

Causa C-538/23**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

22 agosto 2023

Giudice del rinvio:

Bundesverwaltungsgericht (Tribunale amministrativo federale, Austria)

Data della decisione di rinvio:

21 agosto 2023

Ricorrenti:

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

Resistente:

Schienen-Control Kommission

Oggetto del procedimento principale

Ricorsi contro l'approvazione di coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'articolo 32 della direttiva 2012/34

Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale

La domanda di pronuncia pregiudiziale sottoposta ai sensi dell'articolo 267 TFUE verte sull'interpretazione dell'articolo 32 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico

Questioni pregiudiziali

I. Se il diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 32 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (in breve: la «direttiva 2012/34/UE») debba essere interpretato nel senso che l'approvazione da parte dello Stato membro dei coefficienti di maggiorazione deve avvenire **ex ante**, prima dell'inizio (o almeno prima della scadenza) del periodo di vigenza dell'orario di servizio per il quale i coefficienti di maggiorazione sono stati richiesti, o se lo Stato membro possa accordare l'approvazione dei coefficienti di maggiorazione anche **ex post**, dopo la scadenza del periodo di vigenza dell'orario di servizio di cui trattasi (eventualmente anni dopo). Se l'approvazione dei coefficienti di maggiorazione da parte dello Stato membro ai sensi dell'articolo 32 della direttiva 2012/34/UE debba essere intesa come approvazione **definitiva**.

II. Se il diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 32, paragrafi 1 e 6, in combinato disposto con l'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE, debba essere interpretato nel senso che – dal **punto di vista temporale** – i coefficienti di maggiorazione (in caso di modifica di elementi essenziali) devono anzitutto essere pubblicati nel prospetto informativo della rete (eventualmente con riserva di approvazione) e, solo dopo la pubblicazione, devono essere approvati dallo Stato membro. Se sussista già una **modifica di elementi essenziali** ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 6, della direttiva 2012/34/UE qualora venga modificato «solo» il livello dei coefficienti di maggiorazione in relazione al periodo di vigenza dell'orario di servizio dell'anno precedente.

III. (In caso di risposta affermativa alla seconda questione, prima frase) Se il diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 32, paragrafi 1 e 6, in combinato disposto con l'articolo 27, paragrafi 2 e 4, della direttiva 2012/34/UE in combinato disposto con l'allegato IV, punto 2, della medesima direttiva, – letto alla luce del principio di trasparenza e di sicurezza della programmazione di cui al considerando 34 della direttiva 2012/34/UE – debba essere interpretato nel senso che i **coefficienti di maggiorazione** non possono essere approvati dallo Stato membro se il livello degli stessi non è stato **pubblicato** nel prospetto informativo della rete per il periodo di vigenza interessato dell'orario di servizio (per il quale viene richiesta l'approvazione di tali coefficienti di maggiorazione). In detto prospetto informativo della rete è stato invece pubblicato, per ciascun segmento di mercato, solo un canone complessivo per treno-chilometro percorso (come somma dei canoni relativi ai costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE e dei coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32 della direttiva 2012/34/UE), cosicché le imprese ferroviarie non hanno potuto ricavare da tale prospetto informativo della rete né i canoni basati sul «costo diretto» [ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE in combinato disposto con l'articolo 2, punto 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 della Commissione, del 12 giugno 2015, relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (in breve: il «regolamento di esecuzione (UE)

2015/909»)], né i coefficienti di maggiorazione, per segmento di mercato, ai sensi dell'articolo 32 della direttiva 2012/34/UE.

IV. (In caso di risposta affermativa alla seconda questione, prima frase) Se il diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 32, paragrafi 1 e 6, in combinato disposto con l'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE – letto alla luce del principio di trasparenza e di sicurezza della programmazione di cui al considerando 34 della direttiva 2012/34/UE – debba essere interpretato nel senso che i coefficienti di maggiorazione pubblicati nel prospetto informativo della rete per il periodo di vigenza interessato dell'orario di servizio producono un **effetto vincolante** ai fini dell'approvazione da parte dello Stato membro. Se da tale effetto vincolante derivi che lo Stato membro non può approvare coefficienti di maggiorazione per segmento di mercato che siano superiori a quelli pubblicati nel relativo prospetto informativo della rete. Oppure, se sussista un effetto vincolante solo nella misura in cui i canoni complessivi approvati (ossia i canoni stabiliti in base al «costo diretto» ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE in combinato disposto con l'articolo 2, punto 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, sommati ai coefficienti di maggiorazione di cui all'articolo 32 della direttiva 2012/34/UE) non devono superare quelli pubblicati nel prospetto informativo della rete, mentre i coefficienti di maggiorazione in sé possono essere approvati a un livello superiore a quelli pubblicati nel prospetto informativo della rete. Se sussista inoltre un effetto vincolante della domanda di approvazione originariamente presentata allo Stato membro in relazione al livello dei coefficienti di maggiorazione, e in caso affermativo in che senso (nessuna possibilità di aumento, di riduzione). Se sia contemplata una forma diversa di effetto vincolante.

V. Se il diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, debba essere interpretato nel senso che, al fine di determinare se i coefficienti di maggiorazione siano in linea di principio ammissibili (a prescindere dalla sostenibilità per il mercato che deve essere esaminata) – allo scopo, quindi, di coprire interamente i costi del gestore dell'infrastruttura ferroviaria –, non si devono prendere come base le entrate complessive da realizzare **indicate dallo Stato membro** («obiettivo di ricavi») al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, risultanti dalla somma dei canoni relativi ai costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE e dei coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32 della direttiva 2012/34/UE, bensì occorre piuttosto individuare e accertare i costi per ottenere la copertura totale al fine di poter stabilire, su tale base, se e in che misura possano eventualmente essere approvati i coefficienti di maggiorazione. Se nell'ambito di tale analisi sull'ammissibilità, in linea di principio, dei coefficienti di maggiorazione (a prescindere alla sostenibilità per il mercato) occorra prendere in considerazione anche i **contributi statali** versati dallo Stato membro alla società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria; in caso affermativo, in quale forma se ne debba tener conto. Se i contributi statali debbano eventualmente essere detratti dai costi necessari per la copertura totale (oltre ai canoni relativi ai costi direttamente legati

alla prestazione del servizio ferroviario). Se in tale contesto il diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 32, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE, debba essere interpretato nel senso che lo Stato membro, oltre ai canoni relativi ai costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario e ai contributi statali da tenere eventualmente in considerazione, debba determinare tutti gli **ulteriori profitti** della società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria provenienti da altre attività economiche e le **entrate da fonti private non rimborsabili** e tenerne conto nella valutazione dell'ammissibilità dei coefficienti di maggiorazione; in caso affermativo, in quale forma se ne debba tener conto, eventualmente detraendo in pari misura tali voci dai costi necessari per ottenere la piena copertura. Se si debbano includere nella valutazione altri **diritti riscossi** dalla società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria – quali i canoni per l'utilizzo di banchine per viaggiatori («canoni per le stazioni») e canoni per l'uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione – e **altre voci della contabilità** della società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

Disposizioni di diritto dell'Unione fatte valere

Direttiva 2012/34, considerando 34, articolo 8, paragrafo 4, articolo 27, paragrafi 2 e 4, articolo 31, paragrafo 3, articolo 32, paragrafi 1 e 6, allegato IV, punto 2

Regolamento di esecuzione 2015/909, articolo 2, punto 1

Disposizioni nazionali fatte valere

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen [legge federale in materia di ferrovie, veicoli ferroviari e trasporti su rotaia (legge sulle ferrovie) (in prosieguito: l'«EisenbG»)], articolo 59 nella versione di cui al BGBl. I n. 143/2020; articolo 67 nella versione di cui al BGBl. n. 137/2015 e nella versione di cui al BGBl. n. 231/2021; articolo 67d nella versione di cui al BGBl. n. 137/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen [legge federale attinente alla ristrutturazione dei rapporti giuridici delle ferrovie federali austriache (legge federale sulle ferrovie)] nella versione di cui al BGBl. n. 95/2009, articolo 42, paragrafi da 1 a 3

Breve esposizione dei fatti e del procedimento

- 1 La ÖBB-Infrastruktur AG (in prosieguito: la «ÖBB-Infra») è la società di gestione delle infrastrutture ferroviarie responsabile in Austria della pubblicazione dei canoni nel rispettivo prospetto informativo della rete (Schienennetz-Nutzungsbedingungen) (in prosieguito: le «SNNB»), nonché della riscossione di detti canoni. L'approvazione dei coefficienti maggiorazione avviene a cura della

competente autorità di regolazione Schienen-Control Kommission (in prosieguo: la «SCK»).

- 2 Per il periodo di vigenza dell'orario di servizio relativo al 2018, la ÖBB-Infra chiedeva per la prima volta di approvare coefficienti di maggiorazione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura. Il periodo di vigenza dell'orario di servizio andava dal 10 dicembre 2017 all'8 dicembre 2018. Fino al 10 aprile 2017 le imprese di trasporti ferroviari potevano richiedere l'assegnazione di capacità di infrastruttura per tale periodo. Quattro mesi prima della scadenza di tale termine, la ÖBB-Infra pubblicava nelle sue SNNB il catalogo delle tracce ferroviarie relative al periodo corrispondente.
- 3 Il periodo di vigenza dell'orario di servizio relativo al 2019 andava dal 9 dicembre 2018 al 7 dicembre 2019. Le imprese di trasporti ferroviari potevano richiedere l'assegnazione di capacità di infrastruttura per tale periodo fino al 9 aprile 2018. Quattro mesi prima della scadenza di tale termine, la ÖBB-Infra pubblicava nelle sue SNNB il catalogo delle tracce ferroviarie relative al periodo corrispondente.
- 4 I cataloghi dei prodotti per i periodi di vigenza dell'orario di servizio per il 2018 e il 2019 contenevano ciascuno la seguente informativa. *«I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura devono essere riscossi [dalle imprese di trasporti ferroviari] per le prestazioni del pacchetto minimo di accesso in conformità con [rimando ad altro punto delle SNNB]. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura viene stabilito nel rispetto delle disposizioni della legge sulle ferrovie (in particolare articoli 67 e segg.) e del regolamento di esecuzione (UE) 2015/99. (...) I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura comprendono i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (articolo 67, paragrafo 1, dell'EisbG) e i coefficienti di maggiorazione (articolo 67d dell'EisbG) nonché supplementi o riduzioni (articoli 67a e segg. dell'EisbG). (...) I coefficienti di maggiorazione sono stabiliti per i segmenti di mercato "servizi di trasporto passeggeri in regime di libero traffico", "servizi pubblici di trasporto interurbano di passeggeri", "trasporto locale intenso", "trasporto locale scarso" e "trasporto merci senza manipolazione"».*
- 5 Le SNNB relative al 2018 riportavano, per ciascuno dei cinque segmenti di mercato citati, esclusivamente il canone complessivo da riscuotere per chilometro di traccia ferroviaria percorso, ma non l'importo del corrispettivo inerente al costo diretto e i coefficienti di maggiorazione per il rispettivo segmento di mercato.
- 6 Nelle SNNB per il 2019 figuravano, invece, per ciascun segmento di mercato, sia i coefficienti di maggiorazione sia i corrispettivi inerenti al costo diretto per chilometro di traccia ferroviaria percorso, nonché il canone complessivo da riscuotere, pari alla somma dei due importi.
- 7 Nelle SNNB relative al 2018 e al 2019 compariva, con riferimento ai coefficienti di maggiorazione, la seguente frase: *«La procedura di approvazione dei coefficienti di maggiorazione per i segmenti di mercato ai sensi dell'articolo 67d, paragrafo 6, dell'EisbG, è tuttora in corso».* Solo nelle SNNB relative al 2019 era

esplicitata la riserva «soggetto ad approvazione» per il caso in cui *«dovesse essere adottata una decisione definitiva nell’ambito del presente procedimento solo dopo l’inizio del periodo di vigenza dell’orario di servizio»*, annunciando in tale ipotesi *«il ricalcolo o la compensazione di eventuali canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura conteggiati in più o in meno fino a quel momento»*.

- 8 Con lettera del 12 agosto 2016, la ÖBB-Infra chiedeva alla SCK di approvare, per i cinque menzionati segmenti di mercato, coefficienti di maggiorazione di entità determinata con esattezza (non pubblicati in precedenza nelle SNNB relative al 2018) da applicarsi al canone per l’utilizzo dell’infrastruttura per il periodo di vigenza dell’orario di servizio per il 2018. Tali coefficienti di maggiorazione venivano approvati dalla SCK per il periodo di vigenza dell’orario di servizio per il 2018.
- 9 A seguito del ricorso della WESTbahn contro tale decisione, il Bundesverwaltungsgericht annullava la decisione per vizi del procedimento istruttorio, rinviando la causa per una nuova trattazione e decisione alla SCK; quest’ultima ha proseguito il procedimento riguardante il periodo di vigenza dell’orario di servizio per il 2018.
- 10 Con lettera del 18 agosto 2017, la ÖBB-Infra chiedeva alla SCK di approvare, per i cinque menzionati segmenti di mercato, coefficienti di maggiorazione di entità determinata con esattezza (la cui entità era stata pubblicata in precedenza nelle SNNB relative al 2019) da applicarsi al canone per l’utilizzo dell’infrastruttura per il periodo di vigenza dell’orario di servizio per il 2019.
- 11 La SCK riuniva quest’ultimo procedimento a quello relativo ai coefficienti di maggiorazione relativi al 2018 e avviava un procedimento per la verifica dei costi diretti della ÖBB-Infra, anch’esso riunito agli altri due procedimenti.
- 12 La SCK chiedeva alla ÖBB-Infra un ricalcolo del costo diretto. A quel punto la ÖBB-Infra, con lettera del 24 giugno 2019, chiedeva di modificare i coefficienti di maggiorazione originariamente richiesti per il 2018 e il 2019, sostenendo, a titolo di motivazione, che se fossero presumibilmente considerati dalla SCK costi diretti di entità inferiore a quella prevista dalla ÖBB-Infra, si dovrebbero aumentare i coefficienti di maggiorazione per raggiungere l’obiettivo di ricavi stabilito a livello ministeriale.
- 13 La SCK decideva quindi in merito alle domande presentate dalla ÖBB-Infra di approvazione dei coefficienti di maggiorazione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura per il 2018 e il 2019, ai sensi dell’articolo 67d, paragrafo 6, dell’EisbG, e si pronunciava altresì nell’ambito del procedimento di controllo della concorrenza in relazione ai costi diretti della ÖBB-Infra. Al punto 1 del dispositivo della decisione essa stabiliva, in relazione al periodo di vigenza dell’orario di servizio per il 2018, per ciascuno dei cinque segmenti di mercato, i coefficienti di maggiorazione e i corrispettivi inerenti al costo diretto per ogni chilometro di traccia ferroviaria percorso, nonché il canone complessivo da

riscuotere per chilometro di traccia ferroviaria percorso, pari alla somma dei due importi. Al punto 2 del dispositivo essa stabiliva, in relazione al periodo di vigenza dell'orario di servizio per il 2019, per ciascuno dei cinque segmenti di mercato, i coefficienti di maggiorazione e i corrispettivi inerenti al costo diretto per ogni treno-chilometro percorso, nonché il canone complessivo da riscuotere per ogni treno-chilometro percorso, pari alla somma dei due importi.

- 14 Contro tale decisione hanno proposto ricorso dinanzi al giudice del rinvio sia la ÖBB-Infra, sia la WESTbahn, che impugnano rispettivamente il punto 1 e il punto 2 del dispositivo in merito ai coefficienti di maggiorazione e ai costi diretti inerenti ai periodi di vigenza dell'orario di servizio per il 2018 e il 2019.
- 15 La ÖBB-Infra riceve dalla Repubblica d'Austria numerose sovvenzioni statali ai sensi dell'articolo 42 della legge federale sulle ferrovie, e anche per il 2018 e 2019 ha ricevuto tali sovvenzioni. In tale contesto, la Repubblica d'Austria comunica alla ÖBB-Infra, tramite il Ministero dei Trasporti e previa consultazione del Ministero delle Finanze sulla base dell'articolo 42 della legge federale sulle ferrovie, per ciascun periodo di vigenza dell'orario di servizio, l'ammontare dei canoni complessivi (vale a dire: l'«obiettivo di ricavi» o i «ricavi obiettivo») che la ÖBB-Infra deve realizzare nel rispettivo periodo di vigenza dell'orario di servizio applicando i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, oltre ai coefficienti di maggiorazione. Per il periodo di vigenza dell'orario di servizio relativo al 2018, la Repubblica d'Austria fissava un obiettivo di ricavi pari a 369,05 milioni di euro, esclusi i treni di servizio e senza supplementi e riduzioni (quali il supplemento per strozzature o il fattore motrice) (compresi i treni di servizio, ma comunque senza supplementi e riduzioni, l'obiettivo di ricavi era di 377,67 milioni di euro). Nella nozione di «treni di servizio» rientrano le semplici «corse di locomotori» e i «treni passeggeri vuoti», ossia le corse di trasferimento senza merci e senza passeggeri. Per il periodo di vigenza dell'orario di servizio relativo al 2019, la Repubblica d'Austria fissava un obiettivo di ricavi pari a 376,49 milioni di euro, esclusi i treni di servizio e senza supplementi e riduzioni (compresi i treni di servizio, ma comunque senza supplementi e riduzioni, l'obiettivo di ricavi era di 385,53 milioni di euro).
- 16 Ai fini del calcolo dei coefficienti di maggiorazione, la SCK si basa sul rispettivo «obiettivo di ricavi» (esclusi i treni di servizio e senza supplementi e riduzioni) e in merito afferma quanto segue nella sua decisione: *«Tale obiettivo di ricavi (esclusi i treni di servizio e senza supplementi e riduzioni) dev'essere raggiunto con i canoni, tenendo conto di una suddivisione in costi diretti, da un lato, e maggiorazioni, dall'altro. Mentre i coefficienti di maggiorazione sono destinati a coprire almeno una parte di costi generali, quindi di costi fissi, i canoni basati sui costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (c) servono a coprire il costo diretto. Quest'ultimo varia, contrariamente ai costi generali, in base al numero di chilometri di traccia ferroviaria percorsi. Occorre quindi determinare, in una prima fase, detraendo dal previsto obiettivo di ricavi il costo diretto relativo a tutti i chilometri di traccia ferroviaria del corrispondente segmento di mercato, l'ammontare dei costi generali che dev'essere coperto con i*

coefficienti di maggiorazione. Quest'ultimo viene definito d'ora in avanti come obiettivo di contributo alla copertura».

Principali argomenti delle parti nel procedimento principale

- 17 In merito all'approvazione dei coefficienti di maggiorazione, la ÖBB-Infra sostiene la tesi giuridica secondo cui si tratterebbe di un'approvazione riferita a un arco temporale, quindi di un'approvazione ex post. La SCK segue tale tesi e al riguardo fonda la sua posizione, da un lato, sulla giurisprudenza del Verwaltungsgerichtshof (Corte amministrativa, Austria) e sulla dottrina, nonché, dall'altro lato, sulla sentenza del 9 novembre 2017, CTL Logistics (C- 489/15, EU:C:2017:834) (tra gli altri, punto 97).
- 18 Per contro, la WESTbahn fa valere che il principio di trasparenza delle norme in materia ferroviaria e la tutela del legittimo affidamento ostano a un'approvazione retroattiva, pertanto detta normativa prevedrebbe un'approvazione ex ante. La giurisprudenza del Verwaltungsgerichtshof a cui fa riferimento la SCK sarebbe stata emanata nel quadro dell'attività generale svolta dalla SCK a fini di vigilanza ex post sulla concorrenza. Nella specie si tratterebbe tuttavia di una procedura di approvazione ex ante con riferimento a canoni che costituirebbero un'eccezione alla normativa generale delle ferrovie in materia di imposizione dei canoni. Lo scopo principale di un controllo ed approvazione ex ante dei canoni consisterebbe nell'impedire deficit di tutela giuridica e carenze nell'attuazione delle norme che potrebbero verificarsi da parte di imprese ferroviarie a causa del notevole squilibrio di forze derivante da un monopolio del proprietario della rete. Un controllo ex post non impedirebbe in maniera affidabile che si frappongano ostacoli alla concorrenza. La sentenza del 9 novembre 2017, CTL Logistics (C- 489/15, EU:C:2017:834), non sarebbe pertinente in quanto tale causa riguardava la ripartizione delle competenze con riguardo al controllo [dell'equità] di diritti soggetti a una normativa di diritto pubblico. Non vi figurerebbero affermazioni, né esplicite né implicite, sulla competenza di autorità di regolamentazione di fissare retroattivamente l'importo dei canoni.
- 19 Secondo il parere della WESTbahn, il legislatore dell'Unione ha previsto un sistema coerente con la sequenza relativa a fissazione, approvazione, pubblicazione e applicazione dei canoni. Ciò rappresenterebbe un'eccezione rispetto alla regola generale sui canoni. Perciò, fin dalla fissazione, si dovrebbe ottenere un'approvazione. Solo in seguito i canoni sarebbero pubblicati nelle SNNB, in base alle quali verrebbero poi stipulati contratti di diritto privato tra imprese di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e imprese di trasporti ferroviari. Pertanto sarebbe stato illegale basarsi sui coefficienti di maggiorazione pubblicati nelle SNNB relative al 2018 e 2019, ma non approvati.
- 20 La SCK ritiene che i coefficienti di maggiorazione per segmenti di mercato possano ottenere l'approvazione, nonostante l'omessa pubblicazione nelle SNNB relative al 2018. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e i coefficienti di

maggiorazione per segmenti di mercato dovrebbero essere indicati separatamente. In ogni caso, il principio di proporzionalità, che si applica anche nel quadro dell'attuazione del diritto dell'Unione ed è sancito dall'articolo 51, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, vieterebbe di negare l'idoneità ad ottenere l'approvazione a causa dell'omessa pubblicazione. Grazie alla pubblicazione nelle SNNB relative al 2018, alle imprese di trasporto ferroviario sarebbero stati noti i canoni complessivi relativi all'utilizzo dell'infrastruttura per segmento di mercato. In tal modo sussisteva anche una sicurezza della programmazione a livello finanziario.

- 21 Nella sua decisione, la SCK muove dal presupposto di un effetto vincolante dei canoni pubblicati, nel senso che essa non potrebbe fissare per ciascun segmento di mercato canoni complessivi, intesi come la somma dei canoni basati sul costo diretto e dei coefficienti di maggiorazione, che siano di importo superiore a quelli precedentemente pubblicati nelle SNNB. Tuttavia essa sarebbe libera di fissare, sia per i canoni basati sul costo diretto, sia per i coefficienti di maggiorazione, importi superiori o inferiori a quelli pubblicati nelle SNNB, purché non vengano superati i canoni complessivi pubblicati.
- 22 La ÖBB-Infra sostiene di avere anch'essa diritto, quale impresa di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, a una tutela per quanto riguarda la sicurezza della programmazione. Essa avrebbe presentato le domande di approvazione dei coefficienti di maggiorazione per ciascuno dei due periodi di vigenza dell'orario di servizio con 16 mesi di anticipo e avrebbe iniziato a pianificare per quanto riguarda i canoni circa 22 mesi prima dell'inizio del rispettivo periodo di vigenza dell'orario di servizio. Al fine di stabilire i canoni in modo definitivo, il giudice del rinvio dovrebbe essere pertanto libero di modificare in aumento o in diminuzione i canoni basati sul costo diretto e i coefficienti di maggiorazione, anche se in tal modo si superassero gli importi dei canoni complessivi pubblicati o sottoposti ad approvazione. La ÖBB-Infra chiede pertanto in via principale al giudice del rinvio di fissare i canoni basati sui costi diretti e i coefficienti di maggiorazione a livelli meglio specificati (senza quindi tener conto di un effetto vincolante degli importi pubblicati nelle SNNB che in parte si attestano a un livello superiore).
- 23 La Westbahn ritiene in linea di principio illegale un «obiettivo di ricavi». La SCK avrebbe piuttosto dovuto calcolare i costi per ottenere la piena copertura delle spese fissando solo a quel punto coefficienti di maggiorazione, qualora riscontrasse un deficit di copertura dei costi tenuto conto di tutti i ricavi della ÖBB-Infra. In tale contesto si sarebbe dovuto tener conto anche dei contributi statali ai sensi dell'articolo 42 della legge federale sulle ferrovie, detraendoli dai costi da coprire, nonché di altri canoni riscossi dalla ÖBB-Infra, per esempio per l'utilizzo di banchine per viaggiatori o per l'uso del sistema di alimentazione elettrica.
- 24 Per contro la ÖBB-Infra contesta la valutazione dell'«obiettivo di ricavi» da parte della SCK in quanto troppo bassa. Essa non avrebbe dovuto trascurare nel calcolo

i treni di servizio, bensì avrebbe dovuto tenere in considerazione l'obiettivo di ricavi complessivamente indicato dal Ministero competente.

Breve illustrazione della motivazione del rinvio pregiudiziale

- 25 Il giudice del rinvio non aggiunge proprie considerazioni, ma si limita a riprodurre gli argomenti delle parti.

DOCUMENTO DI LAVORO