

Causa C-12/20**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

13 gennaio 2020

Giudice del rinvio:

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Tribunale amministrativo superiore del Land Renania settentrionale-Vestfalia, Germania)

Data della decisione di rinvio:

10 dicembre 2019

Ricorrente:

DB Netz AG

Resistente:

Repubblica federale di Germania

Oggetto del procedimento principale

Controllo da parte degli organismi di regolamentazione del prospetto informativo della rete riguardante la richiesta di tracce ferroviarie internazionali in corridoi merci ai sensi del regolamento (UE) n. 913/2010, nello specifico: controllo di una modifica prevista dalla ricorrente al punto 4.2.5.1 del proprio prospetto informativo della rete 2016 (cancellazione di un periodo)

Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale

Interpretazione del regolamento (UE) n. 913/2010 e della direttiva 2012/34/UE; articolo 267 TFUE

Questioni pregiudiziali

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

2. Qualora alla prima questione venga fornita una risposta nel senso che la procedura di cui al punto 1 debba essere disciplinata esclusivamente dal prospetto informativo della rete dei gestori dell'infrastruttura interessati da un corridoio merci, se il riesame del prospetto informativo della rete da parte di un organismo nazionale di regolamentazione sia, a tal riguardo, soggetto all'articolo 20 del regolamento (UE) n. 913/2010 ovvero se, del pari esclusivamente, alle disposizioni della direttiva 2012/34/CE e alla relativa normativa nazionale di trasposizione.

a) Nel caso in cui il riesame sia soggetto all'articolo 20 del regolamento (UE) n. 913/2010, se sia compatibile con le disposizioni di tale articolo il fatto che un organismo nazionale di regolamentazione si opponga ad una disciplina contenuta nel prospetto informativo della rete, come quella menzionata al punto 1, senza procedere a tal riguardo di concerto e in modo sostanzialmente uniforme con gli organismi di regolamentazione degli altri Stati interessati dal corridoio merci o quantomeno senza consultarli preventivamente al fine di stabilire un *modus procedendi* comune.

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

3. Nel caso in cui la risposta alla prima questione sia nel senso che il comitato di gestione di un corridoio merci sia autorizzato a stabilire la procedura di cui al punto 1, se, in forza dell'articolo 20 del regolamento (UE) n. 913/2010 o delle disposizioni della direttiva 2012/34/UE e della relativa normativa nazionale di

trasposizione, un organismo nazionale di regolamentazione possa riesaminare il prospetto informativo della rete di un gestore dell'infrastruttura al di là della sua conformità sostanziale con la procedura stabilita dal comitato di gestione e, se del caso, ad opporvisi qualora contenga disposizioni relative alla procedura medesima. In caso di risposta affermativa, come debba risponderci alle questioni sollevate al punto 2, lettere a) e b), alla luce di tale potere dell'organismo di regolamentazione.

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

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

Disposizioni pertinenti di diritto dell'Unione

Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, articolo 13, paragrafo 1 («Sportello unico per le domande di capacità di infrastruttura»), articolo 14 («Capacità assegnata ai treni merci»), paragrafi 1 e 9, articolo 20 («Organismi di regolamentazione»), paragrafi 1 e 3, considerando 7, 25, 26

Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, articolo 27 («Prospetto informativo della rete»), paragrafi 1 e 2, articolo 57 («Cooperazione tra organismi di regolamentazione»), paragrafo 1, allegato IV («Contenuto del prospetto informativo della rete»), punto 3, lettera a)

Disposizioni nazionali pertinenti

Allgemeines Eisenbahngesetz (legge generale sulle ferrovie), articolo 14 («Accesso all'infrastruttura ferroviaria») paragrafo 1, articolo 14d («Obblighi speciali di comunicazione dei gestori pubblici dell'infrastruttura ferroviaria») punto 6, articolo 14e («Controllo preliminare da parte dell'autorità di regolamentazione»), paragrafi 1 e 3

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (regolamento sull'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria), articoli 3, 4, 6, allegato 1, punto 1, lettera a), allegato 2, punto 3, lettera a)

Breve esposizione dei fatti e del procedimento

- 1 La ricorrente, nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, è tenuta, in attuazione dell'articolo 27 della direttiva 2012/34 e conformemente all'articolo 4 della Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (regolamento sull'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; in prosieguo: l'«EIBV»), ad elaborare e pubblicare un prospetto informativo della rete (in prosieguo: il «PIR»). Il PIR deve inoltre fornire informazioni su principi e criteri di assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. Ciò include anche le informazioni sullo svolgimento e sui termini della procedura di assegnazione della capacità d'infrastruttura ferroviaria, in particolare sulla procedura di presentazione delle richieste di tracce ferroviarie da parte di soggetti legittimati all'accesso presso il gestore dell'infrastruttura ferroviaria.
- 2 Nel 2015 i comitati esecutivi competenti per i corridoi merci (v. articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010) si accordavano su quadri comuni ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, definendoli rispettivamente per il corridoio di loro competenza. L'articolo 8 di tali quadri tra loro identici determinava i principi relativi al funzionamento del cosiddetto *Corridor One Shop Stop* (ovvero del cosiddetto «sportello unico», v. articolo 13, paragrafo 1, del regolamento), prevedendo, in particolare, al successivo paragrafo 2, che la capacità del corridoio dovesse essere resa pubblica e assegnata attraverso un sistema internazionale di richieste concertato, per quanto possibile, con gli altri corridoi merci. Il tenore letterale della disposizione dell'articolo 8, paragrafo 2, dei quadri (dei corridoi merci) era il seguente: «*The corridor capacity shall be published and allocated via an international path request coordination system, which is as far as possible harmonised with the other rail freight corridors*».
- 3 Nel contempo, i comitati di gestione (v. articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 913/2010) dei corridoi merci, con la partecipazione della ricorrente, decidevano che le richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria per tracce ferroviarie internazionali prestabilite potessero essere presentate al rispettivo sportello esclusivamente attraverso lo strumento elettronico di prenotazione *Path Coordination System* (in prosieguo: il «PCS»), pubblicando tali disposizioni nel

Libro 4 del *Corridor Information Document* (in prosieguo: il «CID») relativo al corridoio merci.

- 4 Il 31 agosto 2015 la ricorrente comunicava alla Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) in qualità di organismo nazionale di regolamentazione la prevista modifica del proprio prospetto informativo della rete per il 2016 (in prosieguo: il «PIR 2016»). Oggetto della modifica prevista dalla ricorrente era, *inter alia*, una disposizione riportata al punto 4.2.5.1 del PIR 2016 concernente la procedura per la richiesta di capacità d'infrastruttura ferroviaria su tracce ferroviarie prestabilite nei corridoi merci di cui al regolamento n. 913/2010 presso il relativo sportello rispettivamente competente. In dettaglio, il punto 4.2.5.1 del PIR 2016 prevedeva che le richieste delle tracce potessero essere presentate, in linea di principio, solo tramite PCS (primo periodo), disponendo altresì che, in caso di guasto tecnico del PCS, dovesse essere possibile richiedere le tracce tramite un apposito modulo messo a disposizione dall'associazione RailNetEurope presso lo sportello (terzo periodo, in prosieguo: il «terzo periodo» ovvero il «testo controverso»).
- 5 Con tale modifica la ricorrente intendeva sopprimere, senza sostituirlo, l'uso del modulo di richiesta previsto come soluzione alternativa in caso di guasto tecnico del PCS, vale a dire il terzo periodo del punto 4.2.5.1 del PIR 2016 relativa al caso di specie, in base al rilievo che l'uso del modulo di richiesta non era contemplato dalle disposizioni sulla presentazione della richiesta adottate e rese pubbliche dai comitati di gestione dei corridoi merci. Inoltre, il modulo di richiesta sarebbe concepito solo con riguardo ad altre tracce ferroviarie internazionali. Esso non sarebbe adeguato con riguardo alle domande di capacità d'infrastruttura ferroviaria su tracce internazionali prestabilite in quanto non consentirebbe di ottenere tutte le informazioni a tal fine necessarie.
- 6 Nella propria decisione del 22 settembre 2015, la Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) si pronunciava in senso contrario alla modifica prevista, con la conseguenza che la modifica stessa – avente effetti anche sulle relazioni contrattuali avviate dalla ricorrente sulla base del suo PIR 2016 e tuttora in essere – non può entrare in vigore. L'opposizione della ricorrente veniva respinta dalla Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti), la quale, a sostegno della propria decisione, affermava che la disposizione di cui al punto 4.2.5.1 del PIR 2016, nel caso in cui il testo contestato venisse soppresso senza essere sostituito, violerebbe l'obbligo della ricorrente di garantire l'uso non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da essa gestita e la fornitura non discriminatoria dei servizi obbligatori da essa offerti, incluso il trattamento delle richieste di tracce ferroviarie. In base alle disposizioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, il momento del ricevimento della richiesta potrebbe risultare determinante ai fini della decisione. In caso di guasto tecnico di PCS, ai legittimati all'accesso dovrebbe essere garantita una diversa forma di presentazione della richiesta come soluzione alternativa. Pertanto, spetterebbe alla ricorrente proporre una disposizione conforme ai requisiti di legge in luogo della prevista

soppressione senza sostituzione del testo contestato di cui al punto 4.2.5.1 del PIR 2016.

- 7 Il 15 marzo 2016 la ricorrente proponeva ricorso dinanzi al Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia, Germania), il quale lo respingeva con sentenza del 20 aprile 2018. Tale sentenza è stata ora impugnata dalla ricorrente.

Principali argomenti delle parti nel procedimento principale

- 8 Dinanzi al Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia, Germania), la ricorrente ha già contestato il potere della Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) di esaminare le disposizioni contemplate al punto 4.2.5.1 del PIR 2016 e di opporsi alle modifiche previste. Ai sensi del regolamento n. 913/2010, l'organizzazione della procedura di richiesta presso lo sportello spetterebbe esclusivamente ai comitati esecutivi e di gestione rispettivamente competenti. Le decisioni di questi ultimi, come il regolamento medesimo, avrebbero la prevalenza sul diritto nazionale e non sarebbero soggette al controllo degli organismi nazionali di regolamentazione. La Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) avrebbe il potere di esaminare le informazioni come quelle fornite nel punto 4.2.5.1 del PIR 2016 solo in ordine alla loro conformità alle disposizioni adottate dal comitato di gestione. Sebbene l'organizzazione della procedura di richiesta presso lo sportello fosse soggetta al controllo degli organismi nazionali di regolamentazione, la Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) in forza dell'articolo 20, paragrafo 1, primo periodo, del regolamento n. 913/2010 avrebbe dovuto procedere solo di concerto con gli altri organismi nazionali di regolamentazione interessati. Inoltre, la decisione della Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) risulterebbe errata anche nel merito. Non sarebbe necessaria una soluzione alternativa, poiché la presentazione di una richiesta tramite il PCS sarebbe sufficientemente affidabile. Ai soggetti legittimati all'accesso potrebbe essere garantita un'affidabilità tecnica del sistema pari quantomeno al 98,5%.
- 9 La resistente ha sostenuto, in particolare, che l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria continuerebbe ad essere soggetta alle norme nazionali generali sulla concessione dell'accesso basate sulla direttiva 2012/34. Le disposizioni relative alla procedura di richiesta presso lo sportello costituirebbero dunque il contenuto necessario del PIR che la ricorrente è tenuta a redigere e sarebbero soggette, sotto tale profilo, anche al controllo completo della Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) in qualità di organismo nazionale di regolamentazione. Il regolamento n. 913/2010 non conferirebbe al comitato di gestione di un corridoio merci il potere di adottare norme vincolanti circa l'organizzazione della procedura di richiesta e prevalenti sul diritto nazionale. Al contrario, la procedura di richiesta dovrebbe essere organizzata secondo quanto consentito ovvero prescritto dai PIR dei gestori dell'infrastruttura interessati, sottoposti all'esame e all'approvazione degli organismi nazionali di regolamentazione. Se così non fosse, i gestori dell'infrastruttura dei corridoi merci

avrebbero la facoltà di istituire, di propria iniziativa, regole speciali per la domanda di capacità ferroviaria che sarebbero sottratte al controllo delle autorità di regolamentazione mirante a garantire alle imprese ferroviarie un accesso non discriminatorio.

Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale

- 10 L'Oberverwaltungsgericht (Tribunale amministrativo superiore del Land, Germania) remittente fa notare che, ai fini della decisione nel procedimento principale, è rilevante accertare la fondatezza dell'opposizione della Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) alla modifica del punto 4.2.5.1 del PIR 2016 prevista dalla ricorrente. Le disposizioni di cui occorre tener conto a tal riguardo comprendono, in particolare, il divieto di discriminazione sancito dall'articolo 14, paragrafo 1, dell'Allgemeines Eisenbahngesetz (legge generale sulle ferrovie; in prosieguo: l'«AEG»). Ai sensi dell'articolo 14e, paragrafo 1, punto 4, dell'AEG, la Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti), in qualità di autorità di regolamentazione competente, può opporsi alla prevista rifusione o modifica del PIR dopo aver ricevuto corrispondente comunicazione da parte di un'impresa pubblica di infrastrutture ferroviarie, ove essa non sia conforme alle disposizioni del diritto ferroviario in materia di accesso alle infrastrutture ferroviarie.
- 11 Questo giudice del rinvio, tuttavia, nutre dubbi sul fatto che la procedura di presentazione di richieste di capacità di infrastruttura di un corridoio merci presso lo sportello unico previsto dall'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010 possa essere disciplinata dalla ricorrente nel proprio PIR e sia conseguentemente soggetta al controllo da parte della Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) ai sensi dell'articolo 14e, paragrafo 1, punto 4, dell'AEG. Tale è il contesto della prima questione sollevata dal giudice del rinvio.
- 12 Con tale prima questione questo giudice remittente intende acclarare se la procedura di domanda di capacità ferroviaria ricada o meno nell'ambito di applicazione dell'articolo 27, paragrafi 1 e 2, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lettera a), della direttiva 2012/34. Per la soluzione negativa (e dunque a favore della tesi della ricorrente) depone il fatto che le disposizioni del regolamento n. 913/2010, complessivamente considerate, potrebbero eventualmente essere intese nel senso che l'accesso alla capacità di infrastruttura di un corridoio merci e il suo utilizzo siano soggetti ad un regime normativo autonomo. Nell'ambito di detto regime, al comitato di gestione da istituire per un corridoio merci a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento spetterebbe di stabilire la procedura di presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento e la relativa comunicazione ai soggetti legittimati all'accesso nel *Corridor Information Document* (in prosieguo: il «CID»). Pertanto, il comitato di gestione svolgerebbe per il corridoio merci esclusivamente quei compiti altrimenti

attribuiti ai gestori dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 27, paragrafi 1 e 2, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lettera a), della direttiva 2012/34.

- 13 Dalle disposizioni degli articoli 13, paragrafo 1, 14, paragrafi 1 e 9, 18, lettera c), in combinato disposto con il considerando 26 del regolamento n. 913/2010 non può tuttavia desumersi espressamente che il comitato di gestione abbia il potere di stabilire la procedura di presentazione delle richieste presso lo sportello unico di cui all'articolo 13, paragrafo 1, di detto regolamento. Detto potere non risulta direttamente neanche da altre disposizioni del regolamento. Per contro, il legislatore dell'Unione ha espressamente previsto, all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento, il potere del comitato esecutivo di definire un quadro. Qualora il legislatore dell'Unione avesse inteso disciplinare anche un potere esclusivo del comitato di gestione di stabilire la procedura di richiesta ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento, l'avrebbe probabilmente fatto in maniera parimenti esplicita.
- 14 Non può tantomeno desumersi espressamente da alcun passo delle disposizioni del regolamento n. 913/2010 che l'accesso alla capacità d'infrastruttura assegnata a un corridoio merci e il suo utilizzo non siano più soggetti al regime normativo generale di cui alla direttiva 2012/34. In tal senso depone il considerando 7 del regolamento. Ciò induce ragionevolmente a ritenere (in linea con l'interpretazione giuridica della resistente) che la procedura di presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura sia soggetta alle disposizioni generali del diritto ferroviario di cui all'articolo 27, paragrafi 1 e 2, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lettera a), della direttiva 2012/34, anche laddove tale capacità faccia parte della capacità di infrastruttura di un corridoio merci e la presentazione della richiesta abbia luogo presso lo sportello unico di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010. In tale ultimo caso, l'attività dello sportello unico dovrebbe basarsi sul PIR dei gestori dell'infrastruttura interessati, che in linea di principio è soggetto al controllo da parte degli organismi nazionali di regolamentazione
- 15 Occorre fornire una risposta alla seconda questione nel caso in cui la procedura di presentazione delle richieste di capacità, ai sensi dell'articolo 27, paragrafi 1 e 2, in combinato disposto con l'allegato IV, punto 3, lett. a), della direttiva 2012/34, nonché con la relativa normativa nazionale di trasposizione, debba essere anch'essa disciplinata dalla ricorrente nel proprio PIR, purché tale capacità faccia parte della capacità di infrastruttura di un corridoio merci ai sensi del regolamento n. 913/2010 e la presentazione della richiesta abbia luogo presso lo sportello unico di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento medesimo.
- 16 A parere di questo giudice remittente, non è chiaro se un organismo nazionale di regolamentazione possa agire senza la cooperazione degli organismi nazionali di regolamentazione degli altri Stati membri interessati da un corridoio merci e prescrivere al gestore dell'infrastruttura norme sull'organizzazione della procedura delle richieste presso lo sportello unico – come nel caso in esame ai fini

della predisposizione di una soluzione alternativa in caso di guasto tecnico del PCS.

- 17 A tal riguardo, con la seconda questione sub a), il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se un organismo nazionale di regolamentazione, in sede di riesame del PIR ai sensi dell'articolo 27 della direttiva 2012/34, sia tenuto a rispettare le disposizioni dell'articolo 20 del regolamento n. 913/2010, laddove i PIR contengano la disciplina della procedura di presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico previsto dall'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010. Qualora le disposizioni dell'articolo 20 del regolamento n. 913/2010 debbano essere rispettate in tutto o in parte, è necessario chiarire ulteriormente quali norme se ne desumano in circostanze come quelle ricorrenti nella specie, con riguardo all'attività di un organismo nazionale di regolamentazione. Ad esempio, l'obbligo di cooperazione degli organismi nazionali di regolamentazione di cui all'articolo 20, paragrafo 1, primo periodo, del regolamento, in particolare, potrebbe essere interpretato nel senso che un organismo nazionale di regolamentazione possa agire esclusivamente di concerto e in modo sostanzialmente uniforme con gli organismi nazionali di regolamentazione degli altri Stati interessati da un corridoio merci, nel caso in cui esso si opponga a una disciplina della la procedura di richiesta presso lo sportello unico di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento oppure che detto organismo debba, in ogni caso, coordinare la propria azione con gli altri organismi nazionali di regolamentazione.
- 18 Nel caso in cui l'articolo 20 del regolamento n. 913/2010 non dovesse trovare applicazione, con la sua seconda questione sub b), il giudice del rinvio chiede se, in circostanze come quelle di specie, dalla direttiva 2012/34 discendano obblighi analoghi a quelli richiamati supra richiamandosi, al riguardo, in particolare, all'articolo 57 di detta direttiva.
- 19 Occorre rispondere alla terza questione solo nel caso in cui il regolamento n. 913/2010 debba essere interpretato nel senso che il comitato di gestione di un corridoio merci avrebbe il potere di stabilire, in autonomia, la procedura di presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico di cui all'articolo 13, paragrafo 1, di tale regolamento, ad esempio imponendo – come nelle circostanze di specie – l'uso esclusivo di uno strumento elettronico di prenotazione. È pur vero che le norme nazionali dell'EIBV volte a trasporre la direttiva 2012/34 sanciscono solo il contenuto minimo dei PIR, cosicché alla ricorrente, in base al diritto nazionale, non sia precluso di riprodurre nel proprio PIR anche le regole adottate dal comitato di gestione di un corridoio merci. Ad avviso di questo giudice remittente, non è chiaro, tuttavia, se la Bundesnetzagentur (agenzia federale delle reti) possa riesaminare il PIR della ricorrente al di là della sua conformità sostanziale alle regole stabilite dal comitato di gestione.
- 20 Infine, nella misura in cui agli organismi nazionali di regolamentazione spetti – alla luce delle questioni finora sollevate – il potere di riesame della procedura di

presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura presso lo sportello unico di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 913/2010, la quarta questione mira ad acclarare la rilevanza del quadro normativo definito dal comitato esecutivo di un corridoio merci ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento medesimo nell'esercizio di tale potere. I comitati esecutivi dei corridoi merci interessati nel caso di specie hanno stabilito, all'articolo 8, paragrafo 2, del rispettivo quadro normativo, che la capacità del corridoio deve essere resa pubblica e assegnata attraverso un sistema internazionale di richieste, da concertare per quanto possibile con gli altri corridoi merci. Non è chiaro a questo giudice remittente quale sia la natura giuridica e la vincolatività di un quadro normativo ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento e se detto quadro sia soggetto all'interpretazione definitiva dei giudici nazionali o della Corte di giustizia dell'Unione europea.

- 21 La quinta questione è connessa a tale quesito e necessita di soluzione nel solo caso in cui la Corte di giustizia dell'Unione europea sia competente a dare un'interpretazione definitiva del quadro normativo.