoli 101 e 102 TFUE. Allo stesso modo, l'adozione della direttiva 2014/104/UE [45] si fonda su una logica analoga di applicazione effettiva e decentralizzata del diritto europeo della concorrenza che passa, anche, attraverso i giudici nazionali.

81. Da ultimo, ma non meno importante, il testo stesso della direttiva 2001/14 non suggerisce alcuna intenzione da parte del legislatore europeo di attribuire all'organismo di regolamentazione ferroviaria una competenza esclusiva in merito alle decisioni sulla validità dei corrispettivi.

[40] Sentenze del 10 luglio 2014, Telefónica e Telefónica de España/Commissione (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), nonché del 25 luglio 2018, Orange Polska/Commissione (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] Sentenze del 30 aprile 1986, Asjes e a. (209/84 à 213/84, EU:C:1986:188), nonché dell'11 novembre 2021, Stichting Cartel Compensation e Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, punto 45 nonché giurisprudenza ivi citata).

[42] Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle regole di concorrenza al settore postale e sulla valutazione di alcune misure statali relative ai servizi postali (GU 1998, C 39, pagg. 2, 6 e seguenti).

[43] V. Idot, L., «Norme di concorrenza e regolamentazioni settoriali», in van Damme, J. e van der Mensbrugghe, F., *La regolamentazione dei servizi pubblici in Europa*, ASPE Europe, Parigi, 2000, pag. da 377 a 415.

[44] Né si può ritenere che l'applicazione di norme generali o settoriali di concorrenza da parte di un giudice nazionale leda i poteri e i margini di manovra dell'organismo di regolamentazione, i quali restano intatti. Tali norme, nel loro insieme, non pregiudicano nemmeno l'indipendenza di tale organismo, come prevista dall'articolo 30 della direttiva 2001/14, poiché le sue competenze derivano proprio da un siffatto quadro normativo. Lo stesso vale per l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura garantita dall'articolo 4 di tale direttiva [v., in tal senso, sentenza del 3 ottobre 2013, Commissione/Italia (C-369/11, EU:C:2013:636, punto 43 e giurisprudenza ivi citata)].

[45] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 novembre 2014, relativa a determinate norme che regolano le azioni per il risarcimento del danno ai sensi del diritto nazionale per violazioni delle disposizioni del diritto della concorrenza degli Stati membri e dell'Unione europea (GU 2014, L 349, pag. 1).

82. L'articolo 30, paragrafo 2, della direttiva 2001/14 prevede che «[u]n 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» [46]. Tale formulazione prevede quindi solo la semplice facoltà di adire l'organismo di regolamentazione [47].

83. Rispetto ad altri settori, va altresì rilevato che, in quello delle comunicazioni, il considerando 69 della direttiva 2018/1972 precisa che in caso di controversia la possibilità di rivolgersi all'autorità di settore parimenti costituisce un «diritto».

84. Da tale disamina si evince che l'organismo di regolamentazione del settore ferroviario, come risulta dalla direttiva 2001/14 e successivamente dalla direttiva 2012/34, non dispone di competenze esclusive per pronunciarsi sulla validità dei diritti ferroviari.

D. Se il giudice nazionale debba attendere la decisione definitiva dell'organismo di regolamentazione

85. Il giudice del rinvio ha altresì chiesto, nell'ipotesi in cui i giudici nazionali siano competenti a pronunciarsi sulla controversia in base all'articolo 102 TFUE indipendentemente dall'organismo di regolamentazione, se il medesimo giudice sia comunque tenuto ad attendere la decisione definitiva dell'organismo di regolamentazione.

86. Fermi restando gli elementi di risposta precedentemente forniti e senza ad essi contravvenire, una sospensione del giudizio promosso dinanzi ai giudici nazionali è *possibile* qualora questi siano a conoscenza di un procedimento parallelo dinanzi all'organismo di regolamentazione, e ciò al fine di salvaguardare l'utilità di quest'ultimo [48].

87. Tuttavia, in circostanze come quelle di cui trattasi nel procedimento principale, è pacifico che il procedimento dinanzi all'organismo di regolamentazione si protrae già da molti anni [49]. È inoltre probabile, come sembra indicare il giudice del rinvio, che tale procedimento o l'esercizio dei mezzi di ricorso avverso l'eventuale decisione che ne derivi non giungano a conclusione nell'immediato futuro.

88. In tali circostanze, il giudice nazionale adito direttamente con un'azione volta al riconoscimento del carattere abusivo di un comportamento deve quindi chiedersi se una sospensione non impedisca di garantire all'attore, entro un termine ragionevole, il diritto di ottenere una soluzione della sua controversia nonché il suo diritto a un risarcimento [50].

[46] Il corsivo è mio.

[47] Le versioni in lingua spagnola e tedesca [al pari di quella in lingua francese] usano il verbo modale «potere». Quelle nelle lingue inglese, croata e italiana affermano l'esistenza di un diritto. Se le diverse versioni linguistiche cui ho appena fatto riferimento stabiliscono, in un modo o nell'altro, una facoltà un diritto, nessuna suggerisce una competenza obbligatoria o esclusiva. Pertanto, le diverse versioni linguistiche supportano la considerazione secondo cui la direttiva 2001/14 attribuisce all'organismo di regolamentazione, istituito dall'articolo 30 della stessa, una competenza facoltativa per la risoluzione delle controversie. Tale comprensione della competenza dell'organismo di regolamentazione a risolvere le controversie si trova nella direttiva 2012/34, che nel frattempo ha sostituito la direttiva 2001/14 poiché l'articolo 56, paragrafo 1, della direttiva 2012/34, che corrisponde all'ex articolo 30 della direttiva 2001/14, è redatto in termini identici a quelli della disposizione che l'ha preceduta.

[48] V., per analogia, articolo 16 del regolamento n. 1/2003.

[49] V. punti da 7 a 11 delle presenti conclusioni.

[50] V. riferimenti citati nella nota 20 delle presenti conclusioni.

89. In tal caso e allo scopo di evitare il superamento del termine ragionevole di giudizio, il diritto a una tutela giurisdizionale effettiva può escludere una sospensione del procedimento giudiziario in attesa che l'eventuale decisione dell'organismo di regolamentazione acquisti carattere definitivo e dell'esercizio dei mezzi di ricorso disponibili.

90. Di conseguenza, ritengo che il diritto dell'Unione non imponga alcun obbligo ai giudici nazionali investiti di una domanda giudiziaria formulata sulla base dell'articolo 102 TFUE di attendere la decisione dell'organismo di regolamentazione. Sono altresì del parere che tali giudici possano decidere di sospendere il procedimento in attesa di detta decisione, se ciò non mette a repentaglio i diritti a una tutela giurisdizionale effettiva delle parti del procedimento.

IV. Conclusione

91. Alla luce di tute le considerazioni che precedono, propongo alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali poste dal Kammergericht Berlin (Tribunale superiore del Land di Berlino, Germania) come segue:

1) La 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, deve essere interpretata nel senso che essa non preclude, indipendentemente dal controllo esercitato dall'organismo di regolamentazione, la competenza dei giudici civili a conoscere, alla luce dell'articolo 102 TFUE, le domande formulate da un'impresa ferroviaria e relative al rimborso dell'eccedenza di diritti indebitamente versata.

2) Il diritto dell'Unione non impone alcun obbligo, ai giudici nazionali investiti di una domanda formulata, sulla base dell'articolo 102 TFUE, da un'impresa di trasporto ferroviario di verificare l'adeguatezza dell'importo dei diritti pagati, di attendere una decisione dell'organismo di regolamentazione istituito dall'articolo 30 della direttiva 2001/14 e, qualora tale decisione venga impugnata in via giurisdizionale, il suo carattere definitivo. Fermo restando il rispetto del diritto ad una tutela giurisdizionale effettiva, esso non osta neppure a che detti giudici nazionali decidano di attendere detta decisione.