

Causa C-144/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di presentazione:

27 marzo 2020

Giudice del rinvio:

Administratīvā rajona tiesa (Tribunale amministrativo distrettuale, Lettonia)

Data della decisione di rinvio:

26 marzo 2020

Ricorrenti

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Convenuta:

Valsts dzelzceļa administrācija (Amministrazione nazionale delle ferrovie)

(omissis)

ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

[Tribunale amministrativo distrettuale]

CON SEDE IN RIGA

ORDINANZA

(omissis) 26 marzo 2020

La Administratīvā rajona tiesa

(omissis)

[composizione dell'organo giurisdizionale]

(omissis) [informazioni relative ai rappresentanti delle parti]

avendo esaminato (omissis) la causa in materia amministrativa instaurata mediante il ricorso di annullamento proposto dalla società per azioni LatRailNet contro la decisione (omissis) dell'Amministrazione nazionale delle ferrovie del 27 giugno 2018 e mediante il ricorso di annullamento proposto dalla società per azioni di diritto pubblico Latvijas dzelzceļš contro la decisione (...) dell'Amministrazione nazionale delle ferrovie del 7 novembre 2018,

così statuisce

Fatti

- 1 Il 30 giugno 2017 la AS LatRailNet (incaricata dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria), odierna ricorrente, ha adottato le disposizioni (omissis) relative al «sistema di imposizione dei canoni» (in prosieguo: il «sistema di imposizione dei canoni»). Nella sezione II dell'allegato 3 di tale sistema, intitolata «Criteri quantitativi per la determinazione delle maggiorazioni applicabili in segmenti di mercato specifici», il punto 3 enuncia che, per il segmento di mercato [«]sab pak pas[»], il valore del criterio S_s è pari a 1, mentre il valore del criterio S_s applicabile in altri segmenti di mercato sarà determinato sulla base di una valutazione effettuata da un esperto.
- 2 Il 27 giugno 2018 la convenuta, l'Amministrazione nazionale delle ferrovie, organismo di regolamentazione del settore ferroviario, ha adottato una decisione (omissis) (in prosieguo: la «decisione impugnata»), con la quale ha imposto alla ricorrente di adeguare, entro il 24 agosto 2018, il sistema di imposizione dei canoni all'articolo 11¹, paragrafi 1 e 7, del Dzelzceļa likums (legge sulle ferrovie), al fine di stabilire criteri di valutazione della maggiorazione applicabile al segmento di mercato dei servizi di trasporto di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, escludendo da essi le spese precedentemente programmate coperte dal bilancio statale o dai bilanci degli enti locali che i vettori di passeggeri non possano coprire con le entrate derivanti dal trasporto.

La decisione impugnata stabilisce che, ai sensi delle disposizioni relative al sistema di imposizione dei canoni, il canone per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio (in prosieguo: il «canone per l'utilizzo dell'infrastruttura») viene calcolato come la somma dei costi diretti e delle maggiorazioni per un determinato segmento di mercato. A sua volta, l'importo della maggiorazione per un determinato segmento di mercato è calcolato secondo la formula inclusa nel sistema di imposizione dei canoni, nella quale il principale fattore per determinare l'importo della maggiorazione è il coefficiente di ponderazione del mercato mcb_s , che descrive l'importo della maggiorazione consentito in una situazione di mercato in un determinato segmento di mercato, il cui livello è stabilito come il valore più alto nell'ambito dei criteri di valutazione C_s , V_s e S_s . Pertanto, se il mcb_s è pari a 0, la maggiorazione non si applica al segmento di mercato in questione, ma se il mcb_s è

pari a 1, al segmento di mercato di cui trattasi si applica la maggiorazione massima. In base alla sezione II dell'allegato 3 del sistema di imposizione dei canoni, intitolata «Criteri quantitativi per la determinazione delle maggiorazioni applicabili in segmenti di mercato specifici», il valore dei criteri C_s e V_s è 0, mentre il valore di S_s per il segmento di mercato del trasporto di passeggeri è fissato a 1. Poiché il valore più alto nell'ambito dei criteri di valutazione C_s , V_s e S_s per il segmento di mercato del trasporto di passeggeri è 1, occorre concludere che anche il valore del coefficiente di ponderazione del mercato mcb_s sarà fissato a 1. Di conseguenza, in base al sistema di imposizione dei canoni, al segmento di mercato del trasporto di passeggeri si applicherà automaticamente la maggiorazione massima, senza valutare la situazione di mercato del segmento in questione.

Poiché, conformemente alla legge sulle ferrovie e alla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (in prosieguo: la «direttiva 2012/34»), le maggiorazioni si applicano solo se la situazione del mercato lo consente, e tenuto conto del requisito secondo cui il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura non deve impedire l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico per quei segmenti di mercato che possano coprire almeno i costi diretti, l'Amministrazione ha concluso che, prima di applicare la maggiorazione e di determinarne l'importo, era necessario valutare la competitività e la solvibilità del segmento di mercato in questione.

Considerando che il sistema di imposizione dei canoni dovrebbe includere criteri per la valutazione della competitività e della solvibilità del segmento di mercato del trasporto di passeggeri, ma che detto sistema, di fatto, non li prevede, ed essendo invece istituita una procedura per la determinazione di detta maggiorazione, a seguito della quale la maggiorazione applicabile al segmento di mercato del trasporto di passeggeri viene imposta in ogni caso nella misura massima, l'Amministrazione nazionale delle ferrovie ha concluso che il sistema di imposizione dei canoni non era conforme all'articolo 11¹, paragrafi 1 e 7, della legge sulle ferrovie.

L'esercizio, da parte dell'Amministrazione nazionale delle ferrovie, della funzione di cui all'articolo 31, paragrafo 1, punto 9, della legge sulle ferrovie, in virtù della quale essa ha dichiarato l'incompatibilità del sistema di imposizione dei canoni con l'articolo 11¹, paragrafi 1 e 7, della stessa legge, include anche l'obbligo di adottare una decisione che ponga rimedio a tale situazione, sebbene l'amministrazione disponga di un margine discrezionale per quanto riguarda il contenuto dell'atto amministrativo.

- 3 Il 26 luglio 2018 la ricorrente AS LatRailNet ha proposto ricorso dinanzi all'Administratīvā rajona tiesa diretto all'annullamento della decisione impugnata.

Nella domanda e nella relativa appendice, l'AS LatRailNet afferma che, ai sensi dell'articolo 11¹, paragrafo 1, della legge sulle ferrovie, lo sviluppo e

l'approvazione del sistema di imposizione dei canoni sono di sua competenza. A suo avviso, operando come ha fatto, l'Amministrazione nazionale delle ferrovie ha agito *ultra vires*, vale a dire, eccedendo manifestamente i suoi poteri, dato che, mediante la decisione impugnata, essa ha imposto sostanzialmente alla ricorrente l'obbligo di apportare modifiche al sistema di imposizione dei canoni, indicando il contenuto specifico da includere in detto sistema. Inoltre, l'articolo 13¹, paragrafo 1, punto 4, della legge sulle ferrovie stabilisce che le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico non possono essere svolte da istituzioni statali cui sia stata assegnata la funzione di regolamentazione nel settore del trasporto ferroviario.

L'AS Pasažieru vilciens ha ottenuto il diritto esclusivo di fornire servizi di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie regionali interurbane fino al 30 giugno 2031. Pertanto, non vi è concorrenza nella fornitura dei servizi di trasporto pubblico ferroviario. Ciò premesso, la funzione dell'Amministrazione nazionale delle ferrovie di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari non può essere svolta (articolo 31, paragrafo 1, punto 9, della legge sulle ferrovie), in quanto il segmento di mercato relativo alla fornitura dei servizi di trasporto pubblico ferroviario non è aperto alla concorrenza. Non essendovi concorrenza nella fornitura dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, la ricorrente non può soddisfare gli obblighi imposti dall'amministrazione di valutare la competitività e la solvibilità del segmento di mercato di cui trattasi prima di applicare la maggiorazione e di determinarne l'importo.

- 4 Con decisione dell'Administratīvā rajona tiesa del 13 novembre 2018, il VAS Latvijas dzelzceļš (Gestore dell'infrastruttura ferroviaria) è stato invitato a partecipare al procedimento come terzo interessato.

Il VAS Latvijas dzelzceļš ritiene che l'Amministrazione nazionale delle ferrovie, adottando la decisione impugnata, abbia agito al di fuori delle sue competenze, poiché, ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 1, punto 9, della legge sulle ferrovie, l'amministrazione è competente unicamente a verificare il carattere non discriminatorio dei sistemi di imposizione dei canoni, ma non ad adottare la decisione impugnata, che incide su un aspetto del sistema di imposizione dei canoni che non comporta in alcun modo un'eventuale discriminazione. A suo avviso, contrariamente all'obbligo di garantire il rispetto del requisito di indipendenza della ricorrente impostole dall'articolo 13¹, paragrafo 6, della legge sulle ferrovie, l'amministrazione nazionale delle ferrovie ha compromesso l'indipendenza di quest'ultima.

Per quanto concerne il segmento di mercato dei servizi di trasporto di passeggeri, il VAS Latvijas dzelzceļš considera che è possibile stabilire un valore massimo per il criterio S_s, dal momento che la AS Pasažieru vilciens, unica rappresentante del segmento di mercato del trasporto di passeggeri, che paga al VAS Latvijas dzelzceļš il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura (inclusa la maggiorazione), era parimenti protetta da qualsiasi danno che potesse derivare dalla determinazione di detto canone.

- 5 Il 21 agosto 2018 la ricorrente AS LatRailNet, avendo accettato le modifiche al sistema di imposizione dei canoni (omissis), ha introdotto in tale sistema le modifiche corrispondenti, dando alla prima frase del punto 3 della sezione II dell'allegato 3 delle disposizioni [relative al sistema di imposizione dei canoni] la seguente formulazione: «il valore del criterio S_s verrà determinato per tutti i segmenti di mercato sulla base di una valutazione effettuata da un esperto».
- 6 Il 20 settembre 2018 il VAS Latvijas Dzelzceļš ha presentato un reclamo dinanzi all'Amministrazione nazionale delle ferrovie avverso la modifica del sistema di imposizione dei canoni.

Dopo aver esaminato il reclamo presentato dal VAS Latvijas Dzelzceļš, l'Amministrazione nazionale delle ferrovie ha adottato una decisione (omissis), in data 7 novembre 2018, nella quale ha affermato che il VAS Latvijas Dzelzceļš non aveva un diritto soggettivo di chiedere l'adozione di un atto amministrativo che annullasse la decisione della ricorrente con cui aveva modificato il sistema di imposizione dei canoni.

Il 5 dicembre 2018 il VAS Latvijas dzelzceļš ha proposto un ricorso di annullamento avverso la decisione dell'Amministrazione nazionale delle ferrovie del 7 novembre [2018].

Con decisione (omissis) dell'Administratīvā rajona tiesa del 5 febbraio 2019, i due procedimenti giurisdizionali amministrativi sono stati riuniti.

Il 19 febbraio 2020 il VAS Latvijas Dzelzceļš ha chiesto a detto organo giurisdizionale di sottoporre una questione pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea. Il VAS Latvijas Dzelzceļš chiede chiarimenti in merito alla questione se l'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva [2012/34] debba essere interpretato nel senso che conferisce all'organismo di regolamentazione la facoltà di adottare, di propria iniziativa, una decisione che imponga all'impresa che svolge le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di introdurre, in disposizioni relative al calcolo dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura, determinate modifiche che non riguardano una discriminazione nei confronti dei richiedenti. Il VAS Latvijas Dzelzceļš chiede inoltre di chiarire se l'obbligo imposto agli Stati membri dall'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva [2012/34] di garantire una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario, fissando maggiorazioni che si applichino ai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, sia applicabile anche alla determinazione dei canoni per l'utilizzo di infrastrutture nei segmenti di mercato in cui non vi è concorrenza.

Diritto applicabile

Diritto dell'Unione europea

- 7 Direttiva 2012/34, considerando 19 e articoli 7, 32, paragrafo 1, e 56, paragrafo 2, e (omissis) regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di

passaggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (in prosieguo: il «regolamento n. 1370/2007»), articolo 2, lettera f).

Diritto lettone

- 8 L'articolo 1, punto 23, della legge sulle ferrovie (consultabile al seguente indirizzo: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) stabilisce che in tale legge trovano impiego i seguenti termini:

23) funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura: adozione di decisioni relative all'assegnazione di capacità, all'assegnazione di tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità sia l'assegnazione di singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative ai canoni per l'utilizzo di infrastrutture, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni.

L'articolo 11, paragrafo 1, della legge sulle ferrovie stabilisce che, previa consultazione dei richiedenti e del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico, il responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico sviluppa e approva un sistema di imposizione dei canoni in relazione al pacchetto minimo di accesso di cui all'articolo 12¹, paragrafo 1, di detta legge e all'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, e lo trasmette al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico ai fini della sua inclusione nel prospetto informativo della rete. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 11¹, paragrafo 10, di tale legge, il responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico provvede a che il suddetto sistema di imposizione dei canoni si basi sugli stessi principi per tutta la rete e a che l'applicazione di detto sistema di imposizione determini come risultato il pagamento di canoni equivalenti e non discriminatori da parte dei diversi vettori che prestano servizi di natura analoga su una parte simile del mercato.

L'articolo 11, paragrafo 2, della legge sulle ferrovie stabilisce che il canone per il pacchetto minimo di accesso di cui all'articolo 12¹, paragrafo 1, di detta legge e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio verrà fissato in funzione del costo direttamente legato alla gestione del servizio ferroviario e conformemente ai paragrafi 3 e 4 di tale articolo e all'articolo 11¹ di detta legge.

L'articolo 11¹, paragrafo 1, della legge sulle ferrovie dispone che, ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico, il responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico può, se il mercato lo consente, applicare maggiorazioni al canone per il pacchetto minimo di accesso di cui all'articolo 12¹, paragrafo 1, della suddetta legge e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

L'articolo 11¹, paragrafo 2, punto 1, della legge sulle ferrovie stabilisce che, prima di applicare le maggiorazioni, il responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria pubblica ne valuta la pertinenza per, almeno, i seguenti segmenti di mercato e sceglie quelli più rilevanti: 1) trasporto di persone e di merci.

L'articolo 11¹, paragrafo 7, della legge sulle ferrovie stabilisce che le maggiorazioni si applicano sulla base di principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale delle ferrovie e rispettando gli aumenti di produttività conseguiti dai vettori. Il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico da parte di segmenti del mercato che possono pagare almeno i costi diretti, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato.

L'articolo 31, paragrafo 1, punto 9, della legge sulle ferrovie stabilisce che l'Amministrazione nazionale delle ferrovie svolge le seguenti funzioni:

9) monitorare la situazione della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, in particolare sul mercato dei servizi di trasporto ad alta velocità di passeggeri, e le attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico, del responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico e dell'operatore dell'impianto di servizio nei settori di cui al punto 8, lettere a), b), c), d), e), f), g), h), i) e j), fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari. Essa controlla, di propria iniziativa, e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti, gli elementi di cui al punto 8, lettere a), b), c), d), e), f), g), h), i) e j), e controlla, in particolare, che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca poteri discrezionali al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di uso pubblico, al responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria pubblica o all'operatore dell'impianto di servizio, che possano essere utilizzati da tali soggetti per discriminare i richiedenti.

Ragioni per cui sussistono dubbi sull'interpretazione del diritto dell'Unione

- 9 Con la decisione impugnata, l'Amministrazione nazionale delle ferrovie, nella sua qualità di organismo di regolamentazione, ha imposto al responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di modificare il criterio per il calcolo della maggiorazione applicabile al segmento di mercato dei servizi di trasporto passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, incluso nel sistema di imposizione dei canoni. L'organismo di regolamentazione ha basato l'adozione di detta decisione sull'articolo 31, paragrafo 1, punto 9, della legge sulle ferrovie, il quale stabilisce che l'organismo di regolamentazione svolge le seguenti funzioni: monitorare la situazione concorrenziale sul mercato dei servizi ferroviari e controllare, di propria iniziativa, e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti, gli elementi di cui

al punto 8, lettere a), b), c), d), e), f), g), h), i) e j), di detto paragrafo [1 dell'articolo 31].

L'articolo 56 della direttiva 2012/34 definisce le «funzioni dell'organismo di regolamentazione» e stabilisce, al paragrafo 2, che l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, verifica il rispetto del paragrafo 1, lettere da a) a g), di propria iniziativa, al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti.

Da ciò può dedursi che l'organismo di regolamentazione dispone unicamente della facoltà di agire di propria iniziativa al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti.

- 10 La giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea ha riconosciuto il margine discrezionale di cui dispone il gestore dell'infrastruttura ferroviaria (nel caso di specie, il responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali di detto gestore) per quanto riguarda il contenuto del sistema di imposizione dei canoni; tuttavia, le funzioni dell'organismo di regolamentazione si limitano unicamente al controllo del carattere non discriminatorio di detto sistema (sentenze della Corte di giustizia del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, punto 44; del 28 febbraio 2013, Commissione/Germania, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punto 82, e del 9 novembre 2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, punto 85).
- 11 Gli articoli 4 e 7 della direttiva 2012/34 stabiliscono l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria e delle sue funzioni essenziali.

La giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea ha riconosciuto che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è competente per la determinazione e la riscossione dei canoni (sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 2013, Commissione/Repubblica ceca, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, punti 33 e 34). Del pari, per quanto concerne il margine di discrezionalità attribuito al gestore dell'infrastruttura, la Corte ha dichiarato che quest'ultimo deve disporre di un certo grado di flessibilità che gli consenta di adottare perlomeno decisioni che comportino scelte e valutazioni relative ai fattori e ai parametri sulla base dei quali il calcolo viene effettuato (sentenze della Corte del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, punto 44, e del 28 febbraio 2013, Commissione/Germania, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punto 82).

Il VAS Latvijas Dzelceļš ritiene che il margine di discrezionalità di cui dispone il responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, riconosciuto dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, possa esistere soltanto se le funzioni dell'organismo di regolamentazione si limitano alla valutazione delle eventuali discriminazioni. In caso contrario, l'eventuale estensione delle competenze dell'organismo di regolamentazione

determinerebbe una fusione delle due funzioni suddette, consentendo a tale organismo di influire su (di fatto, determinare) il contenuto dei sistemi di imposizione dei canoni. Ciò comprometterebbe il margine di discrezionalità di cui dispone il responsabile dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, il quale non potrebbe agire con l'indipendenza che la Corte di giustizia dell'Unione europea gli riconosce.

- 12 Il segmento di mercato per il quale la decisione impugnata ha imposto l'obbligo di modificare il sistema di imposizione dei canoni è quello dei servizi di trasporto di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, i quali sono forniti in Lettonia dall'AS Pasažieru vilciens. Tale società è l'unico operatore di detto segmento di mercato, con esclusione di qualsiasi concorrenza.

L'articolo 32 della direttiva 2012/34, che prevede deroghe (omissis) ai principi di imposizione dei canoni, stabilisce, al paragrafo 1, che, ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri possono, se il mercato lo consente, applicare maggiorazioni in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario. Per quanto riguarda il livello delle maggiorazioni, l'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 dispone che occorre valutare l'applicazione delle maggiorazioni in specifici segmenti di mercato, in particolare esaminandone gli effetti nel segmento di mercato del trasporto di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Di conseguenza, le disposizioni della direttiva 2012/34 stabiliscono che, nel determinare il livello delle maggiorazioni per il segmento di mercato del trasporto di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, si deve tener conto, tra l'altro, della competitività di tale segmento.

Il considerando 19 della direttiva 2012/34 fa riferimento al regolamento n. 1370/2007 e sottolinea che, qualora il suddetto servizio venga fornito in virtù di tale regolamento, possono essere conferiti diritti esclusivi, il che esclude, in sostanza, qualsiasi forma di concorrenza. Tuttavia, per tale segmento di mercato la direttiva 2012/34 non prevede deroghe per quanto riguarda la valutazione della competitività del segmento di mercato.

- 13 Tenuto conto delle summenzionate pronunce della Corte di giustizia dell'Unione europea, questo Tribunale [giudice del rinvio] considera che un'analisi *prima facie* del quadro normativo indica che l'organismo di regolamentazione dispone unicamente della facoltà di agire di propria iniziativa al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti e che, inoltre, nel determinare l'importo della maggiorazione applicabile al segmento di mercato del trasporto di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, si deve valutare, tra l'altro, la competitività di tale segmento.

Questo Tribunale, poiché nutre dubbi circa l'interpretazione degli articoli 32, paragrafo 1, e 56, paragrafo 2, della direttiva [2012/34], ritiene necessario sottoporre questioni pregiudiziali alla Corte di giustizia dell'Unione europea. Di

conseguenza, occorre sospendere il procedimento nella presente causa fino alla pronuncia della Corte di giustizia su tali questioni.

Ai sensi dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, (omissis) [riferimento alle norme processuali nazionali] questo Tribunale

decide

di sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

1) Se l'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva [2012/34] debba essere interpretato nel senso che esso conferisce all'organismo di regolamentazione la facoltà di adottare di propria iniziativa una decisione mediante la quale si impone all'impresa che svolge le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria menzionate all'articolo 7, paragrafo 1, di detta direttiva di introdurre, in disposizioni relative al calcolo dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura (sistema di imposizione dei canoni), determinate modifiche che non riguardano una discriminazione nei confronti dei richiedenti.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se l'organismo di regolamentazione sia legittimato a stabilire, con tale decisione, le condizioni che dette modifiche devono prevedere, ad esempio imponendo l'obbligo di escludere dai criteri di determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura le spese precedentemente programmate coperte dal bilancio statale o dai bilanci degli enti locali che i vettori di passeggeri non possono coprire con le entrate derivanti dal trasporto.

3) Se l'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva [2012/34] debba essere interpretato nel senso che l'obbligo imposto agli Stati membri in detto paragrafo di garantire una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario, fissando maggiorazioni applicabili ai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, riguardi anche la determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura nei segmenti di mercato in cui non vi è concorrenza, ad esempio per il fatto che, nel segmento di mercato di cui trattasi, il trasporto viene effettuato da un solo operatore ferroviario al quale è stato concesso il diritto esclusivo di cui all'articolo 2, lettera f), del regolamento n. 1370/2007 per realizzare trasporti in tale segmento di mercato.

Il procedimento è sospeso fino alla pronuncia della decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea.

(omissis) [firme]