Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

7 marzo 2024*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti ferroviari – Direttiva 2012/34/UE – Accesso all'infrastruttura ferroviaria – Imposizione dei diritti di utilizzo – Articolo 56 – Organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario – Competenze – Controllo dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria il cui periodo di applicazione sia scaduto – Potere di dichiarare l'invalidità con effetto *ex tunc* e di ordinare il rimborso dei diritti»

Nella causa C-582/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia, Germania), con decisione del 1º settembre 2022, pervenuta in cancelleria il 2 settembre 2022, rettificata con decisione del 27 giugno 2023, pervenuta in cancelleria il 29 giugno 2023, nel procedimento

Die Länderbahn GmbH,

Prignitzer Eisenbahn GmbH,

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

contro

Bundesrepublik Deutschland,

con l'intervento di:

DB Netz AG,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da C. Lycourgos, presidente di sezione, O. Spineanu-Matei, J.-C. Bonichot (relatore), S. Rodin e L.S. Rossi, giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: M. Krausenböck, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 15 giugno 2023,

* Lingua processuale: il tedesco.

considerate le osservazioni presentate:

– per la Prignitzer Eisenbahn GmbH, la Ostdeutsche Eisenbahn GmbH e la Ostseeland Verkehrs GmbH, da B. Uhlenhut, Rechtsanwalt;

– per la Bundesrepublik Deutschland, da J. Becker, U. Geers, J. Kirchhartz, C. Mögelin e V. Schmidt, in qualità di agenti;

– per la DB Netz AG, da H. Krüger, Rechtsanwalt;

– per il governo lituano, da K. Dieninis, S. Grigonis e V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, in qualità di agenti;

– per il governo austriaco, da G. Kunnert e R. Schuster, in qualità di agenti;

– per il governo polacco, da B. Majczyna e M. Rzotkiewicz, in qualità di agenti;

– per il governo norvegese, da V. Hauan e K. Møse, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da P. Messina e G. Wilms, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 21 settembre 2023,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, 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), nonché, in subordine, dell'articolo 19, paragrafo 1, secondo comma, TUE e dell'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, la Die Länderbahn GmbH, la Prignitzer Eisenbahn GmbH, la Ostdeutsche Eisenbahn GmbH e la Ostseeland Verkehrs GmbH e, dall'altro, 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 al controllo della legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura riscossi dalla DB Netz AG nell'ambito degli orari di servizio applicabili tra il mese di dicembre 2002 e il mese di dicembre 2011.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Direttiva 2001/14/CE

3 Ai termini dell'articolo 2 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU 2001, L 75, pag. 29):

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

(...)

j) "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 diritti e di assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;

(...)

m) "orario di servizio", i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità».

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

«1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete (...).

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

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

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

5 L'articolo 30 della direttiva, intitolato «Organismo di regolamentazione», recita:

«(...)

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

a) prospetto informativo della rete;

(...)

d) sistema di imposizione dei diritti;

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

(...)

3. L'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti (...) determinati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo II e non siano discriminatori. (...)

(...)

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

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

(...)

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

6 L'allegato I della medesima direttiva, relativo al «[c]ontenuto del prospetto informativo della rete», è così formulato:

«Il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 3 contiene le seguenti informazioni:

(...)

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

(...)».

7 L'allegato III della direttiva 2001/14 dispone, al punto 1:

«L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile».

Direttiva 2012/34

8 I considerando 42 e 76 della direttiva 2012/34 enunciano quanto segue:

«(42) I sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico in maniera equa e non discriminatoria. Tali sistemi dovrebbero consentire una concorrenza leale nella fornitura di servizi ferroviari.

(...)

(76) La gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono l'istituzione di un organismo di regolamentazione che controlli l'applicazione delle norme della presente direttiva e che intervenga come istanza d'appello, fatta salva la possibilità di sindacato giurisdizionale. L'organismo di regolamentazione dovrebbe essere in grado di far rispettare le sue richieste di informazioni e decisioni mediante adeguate sanzioni».

9 L'articolo 3 di detta direttiva, rubricato «Definizioni», così recita:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

1) "impresa ferroviaria", qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi della presente direttiva e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

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;

(...)

28) “orario di servizio”, i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità.

(...)».

10 Contenuto nella sezione 1 del capo IV di detta direttiva, che contiene le regole relative all’«imposizione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e assegnazione di capacità dell’infrastruttura ferroviaria», l’articolo 27 di quest’ultima, intitolato «Prospetto informativo della rete», così dispone:

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

2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell’infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso (...). Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell’allegato IV.

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

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

11 La sezione 2 del capo IV della medesima direttiva si riferisce ai «[c]anoni per [l]’utilizzo dell’infrastruttura e dei Servizi».

12 Ai sensi dell’articolo 56 della direttiva 2012/34, intitolato «Funzioni dell’organismo di regolamentazione»:

«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;

(...)

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;

(...)

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 (...)

(...)

6. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2, e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. (...)

(...)

9. L'organismo di regolazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superi ore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al paragrafo 1, lettere da a) a g).

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende.

(...)

10. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolamentazione solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che, ove applicabile, il diritto costituzionale conferisce al giudice investito del ricorso.

(...)».

13 L'allegato IV di tale direttiva, relativo al «contenuto del prospetto informativo della rete», è così formulato:

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

(...)

2) Un capitolo su principi di imposizione dei diritti e diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso applicabili ai servizi elencati nell'allegato II che sono prestati da un unico fornitore Esso precisa la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 31 a 36 per quanto riguarda i costi e i canoni. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei canoni già decise o previste nei prossimi cinque anni, se disponibili;

(...)».

14 L'allegato VII di detta direttiva dispone, al punto 1, che «[l]'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile».

Diritto tedesco

15 L'articolo 66 dell'Eisenbahnregulierungsgesetz (legge sulla regolamentazione delle ferrovie), del 29 agosto 2016 (BGBl. 2016 I, pag. 2082), nella sua versione applicabile ai fatti della controversia principale (in prosieguo: l'«ERegG»), intitolato «L'autorità di regolamentazione e le sue funzioni», prevede, ai suoi paragrafi 1, 3 e 4:

«(1) Se il titolare di un'autorizzazione di accesso ritiene di essere stato discriminato o altrimenti leso nei suoi diritti dalle decisioni di un gestore dell'infrastruttura ferroviaria, ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione (...)

(...)

(3) Se non si raggiunge un accordo sull'accesso o su un contratto quadro, le decisioni del gestore dell'infrastruttura ferroviaria possono essere esaminate dall'autorità di regolamentazione su istanza del titolare di un'autorizzazione di accesso o d'ufficio. L'istanza deve essere presentata entro un termine in cui, conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, seconda frase, o dell'articolo 54, terza frase, la proposta di concludere gli accordi può essere accettata.

(4) In particolare, possono essere oggetto di controllo, su istanza o d'ufficio:

(...)

5. il sistema di imposizione dei canoni;

6. l'importo o la struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che il titolare di un'autorizzazione di accesso deve o dovrebbe pagare;

7. l'importo e la struttura degli altri canoni che il titolare di un'autorizzazione di accesso deve o dovrebbe pagare;

(...)».

16 L'articolo 67 dell'ERegG, intitolato «Poteri dell'autorità di regolamentazione, monitoraggio del mercato dei trasporti, disposizioni di esecuzione», al paragrafo 1, così dispone:

«L'autorità di regolamentazione può adottare, nei confronti delle ferrovie e delle altre persone tenute ai sensi della presente legge, le misure necessarie per eliminare o prevenire le violazioni della presente legge o degli atti dell'Unione europea direttamente applicabili nell'ambito di applicazione della presente legge. Se l'autorità di regolamentazione ottempera alle sue ingiunzioni, la penalità di mora può arrivare fino a EUR 500 000, in deroga all'articolo 11, paragrafo 3, della Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz [(legge sull'esecuzione in materia amministrativa)]».

17 L'articolo 68 dell'ERegG, intitolato «Decisioni dell'autorità di regolamentazione» è così formulato:

«(1) L'autorità di regolamentazione esamina il reclamo entro un mese dal ricevimento. A tal fine, chiede alle parti interessate di fornire le informazioni necessarie al processo decisionale e avvia consultazioni con tutte le parti interessate. Essa decide su tutti i reclami e sulle misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della propria decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito e, in ogni caso, non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze delle autorità garanti della concorrenza, esso decide d'ufficio le misure adeguate per evitare discriminazioni e distorsioni del mercato.

(2) Se, nel caso di cui all'articolo 66, paragrafi 1 e 3, la decisione di un gestore dell'infrastruttura pregiudica il diritto del titolare di un diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria:

1. l'autorità di regolamentazione ordina al gestore dell'infrastruttura di modificare la decisione, o

2. l'autorità di regolamentazione decide sulla validità del contratto o dei canoni, dichiara l'inefficacia dei contratti e fissa le condizioni contrattuali o i canoni.

La decisione citata nella prima frase può riguardare anche il prospetto informativo della rete ferroviaria o le condizioni di utilizzo degli impianti di servizio.

(3) L'autorità di regolamentazione può, con effetto per il futuro, imporre al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di modificare le misure di cui all'articolo 66, paragrafo 4, o dichiararle decadute, nella misura in cui non sono conformi alle disposizioni della presente legge o agli atti dell'Unione europea direttamente applicabili nell'ambito di applicazione della presente legge».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

18 Le ricorrenti nel procedimento principale sono o erano imprese di trasporto ferroviario che offrono o offrivano, in Germania, servizi di trasporto a livello regionale utilizzando l'infrastruttura ferroviaria appartenente alla DB Netz, interveniente nel procedimento principale.

19 Quest'ultima fa parte del gruppo Deutsche Bahn AG. Essa gestisce la più grande rete ferroviaria tedesca e riscuote, a tale titolo, canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali canoni sono determinati per ciascuna impresa di trasporto ferroviario individualmente sulla base delle tariffe fissate dalla DB Netz nel prospetto informativo della rete che essa pubblica. Tali tariffe sono valide per un periodo di validità dell'orario di servizio, ossia un anno.

20 Le ricorrenti nel procedimento principale hanno ritenuto che le tariffe stabilite dalla DB Netz, applicabili, rispettivamente, durante i periodi di validità dell'orario di servizio degli anni dal 2002/2003 al 2010/2011, fossero, in parte, illegittime, per il motivo che contenevano un «fattore regionale» che discriminava le imprese che gestiscono linee regionali. Di conseguenza, esse hanno pagato i canoni richiesti dalla DB Netz con riserva o ne hanno ridotto e trattenuto l'importo.

21 Queste stesse tariffe erano state oggetto di vari controlli *ex ante* da parte dell'Agenzia federale delle reti, organismo di regolamentazione nazionale unico del settore ferroviario in Germania. Il diritto tedesco prevedeva, infatti, un controllo preventivo dei principi di imposizione dei diritti e accordava un diritto di opposizione a tale organismo, di cui quest'ultimo non ha tuttavia fatto uso nel caso di specie. Inoltre, dal 2008, l'Agenzia federale delle reti ha effettuato diversi controlli dei «fattori regionali» che facevano parte delle tariffe della DB Netz dal 1º gennaio 2003.

22 Con decisione del 5 marzo 2010, l'Agenzia federale delle reti ha dichiarato invalido il prospetto informativo della rete redatto dalla DB Netz per l'orario di servizio dell'anno 2010/2011, la cui entrata in vigore era prevista per il 12 dicembre 2010, nella parte in cui prevedeva l'applicazione di un siffatto «fattore regionale». Da tale decisione emergeva che spettava ai giudici civili statuire sul rimborso dei canoni eventualmente riscossi in eccesso in applicazione di tale fattore.

23 La DB Netz ha proposto opposizione avverso detta decisione che, successivamente, è stata revocata dall'Agenzia federale delle reti in occasione della conclusione di un contratto di diritto pubblico con la DB Netz. Tale contratto prevedeva l'applicazione di un fattore regionale ridotto durante il periodo di validità dell'orario di servizio dell'anno 2010/2011, poi la soppressione di tale fattore a partire dall'entrata in vigore dell'orario di servizio dell'anno 2011/2012.

24 Diverse imprese di trasporto ferroviario, tra cui le ricorrenti nel procedimento principale per una parte dei canoni controversi, hanno adito i giudici civili con domande di rimborso dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura asseritamente riscossi in eccesso dalla DB Netz. Al fine di statuire su tali domande, tali giudici hanno generalmente proceduto ad un esame caso per caso dell'equità di tali canoni. Tale prassi è stata convalidata dal Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) con sentenza del 18 ottobre 2011 (KZR 18/10).

25 Tuttavia, nella sentenza del 9 novembre 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), la Corte ha dichiarato che la direttiva 2001/14, che ha preceduto la direttiva 2012/34, ostava all'applicazione di una normativa nazionale che prevedeva un controllo caso per caso da parte dei giudici ordinari sull'equità dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. In particolare, risulta dal punto 97 di tale sentenza che il rimborso di diritti in applicazione di disposizioni di diritto civile può essere previsto unicamente nell'ipotesi in cui, conformemente alle disposizioni del diritto nazionale, la natura illecita del diritto nei confronti della regolamentazione relativa all'accesso alle infrastrutture ferroviarie sia stata previamente accertata dall'organismo di regolamentazione o da un giudice che abbia esaminato la decisione di tale organismo, e nei limiti in cui la domanda di rimborso possa costituire l'oggetto di un ricorso dinanzi ai giudici civili nazionali piuttosto che quello di un ricorso previsto da tale regolamentazione.

26 Dopo la pronuncia della sentenza del 9 novembre 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), le ricorrenti nel procedimento principale, invocando gli articoli 66 e 68 dell'ERegG, hanno chiesto all'Agenzia federale delle reti, da un lato, di dichiarare la nullità dei canoni per l'utilizzo

dell'infrastruttura riscossi dalla DB Netz durante i periodi di validità dell'orario di servizio degli anni dal 2002/2003 al 2010/2011 e, dall'altro, di imporre alla DB Netz di rimborsare loro i canoni riscossi in eccesso.

27 Tali domande sono state respinte con decisioni dell'Agenzia federale delle reti dell'11 ottobre 2019, del 3 luglio 2020 e dell'11 dicembre 2020, per il motivo che erano irricevibili in assenza di fondamento giuridico che avrebbe consentito un controllo *ex post* dei canoni di cui trattasi. A sostegno di tali decisioni, l'Agenzia federale delle reti ha sostenuto che le imprese di trasporto ferroviario avevano avuto la possibilità di contestare i canoni durante i loro rispettivi periodi di validità.

28 Con ricorsi proposti il 6 e il 9 novembre 2019, le ricorrenti nel procedimento principale hanno chiesto al Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia, Germania), giudice del rinvio, di dichiarare che l'Agenzia federale delle reti era tenuta a procedere a un controllo *ex post* dei canoni di cui trattasi, riscossi dalla DB Netz, di dichiararne, se del caso, l'invalidità con effetto *ex tunc* e di statuire sull'obbligo di rimborso gravante sulla DB Netz.

29 Al fine di poter risolvere le controversie di cui è investito, il giudice del rinvio ritiene che occorra interpretare, in particolare, l'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34.

30 Esso ritiene che il ricorso previsto al paragrafo 1 di tale articolo 56 riguardi solo danni che si sono già verificati e che derivano dalle violazioni attuali o passate del quadro normativo applicabile. Per contro, l'azione preventiva dell'organismo di regolamentazione sarebbe oggetto di norme distinte, previste al paragrafo 2 di detto articolo. Inoltre, dal medesimo articolo, paragrafi 6 e 9, risulterebbe che l'organismo di regolamentazione dispone di un ampio margine di discrezionalità. Così, investito di una denuncia, esso potrebbe adottare le «misure necessarie per rimediare alla situazione» e, quando agisce d'ufficio, le «misure adeguate per correggere le discriminazioni».

31 Tale interpretazione dell'articolo 56 della direttiva 2012/34 sarebbe corroborata dagli obiettivi perseguiti da quest'ultima. Dai suoi considerando 42 e 76 risulterebbe che la direttiva 2012/34 mira, in particolare, a garantire l'accesso non discriminatorio delle imprese di trasporto ferroviario all'infrastruttura e che spetta all'organismo di regolamentazione vigilare sulla realizzazione di tale obiettivo.

32 Il giudice del rinvio sottolinea al riguardo che, a suo avviso, la procedura di controllo preventivo che era prevista dal diritto tedesco e che consentiva all'organismo di regolamentazione di pronunciarsi sui principi di imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura prima della loro entrata in vigore non poteva ovviare alla mancanza di un controllo *ex post*.

33 Inoltre, tale giudice ritiene che la sentenza del 9 novembre 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) confermi l'esistenza di un diritto al «rimborso» dei canoni indebitamente percepiti in passato, pur subordinandone l'esercizio a un previo accertamento della natura illecita di tali canoni da parte dell'organismo di regolamentazione. Di conseguenza, se tale organismo non fosse competente ad esaminare canoni il cui periodo di applicazione sia scaduto, le imprese di trasporto ferroviario sarebbero private del loro diritto a un ricorso effettivo e, al contempo, il gestore dell'infrastruttura continuerebbe a beneficiare dei canoni illeciti.

34 Per contro, il giudice del rinvio dubita che il diritto dell'Unione esiga che detto organismo possa pronunciarsi esso stesso sugli importi dei canoni da rimborsare o ordinare il loro rimborso. Infatti, nonostante il contesto normativo, il rapporto tra le imprese di trasporto ferroviario e i gestori dell'infrastruttura sarebbe di natura contrattuale e rientrerebbe naturalmente nella competenza dei giudici civili.

35 A tutti gli effetti, il giudice del rinvio sottolinea che, per decidere le controversie ad esso sottoposte, non è necessario stabilire se gli articoli 66 e seguenti dell'ERegG, che costituiscono il fondamento delle domande delle ricorrenti nel procedimento principale, debbano essere interpretati conformemente al diritto dell'Unione o se, tenuto conto della sentenza dell'8 luglio 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), l'articolo 56 della direttiva 2012/34 sia direttamente applicabile.

36 In tali circostanze, il Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva [2012/34] debba essere interpretato nel senso che un reclamo può essere efficacemente proposto avverso un sistema di imposizione dei canoni anche quando il periodo di validità del canone da esaminare sia già scaduto (reclamo contro un cosiddetto canone pregresso).

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione: se l'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva [2012/34] debba essere interpretato nel senso che, in caso di controllo *ex post* di canoni pregressi, l'organismo di regolamentazione può dichiararli inefficaci con effetto *ex tunc*.

3) In caso di risposta affermativa alla prima e alla seconda questione: se l'interpretazione dell'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva [2012/34] non osti ad una normativa nazionale che esclude la possibilità di un controllo *ex post* dei canoni pregressi con effetto *ex tunc*.

4) In caso di risposta affermativa alla prima e alla seconda questione: se l'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva [2012/34] debba essere interpretato nel senso che le misure correttive ivi previste e rientranti nella competenza dell'organismo di regolamentazione sul piano delle conseguenze giuridiche possono altresì, in sostanza, prevedere il rimborso dei canoni illegittimamente riscossi dal gestore dell'infrastruttura, sebbene le domande di rimborso delle imprese ferroviarie nei confronti dei gestori dell'infrastruttura possano essere fatte valere in sede civile.

5) In caso di risposta negativa alla prima e alla seconda questione: se il diritto di reclamo avverso i canoni pregressi discenda comunque dall'articolo 47, paragrafo 1, della [Carta dei diritti fondamentali] e dall'articolo 19, paragrafo 1, secondo comma, del Trattato sull'Unione europea (TUE), qualora, in assenza di una decisione sul reclamo adottata dall'organismo di regolamentazione, il rimborso dei canoni pregressi illegittimi sia precluso dalle disposizioni di diritto civile nazionale, conformemente alla giurisprudenza della Corte nella sentenza del 9 novembre 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834)».

Procedimento dinanzi alla Corte

37 Con lettera pervenuta alla Corte il 29 giugno 2023, ossia dopo la conclusione dei procedimenti scritti e orali, il giudice del rinvio ha informato la Corte di aver chiuso, con decisione del 27 giugno 2023, il procedimento pendente dinanzi ad essa per quanto riguarda la Ostseeland Verkehrs GmbH, per il motivo che quest'ultima ha rinunciato al suo ricorso.

Sulle questioni pregiudiziali

Osservazioni preliminari

38 In via preliminare, occorre osservare che le questioni sollevate riguardano la direttiva 2012/34, mentre i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui trattasi nel procedimento principale sono stati fissati e riscossi nella vigenza della direttiva che l'ha preceduta, vale a dire la direttiva 2001/14. Per contro, è solo dopo la scadenza del termine di trasposizione della direttiva 2012/34 che le ricorrenti nel procedimento principale hanno adito l'organismo di regolamentazione del settore ferroviario tedesco, vale a dire l'Agenzia federale delle reti, chiedendo allo stesso in particolare, di dichiarare l'illegittimità di tali canoni.

39 Ciò premesso, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 25 delle sue conclusioni, nel caso di specie, non è necessario stabilire se occorra applicare la direttiva 2012/34 o la direttiva 2001/14. Infatti, le norme menzionate dal giudice del rinvio, vale a dire quelle previste all'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34 corrispondono, in sostanza, alle norme che figuravano all'articolo 30, paragrafi 2, 3 e 5, della direttiva 2001/14 (v., in tal senso, sentenza del 27 ottobre 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punto 64). Ne consegue che, in linea di principio, la loro interpretazione deve essere la stessa e che, di conseguenza, la giurisprudenza della Corte relativa all'interpretazione di tali disposizioni della direttiva 2001/14 si applica *mutatis mutandis* alle disposizioni equivalenti della direttiva 2012/34.

40 Ciò premesso, occorre rispondere alle questioni sollevate facendo riferimento, al pari del giudice del rinvio, alla direttiva 2012/34.

Sulle prime tre questioni

41 Con le sue questioni dalla prima alla terza, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34 debba essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa di uno Stato membro che esclude qualsiasi competenza dell'organismo di regolamentazione, investito di una domanda fondata sul paragrafo 1 di tale disposizione, a verificare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura il cui periodo di applicazione sia scaduto e ad accertare la loro invalidità con effetto *ex tunc*.

42 A tal proposito, occorre rilevare che, come la direttiva 2001/14 che l'ha preceduta (v., in tal senso, sentenza del 27 ottobre 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punto 59 e giurisprudenza citata), la direttiva 2012/34 ha lo scopo di garantire un accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria, in particolare imponendo, come risulta dal considerando 42 della medesima, che i sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione della capacità consentano una concorrenza leale nella fornitura dei servizi ferroviari.

43 Come risulta dalla giurisprudenza della Corte, la competenza esclusiva dell'organismo di regolamentazione a conoscere di qualsiasi controversia rientrante nell'ambito di applicazione dell'articolo 56, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 è giustificata da questi stessi obiettivi e implica i poteri specifici conferitigli dai paragrafi 1, 6 e 9 di tale articolo (v., per analogia, sentenza del 27 ottobre 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punto 60).

44 In particolare, ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34, qualora tale organismo riceva una denuncia, spetta ad esso adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione, fatto salvo il suo potere di adottare, se necessario d'ufficio, misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i «richiedenti» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 19, di tale direttiva, vale a dire, in particolare, le imprese ferroviarie, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questo mercato (v., in tal senso, sentenza del 3 maggio 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, punti 55, 56 e 61).

45 Emerge inoltre da tale articolo 56, paragrafo 9, che gli effetti delle decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione non sono limitati alle sole parti della controversia a esso sottoposta, ma sono vincolanti per tutte le parti interessate del settore ferroviario, sia per le imprese di trasporto sia per i gestori dell'infrastruttura. Pertanto tale organismo è in grado di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura da parte di tutte le imprese interessate e il mantenimento di una concorrenza leale nel settore della prestazione di servizi ferroviari (v., per analogia, sentenza del 27 ottobre 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punto 66 e giurisprudenza ivi citata).

46 In tali circostanze l'organismo di regolamentazione, al quale spetta garantire l'osservanza dei rispettivi obblighi sia da parte dei gestori dell'infrastruttura, sia da parte degli operatori dei servizi ferroviari, è tenuto, quando è investito del ricorso di un'impresa di trasporto ferroviario, a esaminare, secondo la formulazione stessa dell'articolo 56, paragrafo 1, della direttiva 2012/34, i trattamenti ingiusti o discriminatori e qualsiasi altro pregiudizio, il che include segnatamente le questioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura (v., per analogia, sentenza del 27 ottobre 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punto 73).

47 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 66 delle sue conclusioni, la facoltà delle imprese di trasporto ferroviario di adire l'organismo di regolamentazione ha il suo rovescio nel potere di tale organismo di verificare la legittimità delle decisioni del gestore dell'infrastruttura in materia di canoni, come confermato dall'articolo 56, paragrafo 6, della direttiva 2012/34, nella parte in cui prevede che detto organismo garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi alle disposizioni del capo IV, sezione 2, di tale direttiva, che disciplinano i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, e non siano discriminatori.

48 Ne consegue che l'organismo di regolamentazione, adito sulla base dell'articolo 56, paragrafo 1, della direttiva 2012/34, non può validamente negare la propria competenza a statuire sulla legittimità dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura riscossi nel passato (v., per analogia, sentenza del 27 ottobre 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punti 74 e 87).

49 In particolare, la competenza di un siffatto organismo a controllare la legittimità dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura non può dipendere dalla circostanza che esso sia stato adito prima o dopo la scadenza dei rispettivi periodi di applicazione di tali canoni.

50 Da un lato, dalla formulazione stessa dell'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34, risulta che le competenze attribuite all'organismo di regolamentazione non sono in alcun modo connesse a tali periodi di applicazione.

51 Tale constatazione è corroborata dal fatto che la direttiva 2012/34 non determina detti periodi né limita l'applicabilità dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura o dei sistemi di imposizione dei diritti sottostanti ad una certa durata. In particolare, al pari dell'articolo 3 della direttiva 2001/14, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), di quest'ultima e con il suo allegato I, l'articolo 27 della direttiva 2012/34, in combinato disposto con l'articolo 3, punto 26, di quest'ultima e con il suo allegato IV, si limita a prevedere l'obbligo del gestore dell'infrastruttura di pubblicare un prospetto informativo della rete che stabilisce, in particolare, le condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, compresi i principi di imposizione dei diritti, le tariffe e i canoni, senza limitare la durata di validità di tale documento.

52 Una limitazione della durata di validità dei canoni o dei sistemi di imposizione dei diritti sottostanti non può neppure essere dedotta dalle regole relative all'orario di servizio annuale. Infatti, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 28, della direttiva 2012/34, in combinato disposto con l'allegato VII della stessa, come avveniva nel caso dell'articolo 2, lettera m), della direttiva 2001/14, in combinato disposto con l'allegato III della stessa, l'orario di servizio ha certamente solo un periodo di validità limitato ad un anno. Tale orario di servizio si limita tuttavia a recensire «i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata» e non riguarda dunque le tariffe e i canoni.

53 Dall'altro lato, un'interpretazione dell'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34, secondo la quale i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura già riscossi da un gestore dell'infrastruttura possono essere contestati solo durante il periodo di validità della tariffa sottostante pregiudicherebbe l'efficacia del sistema di controllo istituito da tale disposizione e, pertanto, la realizzazione degli obiettivi perseguiti da tale direttiva.

54 In effetti, una tale interpretazione ostacolerebbe il compito dell'organismo di regolamentazione che, come risulta dai punti da 42 a 47 della presente sentenza, è quello di garantire la parità di accesso all'infrastruttura per tutte le imprese interessate e il mantenimento di una concorrenza leale nel settore della fornitura di servizi ferroviari. Essa sarebbe inoltre tale da limitare indebitamente il diritto delle imprese di trasporto ferroviario di adire l'organismo di regolamentazione con una contestazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e, se del caso, di sottoporre la decisione adottata da tale organismo a un controllo giurisdizionale dinanzi al giudice competente a tal fine, sancito dall'articolo 56, paragrafi 1, 9 e 10 della direttiva 2012/34 (v., per analogia, sentenza dell'8 luglio 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, punto 57).

55 Peraltro, la competenza dell'organismo di regolamentazione a verificare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura riscossi nel passato, indipendentemente dalla questione se i loro rispettivi periodi di applicazione siano già scaduti, implica necessariamente, come sottolineato dall'avvocato generale ai paragrafi 44, 45, 47 e 48 delle sue conclusioni, che tale organismo possa accertare, se del caso, l'invalidità di tali diritti con effetto *ex tunc*.

56 In particolare, limitare la competenza dell'organismo di regolamentazione all'adozione di decisioni con effetto unicamente per il futuro potrebbe privare ampiamente di senso il controllo dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura riscossi nel passato e pregiudicherebbe così l'effetto utile dell'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34.

57 In tali circostanze, è giocoforza constatare che tali disposizioni ostano alla normativa di uno Stato membro che prevede che l'organismo di regolamentazione non sia competente né a controllare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura il cui periodo di applicazione sia scaduto né a accertare, se del caso, la loro invalidità con effetto *ex tunc*.

58 Dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta ed è stato confermato all'udienza dinanzi alla Corte che, nel caso di specie, una siffatta limitazione della competenza dell'organismo di regolamentazione tedesco può derivare dall'articolo 68, paragrafo 3, dell'ERegG.

59 Infine occorre ricordare che il principio del primato del diritto dell'Unione impone ai giudici nazionali, in particolare al fine di garantire l'effettività dell'insieme delle disposizioni del diritto dell'Unione, di interpretare il loro diritto interno, per quanto possibile, in modo conforme al diritto dell'Unione [sentenza dell'8 marzo 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Effetto diretto), C-205/20, EU:C:2022:168, punto 35 e giurisprudenza ivi citata].

60 L'obbligo di interpretazione conforme del diritto nazionale, tuttavia, è soggetto ad alcuni limiti e non può, in particolare, servire da fondamento ad un'interpretazione *contra legem* del diritto nazionale [sentenza dell'8 marzo 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Effetto diretto), C-205/20, EU:C:2022:168, punto 36 e giurisprudenza ivi citata].

61 Occorre altresì ricordare che il principio del primato impone al giudice nazionale che è incaricato di applicare, nell'ambito della propria competenza, le disposizioni di diritto dell'Unione, l'obbligo, ove non possa procedere a un'interpretazione della normativa nazionale conforme alle prescrizioni del diritto dell'Unione, di garantire la piena efficacia delle prescrizioni di tale diritto nell'ambito della controversia di cui è investito, disapplicando all'occorrenza, di propria iniziativa, qualsiasi normativa o prassi nazionale, anche posteriore, contraria a una disposizione del diritto dell'Unione che abbia effetto diretto, senza dover chiedere o attendere la previa rimozione di tale normativa o prassi nazionale in via legislativa o mediante qualsiasi altro procedimento costituzionale [sentenze del 24 giugno 2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, punti 58 e 61, nonché dell'8 marzo 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Effetto diretto), C-205/20, EU:C:2022:168, punto 37].

62 Per quanto riguarda il diritto di ricorso amministrativo e giurisdizionale delle imprese di trasporto ferroviario, previsto all'articolo 56, paragrafi 1, 9 e 10, della direttiva 2012/34, tali disposizioni sono incondizionate e sufficientemente precise e sono, pertanto, dotate di effetto diretto. Ne consegue che esse vincolano tutte le autorità degli Stati membri, vale a dire non soltanto i giudici nazionali, ma anche tutti gli organi amministrativi, comprese le autorità decentrate, e tali autorità sono tenute a darvi applicazione (v., in tal senso, sentenze del 22 giugno 1989, Costanzo, 103/88, EU:C:1989:256, punto 33, e dell'8 luglio 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, punto 58).

63 Di conseguenza, spetta non solo al giudice del rinvio, ma anche, se del caso, all'Agenzia federale delle reti interpretare, per quanto possibile, l'articolo 68, paragrafo 3, dell'ERegG in modo conforme all'articolo 56, paragrafi 1, 9 e 10, della direttiva 2012/34 e, nell'ipotesi in cui una siffatta interpretazione dovesse essere considerata *contra legem*, disapplicare tale disposizione del diritto tedesco al fine di consentire alle imprese di trasporto ferroviario di esercitare il loro diritto di contestare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura riscossi nel passato.

64 Occorre inoltre sottolineare che né l'articolo 56, paragrafi 1, 9 e 10, della direttiva 2012/34, né un'altra disposizione di tale direttiva prevedono un termine alla scadenza del quale le imprese non possono più contestare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura.

65 Ciò premesso, come ha sottolineato, in sostanza, l'avvocato generale al paragrafo 36 delle sue conclusioni, spetta a ciascuno Stato membro, in conformità al principio dell'autonomia procedurale, stabilire limiti temporali ragionevoli per i ricorsi con cui i richiedenti, tra cui le imprese di trasporto ferroviario, chiedono all'organismo di regolamentazione, ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 1, della direttiva 2012/34, di controllare la legittimità delle decisioni adottate dal gestore dell'infrastruttura per quanto riguarda, in particolare, il sistema di imposizione dei canoni e il livello o la struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, fatto salvo il rispetto dei principi di equivalenza ed effettività (v., per analogia, sentenze del 28 novembre 2000, Roquette Frères, C-88/99, EU:C:2000:652, punti 20 e 21, e del 19 dicembre 2019, Cargill Deutschland, C-360/18, EU:C:2019:1124, punto 46).

66 Inoltre, occorre rilevare che gli obiettivi perseguiti dalla direttiva 2012/34 devono essere realizzati nel diritto interno nel rispetto delle esigenze di certezza del diritto, il che implica, per quanto riguarda tali limiti temporali, che gli Stati membri devono prevedere una disciplina in materia di termini sufficientemente precisa, chiara e comprensibile che permetta ai singoli di riconoscere i propri diritti e i propri doveri (v., per analogia, sentenza del 18 ottobre 2012, Pelati, C-603/10, EU:C:2012:639, punto 36 e giurisprudenza ivi citata).

67 Nelle osservazioni scritte presentate alla Corte e all'udienza del 15 giugno 2023 è stato sostenuto che il diritto tedesco non prevede un termine specifico per la presentazione di ricorsi ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 1, della direttiva 2012/34. Tuttavia, non spetta alla Corte pronunciarsi sull'interpretazione del diritto tedesco. Spetta al giudice del rinvio individuare le norme sulla prescrizione e sulla decadenza previste da tale diritto che possono applicarsi alle domande delle ricorrenti nel procedimento principale, verificare che tali norme prevedano una disciplina in materia di termini sufficientemente precisa, chiara e comprensibile, nonché stabilire se tali domande siano state presentate entro i termini impartiti.

68 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni dalla prima alla terza dichiarando che l'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa di uno Stato membro che esclude qualsiasi competenza dell'organismo di regolamentazione, investito di una domanda fondata sul paragrafo 1 di tale articolo, a verificare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura il cui periodo di applicazione è scaduto e ad accertare la loro invalidità con effetto *ex tunc*.

Sulla quarta questione

69 Con la sua quarta questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34 debba essere interpretato nel senso che esso impone che l'organismo di regolamentazione possa ordinare il rimborso dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura qualora il diritto nazionale conferisca tale competenza ai giudici civili.

70 A questo proposito, occorre ricordare, come risulta dal punto 44 della presente sentenza, che, ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34, quando a un organismo di regolamentazione viene presentata una denuncia, esso adotta le misure necessarie per rimediare

alla situazione, fatto salvo il suo potere di adottare, se necessario d'ufficio, misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, vale a dire, in particolare, le imprese ferroviarie, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questo mercato.

71 Dalla risposta alle questioni dalla prima alla terza risulta che tale disposizione richiede che l'organismo di regolamentazione sia competente, in particolare, ad accertare l'invalidità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura con effetto *ex tunc*. Ciò non vale, tuttavia, per quanto riguarda il rimborso di tali canoni.

72 Come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 73 e 75 delle sue conclusioni, al termine di un'analisi del tenore letterale dell'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34, tale disposizione non impone agli Stati membri di investire l'organismo di regolamentazione del potere di ordinare esso stesso il rimborso dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, ma consente loro, nell'ambito della loro autonomia procedurale, di concepire altri sistemi che implicano, ad esempio, che i giudici civili esaminino separatamente le domande di rimborso.

73 L'effettività dell'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34 non richiede neppure che l'organismo di regolamentazione possa, in ogni caso, statuire esso stesso sul rimborso dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura di cui ha accertato la natura illecita.

74 Da un lato, quando tale organismo accerta l'invalidità delle tariffe e dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura applicati da un gestore dell'infrastruttura, l'effetto vincolante delle sue decisioni per tutte le parti interessate del settore ferroviario, ricordato al punto 45 della presente sentenza, consente a queste ultime di conoscere con certezza i propri diritti e obblighi. Di conseguenza, al fine di consentire alle imprese che asseriscono di essere state oggetto di una discriminazione di far valere i loro diritti e di garantire così l'effettiva eliminazione delle distorsioni della concorrenza, non sembra indispensabile che il detto organismo determini anche gli importi esatti dei canoni indebitamente pagati al fine di ordinarne il rimborso.

75 Dall'altro lato, è vero che l'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34 impone all'organismo di regolamentazione di pronunciarsi su tutti i reclami entro un termine particolarmente breve. Tuttavia, se, in particolare per ragioni di certezza del diritto, tale organismo deve pronunciarsi al più presto sulla legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura contestati, che siano essi attualmente in vigore o che sia scaduto il loro periodo di applicazione, tali motivi non esigono che, dopo l'adozione di una decisione che accerta l'invalidità dei canoni di cui trattasi, gli importi da rimborsare, eventualmente maggiorati di interessi, siano determinati entro lo stesso termine.

76 Questa interpretazione dell'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34 è già stata confermata dalla Corte, la quale ha affermato che gli Stati membri possono prevedere che la decisione sul rimborso dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura riscossi in eccesso sia adottata non dall'organismo di regolamentazione, ma dai giudici civili che statuiscono, in applicazione del diritto civile, a condizione, tuttavia, che tale organismo si sia pronunciato previamente sulla natura illecita di tali canoni (v., in tal senso, sentenza del 9 novembre 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punto 97).

77 A tal riguardo, occorre ancora sottolineare, al pari dell'avvocato generale al paragrafo 75 delle sue conclusioni, che quando gli Stati membri determinano, nel loro diritto nazionale, i mezzi di ricorso che consentono di obbligare un gestore dell'infrastruttura a rimborsare canoni per

l'utilizzo dell'infrastruttura riscossi in eccesso e, in particolare, quando scelgono di conferire, a tal fine, una competenza esclusiva ai giudici civili, essi sono tenuti a rispettare i principi di equivalenza e di effettività.

78 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla quarta questione dichiarando che l'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che esso non richiede che l'organismo di regolamentazione possa ordinare esso stesso il rimborso dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura quando il diritto nazionale, fatto salvo il rispetto dei principi di equivalenza e di effettività, conferisce tale competenza ai giudici civili.

Sulla quinta questione

79 Alla luce della risposta data alle questioni dalla prima alla terza, non occorre più rispondere alla quinta questione, che è stata posta solo nell'ipotesi in cui la Corte avesse risposto negativamente alla prima e alla seconda questione.

Sulle spese

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

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

1) **L'articolo 56, paragrafi 1, 6 e 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico,**

   deve essere interpretato nel senso che:

   esso osta a una normativa di uno Stato membro che esclude qualsiasi competenza dell'organismo di regolamentazione, investito di una domanda fondata sul paragrafo 1 di tale articolo, a verificare la legittimità dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura il cui periodo di applicazione sia scaduto e ad accertare la loro invalidità con effetto *ex tunc*.

2) **L'articolo 56, paragrafo 9, della direttiva 2012/34**

   deve essere interpretato nel senso che:

   esso non richiede che l'organismo di regolamentazione possa ordinare esso stesso il rimborso dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura quando il diritto nazionale, fatto salvo il rispetto dei principi di equivalenza e di effettività, conferisce tale competenza ai giudici civili.

Firme