

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

19 marzo 2026 (*)

« Rinvio pregiudiziale – Trasporti ferroviari – Direttiva 2012/34/CE – Infrastruttura ferroviaria – Indipendenza di gestione – Articolo 4, paragrafo 2 – Indipendenza dei gestori dell'infrastruttura – Imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi – Articolo 29, paragrafo 1 – Fissazione, calcolo e riscossione dei canoni – Sistema di imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria tedesca – Trasporti ferroviari di passeggeri a breve percorrenza – Calcolo dell'importo dei canoni – Moltiplicazione dell'importo dei canoni medi riscossi durante un periodo di riferimento per un tasso di aumento annuo fisso previsto dalla legge »

Nella causa C-770/24,

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 6 novembre 2024, pervenuta in cancelleria il 7 novembre 2024, nel procedimento

DB InfraGO AG,

DB RegioNetz InfrastrukturGmbH

contro

Bundesrepublik Deutschland,

con l'intervento di:

DB Fernverkehr AG,

DB Cargo AG,

Land Berlin,

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH,

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe,

Land Brandenburg,

Land Baden-Württemberg,

Land Sachsen-Anhalt,

BBL Logistik GmbH,

boxXpress.de GmbH,

DeltaRail GmbH,
Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH,
Havelländische Eisenbahn AG,
HSL Logistik GmbH,
Hupac Intermodal SA,
ITL Eisenbahngesellschaft mbH,
Lineas NV,
METRANS Rail (Deutschland) GmbH,
Rheincargo GmbH & Co. KG,
SBB Cargo Deutschland GmbH,
TX Logistik AG,
Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH,
FlixTrain GmbH,
Zweckverband go.Rheinland,
RDC Autozug Sylt GmbH,
BTE BahnTouristikExpress GmbH,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da I. Jarukaitis, presidente di sezione, M. Condinanzi, N. Jääskinen, R. Frendo e A. Kornezov (relatore), giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: F. Cathagne, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 4 dicembre 2025,

considerate le osservazioni presentate:

- per la DB RegioNetz Infrastruktur GmbH e la DB InfraGO AG, da R. Etzold, in qualità di agente, assistito da H.R.J. Krüger, Rechtsanwalt;
- per la Bundesrepublik Deutschland, da U. Geers, C. Mögelin e V. Schmidt, in qualità di agenti;
- per la DB Fernverkehr AG e la DB Cargo AG, da C. Leitzke;

- per la Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, da L. Kohlberg e T. Stockmann, Rechtsanwälte;
- per la BBL Logistik GmbH, la boxXpress.de GmbH, la DeltaRail GmbH, la Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH, la Havelländische Eisenbahn AG, la HSL Logistik GmbH, la Hupac Intermodal SA, la ITL Eisenbahngesellschaft mbH, la Lineas NV, la METRANS Rail (Deutschland) GmbH, la Rheincargo GmbH & Co. KG, la SBB Cargo Deutschland GmbH, la TX Logistik AG, la Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, da J. Bethge, M. Dästner e D. Stachurski, Rechtsanwälte;
- per la FlixTrain GmbH, da C. Maurer e D. Scholz, Rechtsanwälte;
- per il Regno di Norvegia, da H. Schulstad, in qualità di agente, assistito da L. Tvedt, advokat;
- per la Commissione europea, da M. Noll-Ehlers e K. Walkerová, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'articolo 29, paragrafo 1, 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, e rettifica in GU 2015, L 67, pag. 32), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016 (GU 2016, L 352, pag. 1) (in prosieguo: la «direttiva 2012/34»).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la DB InfraGO AG e la DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, da un lato, e la Bundesrepublik Deutschland (Repubblica federale di Germania), rappresentata dalla Bundesnetzagentur (Agenzia federale per le reti, Germania), dall'altro, in merito alla determinazione, mediante decisione di tale agenzia, dell'importo dei canoni applicabili per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria gestita dalle ricorrenti nel procedimento principale.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

- 3 I considerando 5, 43 e 66 della direttiva 2012/34 enunciano quanto segue:

«(5) Per rendere efficienti e competitivi i trasporti su rotaia rispetto agli altri modi di trasporto, è opportuno che gli Stati membri assicurino che le imprese di trasporto ferroviario dispongano dello stato giuridico di operatori autonomi che agiscono secondo criteri imprenditoriali e si adeguano alle necessità del mercato.

(...)

(43) Nell'ambito stabilito dagli Stati membri i sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria a ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura.

(...)

(66) Sono necessari investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori a effettuare investimenti redditizi».

4 Ai sensi dell'articolo 3, punto 2 *septies*, della direttiva in parola:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

(...)

“funzioni essenziali” del gestore dell'infrastruttura, l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità del quadro per l'imposizione dei canoni e del quadro per l'assegnazione della capacità istituiti dagli Stati membri ai sensi degli articoli 29 e 39».

5 L'articolo 4 della direttiva in parola, intitolato «Indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura», al paragrafo 2 stabilisce quanto segue:

«Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno».

6 L'articolo 7 *bis* della direttiva 2012/34, intitolato «Indipendenza delle funzioni essenziali», al paragrafo 1 e al paragrafo 2, lettera a), prevede quanto segue:

«1. Gli Stati membri assicurano che il gestore dell'infrastruttura goda di indipendenza organizzativa e decisionale entro i limiti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e agli articoli 29 e 39 riguardo alle funzioni essenziali.

2. Per l'applicazione del paragrafo 1, gli Stati membri provvedono in particolare affinché:

a) un'impresa ferroviaria o qualsiasi altra entità giuridica non esercitino un'influenza determinante sul gestore dell'infrastruttura in relazione alle funzioni essenziali, fatto salvo il ruolo degli Stati membri per quanto riguarda la definizione del quadro per l'imposizione dei canoni e del quadro per l'assegnazione della capacità e delle regole specifiche in materia di imposizione dei canoni in conformità degli articoli 29 e 39».

7 L'articolo 8 di tale direttiva, intitolato «Finanziamento del gestore dell'infrastruttura», ai suoi paragrafi 2 e 4, è del seguente tenore:

«2. Nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, gli Stati membri possono inoltre erogare al gestore dell'infrastruttura un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti di cui all'articolo 3, punto 2, della dimensione dell'infrastruttura e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti. Gli Stati membri possono decidere di finanziare detti investimenti con mezzi

diversi dai contributi statali diretti. In ogni caso gli Stati membri osservano i requisiti di cui al paragrafo 4 del presente articolo. In ogni caso gli Stati membri osservano i requisiti di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

(...)

4. Gli Stati membri assicurano che il conto profitti e perdite del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali, le entrate non rimborsabili da fonti private e i contributi statali, compresi, se del caso, i pagamenti anticipati concessi dallo Stato, e, dall'altro, i costi di infrastruttura».

- 8 Al capo IV di detta direttiva, intitolato «Imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria», in una sezione 2, intitolata «Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi» e comprendente gli articoli da 29 a 37 di quest'ultima, tale articolo 29, intitolato «Fissazione, calcolo e riscossione dei canoni», al paragrafo 1, così dispone:

«Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei canoni rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4.

Fatta salva detta condizione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura.

Gli Stati membri assicurano che il prospetto informativo della rete riporti il quadro per l'imposizione dei canoni e le relative norme oppure indichi un sito [I]nternet nel quale essi sono pubblicati.

Il gestore dell'infrastruttura determina i canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione in conformità del quadro stabilito per l'imposizione dei canoni e le relative norme».

- 9 L'articolo 30 della medesima direttiva, intitolato «Costo dell'infrastruttura e contabilità», al paragrafo 1, così recita:

«Tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, sono concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei canoni di accesso».

- 10 L'articolo 31 della direttiva 2012/34, intitolato «Principi di imposizione dei canoni», al paragrafo 3, prevede quanto segue:

«Fatti salvi i paragrafi 4 o 5 del presente articolo o dell'articolo 32, i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario».

- 11 L'articolo 32 della suddetta direttiva, intitolato «Deroghe ai principi di imposizione dei canoni», ai suoi paragrafi 1 e 3, così recita:

«1. Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti

del mercato ferroviario. Il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Il livello dei canoni stabiliti non preclude tuttavia l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.

Prima di approvare l'applicazione di tali coefficienti di maggiorazione, gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura ne valutino la pertinenza per specifici segmenti di mercato, prendendo in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI, punto 1, e scegliendo quelli pertinenti. L'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura contiene almeno i tre segmenti seguenti: servizi merci, servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico e altri servizi passeggeri.

I gestori dell'infrastruttura possono distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o passeggeri trasportati.

(...)

3. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. (...)».

12 L'articolo 33 di detta direttiva, intitolato «Riduzioni», al paragrafo 3, così dispone:

«Il gestore dell'infrastruttura può istituire regimi aperti a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate».

Diritto tedesco

13 L'articolo 36 dell'Eisenbahnregulierungsgesetz (legge sulla regolamentazione ferroviaria), del 29 agosto 2016 (BGBl. 2016 I, pag. 2082), come modificata dall'articolo 2 del Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts (legge relativa allo sviluppo della regolamentazione ferroviaria), del 9 giugno 2021 (BGBl. 2021 I, pag. 1737) (in prosieguo: l'«ERegG»), intitolato «Struttura dei canoni», al paragrafo 2 prevede quanto segue:

«Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria deve verificare in che misura siano applicabili le maggiorazioni relative a determinati servizi di trasporto o segmenti di mercato. A tal fine, esso deve esaminare gli abbinamenti di servizi di trasporto o di segmenti di mercato (...) e selezionare quelli pertinenti, tra cui, obbligatoriamente,

1. servizi di trasporto merci,
2. i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a breve percorrenza e altri servizi di trasporto passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, e
3. i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza.

Le tariffe applicate non devono escludere l'utilizzo delle linee ferroviarie da parte di servizi di trasporto o segmenti di mercato che possono generare almeno i costi direttamente connessi

all'esercizio ferroviario e un rendimento che il mercato può sostenere. I coefficienti di maggiorazione devono essere scelti in modo che i servizi di trasporto merci e passeggeri coprano tutti i costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria».

- 14 L'articolo 37 dell'ERegG, intitolato «Struttura dei canoni per impianti ferroviari e stazioni passeggeri relativi a servizi di trasporto di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico; rapporto sul recupero dei costi», ai suoi paragrafi 1 e 2, così dispone:

«(1) Ove, per il periodo di validità del rispettivo orario di servizio, i Länder dispongano di fondi dello Stato federale per il trasporto pubblico di passeggeri a breve percorrenza, in particolare per il trasporto ferroviario di passeggeri a breve percorrenza (fondi per la regionalizzazione), le imprese di gestione di infrastrutture ferroviarie dello Stato federale, con riguardo ai servizi di trasporto (...), determinano per ciascun Land l'importo dei canoni per l'utilizzo degli impianti ferroviari e per l'utilizzo delle stazioni passeggeri in funzione del territorio nel quale opera il soggetto incaricato del servizio.

(2) L'importo dei canoni di cui al paragrafo 1 è calcolato in relazione a ciascun Land o, nel caso di canoni per l'utilizzo di stazioni passeggeri, in relazione al rispettivo territorio in cui opera il soggetto incaricato del servizio, in maniera tale da corrispondere ai canoni medi applicati ai servizi di trasporto interessati con riguardo agli impianti ferroviari nel rispettivo Land per l'orario di servizio valido per il periodo 2020/2021 e, con riguardo alle stazioni passeggeri nel rispettivo territorio del soggetto incaricato del servizio, per l'anno civile 2021. In caso di modifica dell'importo complessivo dei fondi per la regionalizzazione spettanti ai Länder tra il 2021 e l'anno in cui il canone è effettivamente versato, l'importo dei canoni di cui al paragrafo 1 deve essere adeguato in conformità al tasso di variazione annuo stabilito dall'articolo 5, paragrafo 3, del [Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) (legge sulla regionalizzazione dei trasporti pubblici di passeggeri a breve percorrenza), del 27 dicembre 1993 (BGBl. 1993 I, pagg. 2378, 2395)]».

- 15 L'articolo 45 dell'ERegG, intitolato «Approvazione dei canoni e principi di imposizione dei canoni», al paragrafo 1, prevede quanto segue:

«I canoni di un gestore dell'infrastruttura ferroviaria per la fornitura del pacchetto minimo di accesso, compresi i principi di imposizione dei canoni ai sensi dell'allegato 3, punto 2, devono essere approvati dall'autorità di regolamentazione. L'autorizzazione è rilasciata nel caso in cui il calcolo dei canoni sia conforme ai requisiti di cui agli articoli da 24 a 40 e all'articolo 46 e i principi di imposizione dei canoni soddisfino le prescrizioni stabilite nell'allegato 3, punto 2. Se il calcolo dei canoni non è conforme ai requisiti di cui agli articoli da 24 a 40 e all'articolo 46, l'autorità di regolamentazione può adeguarlo nella misura necessaria e approvare i canoni in tal modo rideterminati».

- 16 L'articolo 5 della legge sulla regionalizzazione dei trasporti pubblici di passeggeri a breve percorrenza, come modificata dall'articolo 1 del Neuntes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (nona legge di modifica della legge sulla regionalizzazione), del 20 aprile 2023 (BGBl. 2023 I, n. 107) (in prosieguo: il «RegG»), intitolato «Finanziamento e ripartizione», ai paragrafi da 1 a 3 e 10 prevede quanto segue:

«(1) Riguardo al trasporto pubblico di passeggeri a breve percorrenza, ai Länder spetta un importo annuo a carico delle entrate fiscali dello Stato federale in conformità alle disposizioni che seguono. In tal senso, lo Stato federale fornisce un contributo al finanziamento di tale funzione dei Länder. Nell'ambito della loro autonomia di bilancio, i Länder prevedono ogni anno propri

contributi adeguati al finanziamento del trasporto pubblico di passeggeri a breve percorrenza.

(2) Per il 2016, l'importo è fissato in EUR 8 miliardi.

(3) Dal 2017 al 2022 compreso, l'importo indicato nel paragrafo 2 è aumentato dell'1,8% su base annua. Dal 2023 al 2031 compreso, l'importo indicato nel paragrafo 2 è aumentato del 3% su base annua.

(...)

(10) La dinamica di aumento dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, con particolare riguardo alle stazioni e alle tracce nel trasporto ferroviario locale di passeggeri operato da imprese di gestione di infrastrutture ferroviarie appartenenti allo Stato federale, deve essere limitata in conformità al diritto di regolamentazione ferroviaria. In deroga all'articolo 37, paragrafo 2, dell'ERegG, i canoni per l'utilizzo degli impianti ferroviari e delle stazioni passeggeri aumenteranno dell'1,8% tra il 2023 e il 2025».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 17 La DB InfraGO, una delle ricorrenti nel procedimento principale, è una persona giuridica di diritto privato costituita sotto forma di società per azioni. Essa è una società figlia al 100% della Deutsche Bahn AG, un gruppo di mobilità e di trasporto appartenente alla Repubblica federale di Germania. La DB RegioNetz Infrastruktur, l'altra ricorrente nel procedimento principale, è una persona giuridica di diritto privato costituita in forma di società a responsabilità limitata. Essa è una società figlia al 100% della DB InfraGO. Le ricorrenti nel procedimento principale gestiscono congiuntamente, in quanto gestori di infrastrutture ferroviarie, la maggior parte della rete ferroviaria nel territorio tedesco.
- 18 Per l'utilizzo della loro infrastruttura ferroviaria, le ricorrenti nel procedimento principale fanno pagare alle imprese ferroviarie che hanno accesso alle loro reti canoni per l'utilizzo che devono essere previamente approvati dall'Agenzia federale per le reti, conformemente all'articolo 45, paragrafo 1, dell'ERegG.
- 19 Con decisione del 22 marzo 2024, l'Agenzia federale per le reti ha autorizzato le ricorrenti nel procedimento principale ad applicare i canoni menzionati nell'allegato 1 di tale decisione per la fornitura del pacchetto minimo di accesso per il periodo dell'orario di servizio 2024/2025 (in prosieguo: la «decisione di cui trattasi nel procedimento principale»).
- 20 Con la decisione di cui trattasi nel procedimento principale, l'Agenzia federale per le reti, anzitutto, ha approvato la proposta delle ricorrenti nel procedimento principale di dividere il settore dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a breve percorrenza (in prosieguo: il «settore dello SPNV») e degli altri servizi di trasporto di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico in due segmenti per ciascun Land, vale a dire uno per i trasporti di carichi e uno per i trasporti a vuoto, ai fini della determinazione dell'importo dei canoni applicabili a ciascun segmento.
- 21 Inoltre, l'Agenzia federale per le reti ha ritenuto che l'importo dei canoni per il settore dello SPNV, come chiesto in via principale dalle ricorrenti nel procedimento principale, non potesse essere approvato, poiché, conformemente all'articolo 37, paragrafo 2, dell'ERegG, tale importo doveva essere calcolato per ciascuno dei due segmenti di ciascun Land in modo da corrispondere ai canoni medi dei trasporti interessati, per ciascun Land, per il periodo di validità dell'orario di servizio 2020/2021, maggiorati del tasso di aumento annuo fisso dell'1,8%, previsto all'articolo 5, paragrafi

3 e 10, del RegG. Di conseguenza, l'Agenzia federale per le reti ha ricalcolato l'importo dei canoni per ciascuno di questi due segmenti del settore dello SPNV secondo le prescrizioni di tali disposizioni nazionali, con la conseguente autorizzazione di canoni inferiori a quelli richiesti in via principale dalle ricorrenti nel procedimento principale.

- 22 Infine, l'Agenzia federale per le reti ha deciso di aumentare l'importo dei canoni applicabili nel settore dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza (in prosieguo: il «settore dello SPFV») e nel settore dei servizi di trasporto ferroviario di merci (in prosieguo: il «settore dello SGV») rispetto a quello chiesto in via principale dalle ricorrenti nel procedimento principale, al fine di ottemperare all'obbligo, previsto dal diritto tedesco, secondo cui i diritti devono coprire la totalità dei costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria.
- 23 Le ricorrenti nel procedimento principale hanno proposto ricorso avverso la decisione di cui trattasi nel procedimento principale dinanzi al Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia, Germania), giudice del rinvio.
- 24 Il giudice del rinvio rileva che la decisione di cui trattasi nel procedimento principale prevede un aumento, rispetto all'anno precedente, dello 0,6% dei canoni per il settore dello SPNV nonché del 17,7% per il settore dello SPFV e del 16,2% per il settore dello SGV. A suo avviso, una siffatta divergenza trova spiegazione nel fatto che il settore dello SPNV è finanziato da fondi pubblici di regionalizzazione e che la determinazione dell'importo dei canoni applicabili in quest'ultimo settore tiene conto della disponibilità di tali fondi, mentre il settore dello SPFV e il settore dello SGV sono finanziati dagli utenti.
- 25 Per il settore dello SPNV, l'importo dei canoni applicabili dovrebbe essere calcolato, in forza dell'articolo 37, paragrafo 2, dell'ERegG e dell'articolo 5, paragrafi 3 e 10, del RegG (in prosieguo: la «normativa tedesca sui canoni»), mediante moltiplicazione di due valori, determinati e imposti dalla legge ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, vale a dire il canone medio applicabile durante il periodo di riferimento 2020/2021 nel Land interessato e un tasso di aumento annuo fisso dell'1,8%.
- 26 Orbene, poiché il legislatore tedesco avrebbe, al contempo, imposto a tali gestori un obbligo secondo cui i canoni devono coprire i costi totali da essi sostenuti, gli aumenti reali dei costi nel settore dello SPNV, del 6% per il 2025, e quindi nettamente superiori a tale tasso di aumento annuo fisso dell'1,8%, potrebbero essere compensati solo da un aumento dell'importo dei canoni applicabili ripartito tra i settori dello SPFV e dello SGV, cosicché ne risulterebbe un onere sproporzionato per questi ultimi settori. Infatti, detti gestori dovrebbero coprire la totalità dei loro costi mediante maggiorazioni dei canoni, connessi all'esercizio dei treni, da essi riscossi.
- 27 Il giudice del rinvio si chiede se la normativa tedesca sui canoni pregiudichi l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, quale prevista all'articolo 29, paragrafo 1, e all'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2012/34.
- 28 Esso ritiene che dalla giurisprudenza della Corte risulti che gli Stati membri non possono invadere l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, la quale esige che quest'ultimo conservi almeno un certo margine di manovra ai fini del calcolo dell'importo dei canoni di utilizzo, in particolare mediante l'adozione di decisioni riguardanti la scelta e la valutazione dei fattori o dei parametri sulla base dei quali tale calcolo è effettuato.
- 29 Orbene, la normativa tedesca sui canoni imporrebbe l'applicazione di una formula matematica per il calcolo dell'importo dei canoni applicabili nel settore dello SPNV, la quale non lascerebbe al gestore dell'infrastruttura ferroviaria alcun margine di manovra per adottare decisioni relative

all'importo di tali canoni. Tale normativa priverebbe quindi detto gestore della possibilità di prendere in considerazione, ai fini del calcolo dell'importo di detti canoni, un aumento più elevato dei suoi costi o, al contrario, di trasferire riduzioni di costi. Essa lo costringerebbe, inoltre, a compensare i deficit risultanti dall'importo insufficiente degli stessi canoni con un aumento degli importi dei canoni applicabili nei settori dello SPFV e dello SGV, sebbene ciò possa essere contrario all'interesse di detto gestore.

- 30 Ciò premesso, il Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 4, paragrafo 2, e l'articolo 29, paragrafo 1, della [direttiva 2012/34] debbano essere interpretati nel senso che essi ostano a disposizioni nazionali le quali impongono al gestore dell'infrastruttura nel settore dello [SPFV] di calcolare i canoni soggetti ad autorizzazione moltiplicando i canoni medi applicati ai trasporti interessati in un anno di riferimento stabilito per legge per un tasso di dinamizzazione annuale previsto dalla normativa».

Sulla questione pregiudiziale

- 31 Con la sua questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 4, paragrafo 2, e l'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 debbano essere interpretati nel senso che ostano a una normativa nazionale che impone al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di calcolare l'importo dei canoni applicabili nel settore dello SPNV mediante una formula matematica consistente nel moltiplicare l'importo dei canoni medi riscossi nel corso di un determinato periodo di riferimento per un tasso di aumento annuo fisso previsto dalla legge.
- 32 Occorre rilevare, in primo luogo, che l'articolo 4 di tale direttiva sancisce il principio di indipendenza, in particolare, del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Ai sensi del paragrafo 2 di tale articolo, «[n]el rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno».
- 33 La portata di tale principio di indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria è precisata all'articolo 7 *bis*, paragrafo 1, di detta direttiva, il quale prevede che quest'ultimo disponga di un'indipendenza organizzativa e decisionale, nei limiti definiti all'articolo 4, paragrafo 2, e agli articoli 29 e 39 della medesima direttiva, per quanto riguarda le «funzioni essenziali». In particolare, in forza del paragrafo 2, lettera a), di tale articolo 7 *bis*, gli Stati membri provvedono affinché un'impresa ferroviaria o qualsiasi altro soggetto giuridico non eserciti un'influenza decisiva su tale gestore per quanto riguarda tali «funzioni essenziali», fatto salvo il ruolo degli Stati membri nella determinazione del quadro per l'imposizione dei canoni e del quadro per l'assegnazione della capacità e delle norme specifiche in materia di imposizione dei canoni conformemente ai suddetti articoli 29 e 39.
- 34 La nozione di «funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura» comprende segnatamente, come risulta dall'articolo 3, punto 2 *septies*, della direttiva 2012/34, l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità del quadro per l'imposizione dei canoni istituito dagli Stati membri ai sensi, in particolare, dell'articolo 29 di tale direttiva.
- 35 In secondo luogo, dall'articolo 29, paragrafo 1, primo e quarto comma, di detta direttiva risulta, da un lato, che gli Stati membri sono tenuti a rispettare l'indipendenza di gestione prevista all'articolo

4 di quest'ultima quando istituiscono un quadro per l'imposizione dei canoni e, dall'altro, che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria determina l'importo del canone applicabile per l'utilizzo di tale infrastruttura e lo riscuote conformemente al quadro per l'imposizione dei canoni e alle norme in materia di imposizione dei canoni stabiliti.

- 36 L'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 stabilisce dunque una ripartizione delle competenze tra gli Stati membri e il gestore dell'infrastruttura per quanto riguarda i sistemi di imposizione dei canoni (sentenza del 22 maggio 2025, ÖBB-Infrastruktur e WESTbahn Management, C-538/23, EU:C:2025:367, punto 35 nonché giurisprudenza citata).
- 37 Infatti, da un lato, spetta agli Stati membri istituire un quadro per l'imposizione dei canoni, tenendo conto dei principi di imposizione dei canoni previsti all'articolo 31 della direttiva 2012/34 e, in particolare, del principio secondo cui i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.
- 38 In deroga a tali principi, gli Stati membri possono anche, conformemente all'articolo 32, paragrafo 1, primo comma, di tale direttiva, al fine di procedere al pieno recupero dei costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria e se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione sulla base di principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario. Tuttavia, come precisato dalla Corte, la determinazione di tali coefficienti di maggiorazione non deroga alla regola di ripartizione delle competenze stabilita dall'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 (v., in tal senso, sentenza del 22 maggio 2025, ÖBB-Infrastruktur e WESTbahn Management, C-538/23, EU:C:2025:367, punto 36).
- 39 D'altro lato, la determinazione dell'importo dei canoni e la loro riscossione incombono, in linea di principio, al gestore dell'infrastruttura, al quale spetta rispettare il quadro per l'imposizione dei canoni e le norme in materia di imposizione dei canoni stabiliti dallo Stato membro interessato.
- 40 Ne consegue che il sistema di imposizione dei canoni istituito dalla direttiva 2012/34 si basa sul principio secondo cui spetta agli Stati membri istituire un quadro per l'imposizione dei canoni vertente segnatamente sulle regole generali di imposizione dei canoni; che spetta al gestore dell'infrastruttura ferroviaria attuare tale quadro determinando e riscuotendo i canoni per l'utilizzo di tale infrastruttura e degli impianti di servizio nonché applicando a tali canoni eventuali coefficienti di maggiorazione (sentenza del 22 maggio 2025, ÖBB-Infrastruktur e WESTbahn Management, C-538/23, EU:C:2025:367, punto 41).
- 41 A tal riguardo, occorre ricordare che il sistema istituito dalla direttiva 2012/34 mira a garantire l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Orbene, affinché una siffatta indipendenza sia garantita, è necessario che tale gestore goda, nell'ambito di imposizione dei canoni quale definito dagli Stati membri, di un margine di manovra per la determinazione dell'importo dei canoni in modo da consentirgli di farne uso come strumento di gestione (sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 49, e del 22 maggio 2025, ÖBB-Infrastruktur e WESTbahn Management, C-538/23, EU:C:2025:367, punto 48 e giurisprudenza citata).
- 42 Tale indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nella determinazione dell'importo dei canoni è stata riconosciuta dalla Corte segnatamente nei rapporti di tale gestore con lo Stato membro interessato e si valuta alla luce degli equilibri che il legislatore dell'Unione ha inteso stabilire, in particolare nell'esercizio da parte di detto gestore delle sue funzioni essenziali di cui

all'articolo 7 *bis*, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 (v., in tal senso, sentenza del 9 settembre 2021, *LatRailNet e Latvijas dzelzceļš*, C-144/20, EU:C:2021:717, punti 42 e 43 e giurisprudenza citata).

- 43 Più in particolare, la Corte ha avuto occasione di precisare che non è conforme al requisito dell'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria una normativa nazionale che limiti l'esercizio delle sue competenze alla determinazione dell'importo dei canoni concreti in ciascun caso particolare, applicando una formula previamente stabilita con decreto ministeriale (v., in tal senso, sentenza del 28 febbraio 2013, *Commissione/Spagna*, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 50).
- 44 Infatti, se il loro ruolo dovesse limitarsi a calcolare l'importo del canone in ciascun caso concreto, applicando una formula fissata preventivamente con decreto ministeriale e quindi senza disporre di un certo margine di manovra in sede di fissazione dell'importo dei canoni, anzitutto, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria non sarebbero in grado di ottimizzare, in particolare attraverso i sistemi di imposizione dei canoni, l'utilizzo di tale infrastruttura nell'ambito definito dagli Stati membri, come indicato dal considerando 43 della direttiva 2012/34 (v., in tal senso, sentenza del 28 febbraio 2013, *Commissione/Spagna*, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 44).
- 45 Tali gestori non sarebbero poi incentivati dai sistemi di imposizione dei canoni a investire nell'infrastruttura ferroviaria, come indicato dal considerando 66 della direttiva 2012/34, né a ridurre i costi di fornitura di tale infrastruttura e il livello dei diritti di accesso, conformemente all'articolo 30, paragrafo 1, di tale direttiva (v., in tal senso, sentenza del 28 febbraio 2013, *Commissione/Spagna*, C-483/10, EU:C:2013:114, punti 45 e 46).
- 46 Infine, detti gestori non potrebbero fissare o mantenere canoni più elevati basati sul costo a lungo termine di taluni progetti di investimento, come previsto all'articolo 32, paragrafo 3, della direttiva 2012/34, né introdurre sistemi di riduzione sui canoni riscossi presso gli operatori, come consentito dall'articolo 33, paragrafo 3, di tale direttiva (v., in tal senso, sentenza del 28 febbraio 2013, *Commissione/Spagna*, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 46).
- 47 Tali considerazioni sono applicabili a una normativa nazionale come la normativa tedesca sui canoni, di cui trattasi nel procedimento principale. Infatti, come constatato dal giudice del rinvio e confermato all'udienza dinanzi alla Corte, in particolare, dall'Agenzia federale per le reti, tale normativa impone ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, in sostanza, di determinare, in ciascun Land, l'importo dei canoni applicabili in ciascuno dei due segmenti del settore dello SPNV mediante una formula matematica sulla quale essi non hanno alcuna influenza, dato che tale formula matematica consiste nella moltiplicazione dell'importo dei canoni medi di un periodo di riferimento determinato da detta normativa, vale a dire il periodo di validità dell'orario di servizio 2020/2021, per un tasso di aumento annuo fisso, determinato anch'esso dalla medesima normativa, vale a dire un tasso dell'1,8%.
- 48 Ciò posto, risulta che il ruolo del gestore dell'infrastruttura ferroviaria si limiti ad applicare detta formula matematica, senza disporre di alcun margine di manovra al riguardo.
- 49 Tale conclusione non è messa in discussione dall'argomento dedotto dinanzi alla Corte dall'Agenzia federale per le reti e dalla Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, secondo cui, in primo luogo, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria dispone comunque di un certo margine di manovra, in quanto potrebbe, anzitutto, creare ulteriori sottosegmenti di mercato in ciascuno dei due segmenti del settore dello SPNV di ciascun Land, poi, influire sul valore dei canoni medi del periodo di riferimento 2020/2021, contenuto nella formula matematica che funge da base per il calcolo dell'importo dei canoni per il periodo 2024/2025 e, infine, determinare, con maggiore

flessibilità, l'importo dei canoni applicabili nei settori dello SPFV e dello SGV.

- 50 A tal riguardo, in primo luogo, quanto alla possibilità per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria di creare ulteriori sottosegmenti di mercato in ciascuno dei due segmenti del settore dello SPNV di ciascun Land, dall'udienza dinanzi alla Corte è emerso che tale formula matematica sarebbe quindi applicabile in ciascuno di tali eventuali sottosegmenti supplementari. Ne consegue che tale possibilità non sarebbe idonea a garantire a detto gestore un certo margine di manovra ai fini della determinazione dell'importo dei canoni applicabili nel settore dello SPNV.
- 51 In secondo luogo, quanto all'argomento secondo cui il gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha potuto influire sull'importo dei canoni medi del periodo di riferimento 2020/2021, che costituisce uno dei due valori di detta formula matematica, è sufficiente constatare che tale circostanza, supponendola dimostrata, non consente affatto di ritenere che tale gestore abbia avuto a disposizione un qualsivoglia margine di manovra ai fini della determinazione dell'importo dei canoni applicabili all'orario di servizio 2024/2025, tanto più che detto gestore non poteva sapere, all'epoca della determinazione dell'importo dei canoni applicabili nel corso del periodo 2020/2021, che questi ultimi sarebbero stati presi in considerazione per la determinazione dell'importo dei canoni per il periodo 2024/2025.
- 52 In terzo luogo, per quanto riguarda l'argomento dell'Agenzia federale per le reti e della Bayerische Eisenbahngesellschaft, vertente su un presunto «ampio» margine di manovra di cui disporrebbe il gestore dell'infrastruttura ferroviaria per la determinazione dell'importo dei canoni applicabili nei settori dello SPFV e dello SGV, il quale «compenserebbe» la mancanza di un margine di manovra nell'ambito della determinazione dell'importo dei canoni applicabili nel settore dello SPNV, occorre rilevare che una «compensazione» del genere, anche supponendo che possa essere presa in considerazione, non può essere sufficiente a garantire l'indipendenza di gestione di tale gestore.
- 53 Infatti, dalla decisione di rinvio risulta che, nel caso di specie, il settore dello SPNV rappresenta oltre il 50% del volume totale dei canoni versati alle ricorrenti nel procedimento principale e che, anche nei settori dello SPFV e dello SGV, il margine di manovra di tali gestori dell'infrastruttura ferroviaria sembra limitato dall'obbligo imposto dalla normativa nazionale in base alla quale tale volume totale dei canoni deve coprire i costi totali che essi sostengono. Pertanto, quando i canoni applicabili nel settore dello SPNV non coprono, come nel caso di specie, i costi totali sostenuti da detti gestori in tale settore, questi ultimi sono obbligati a trasferire il deficit constatato sui canoni applicabili nei settori dello SPFV e dello SGV, come osservato dal giudice del rinvio, con la conseguenza di ridurre considerevolmente il margine di manovra di cui disporrebbero detti gestori in materia di determinazione dell'importo dei canoni applicabili in questi ultimi settori.
- 54 Inoltre, all'udienza dinanzi alla Corte, la DB Fernverkehr AG e la DB Cargo AG nonché la BBL Logistik GmbH, la boxXpress.de GmbH, la DeltaRail GmbH, la Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH, la Havelländische Eisenbahn AG, la HSL Logistik GmbH, la Hupac Intermodal SA, la ITL Eisenbahngesellschaft mbH, la Lineas NV, la METRANS Rail (Deutschland) GmbH, la Rheincargo GmbH & Co. KG, la SBB Cargo Deutschland GmbH, la TX Logistik AG e la Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, hanno precisato che gli importi dei canoni applicabili nei settori dello SPFV e dello SGV erano, per tale motivo, aumentati a tal punto che i loro livelli non erano più conciliabili con l'obiettivo di rendere i trasporti ferroviari efficienti e competitivi rispetto agli altri modi di trasporto, obiettivo enunciato in particolare al considerando 5 della direttiva 2012/34.
- 55 In secondo luogo, contrariamente a quanto sostengono l'Agenzia federale per le reti e la Bayerische Eisenbahngesellschaft, la circostanza secondo cui l'attività di trasporto nel settore dello SPNV sia finanziata, principalmente se non esclusivamente, mediante fondi pubblici non consente di

giustificare che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sia privato, in tale settore, di qualsiasi margine di manovra per la determinazione dell'importo dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura.

- 56 È vero che dall'articolo 8, paragrafi 2 e 4, di tale direttiva risulta che gli Stati membri dispongono di varie possibilità, tra cui la messa a disposizione di fondi pubblici, per garantire l'equilibrio finanziario dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria rispetto alle loro funzioni, la dimensione della loro infrastruttura e le loro esigenze finanziarie per la manutenzione, il rinnovo e lo sviluppo di tali infrastrutture, compresi i nuovi investimenti. I fondi pubblici possono quindi contribuire al finanziamento di tali gestori, in particolare se i canoni e le altre entrate non sono sufficienti a garantire il loro equilibrio finanziario.
- 57 Tuttavia, nessuna disposizione della direttiva 2012/34 prevede che si possa derogare al principio di indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sancito all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34, per il motivo che il settore interessato beneficerebbe di un finanziamento mediante fondi pubblici.
- 58 Tenuto conto di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 4, paragrafo 2, e l'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 devono essere interpretati nel senso che ostano a una normativa nazionale che impone al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di calcolare l'importo dei canoni applicabili nel settore dello SPNV mediante una formula matematica consistente nel moltiplicare l'importo dei canoni medi riscossi nel corso di un determinato periodo di riferimento per un tasso di aumento annuo fisso previsto dalla legge.

Sulla limitazione degli effetti nel tempo della presente sentenza

- 59 L'Agenzia federale per le reti, che rappresenta la Repubblica federale di Germania, nelle sue osservazioni scritte, e le ricorrenti nel procedimento principale, all'udienza dinanzi alla Corte, chiedono a quest'ultima di limitare gli effetti nel tempo della presente sentenza ai soli contratti di utilizzo delle tracce ferroviarie che saranno conclusi in futuro.
- 60 A tal riguardo, esse rilevano che l'articolo 37, paragrafo 2, dell'ERegG disciplina tutte le autorizzazioni di canoni applicabili nel settore dello SPNV dal 2016. I canoni da allora approvati, il cui importo totale, in tutti i settori, sarebbe di circa EUR 7 miliardi all'anno, sarebbero serviti da base per i contratti conclusi tra le ricorrenti nel procedimento principale e le imprese ferroviarie. Orbene, da un lato, le autorizzazioni di imposizione di canoni concesse, in passato non sarebbero state contestate alla luce del diritto dell'Unione e tali contratti sarebbero stati conclusi in buona fede. D'altro lato, un nuovo calcolo delle autorizzazioni di imposizione di canoni non ancora definitive rischierebbe di comportare interruzioni sistemiche che incidono, al di là del settore dello SPNV, anche su quelli dello SPFV e dello SGV e, pertanto, di generare un rischio di gravi ripercussioni economiche. Di conseguenza, sarebbero soddisfatte le condizioni per limitare gli effetti nel tempo della presente sentenza.
- 61 Al riguardo, occorre ricordare che l'interpretazione che la Corte fornisce delle norme del diritto dell'Unione, nell'esercizio della competenza attribuitale dall'articolo 267 TFUE, chiarisce e precisa il significato e la portata delle norme stesse, nel senso in cui devono o avrebbero dovuto essere intese e applicate sin dal momento della loro entrata in vigore. Solo in via del tutto eccezionale la Corte, applicando il principio generale della certezza del diritto inerente all'ordinamento giuridico dell'Unione, può essere indotta a limitare la possibilità per gli interessati di far valere una disposizione da essa interpretata onde mettere in discussione rapporti giuridici costituiti in buona

fede. Affinché una tale limitazione possa essere disposta, è necessario che siano soddisfatti due criteri essenziali, vale a dire la buona fede delle parti interessate e il rischio di gravi inconvenienti e tali criteri sono cumulativi [sentenza del 22 giugno 2021, Latvijas Republikas Saeima (Punti di penalità), C-439/19, EU:C:2021:504, punti 132 e 136 e giurisprudenza citata].

- 62 Pertanto, la Corte ha fatto ricorso a tale soluzione soltanto in circostanze ben precise, in particolare quando vi era un rischio di gravi ripercussioni economiche dovute, segnatamente, all'elevato numero di rapporti giuridici costituiti in buona fede sulla base della normativa ritenuta validamente vigente e quando risultava che i singoli e le autorità nazionali erano stati indotti ad adottare un comportamento non conforme al diritto dell'Unione in ragione di una oggettiva e rilevante incertezza circa la portata delle disposizioni di diritto dell'Unione, incertezza alla quale avevano eventualmente contribuito gli stessi comportamenti tenuti da altri Stati membri o dalla Commissione europea (sentenza del 26 ottobre 2021, PL Holdings, C-109/20, EU:C:2021:875, punto 60).
- 63 Per quanto riguarda, più in particolare, il criterio relativo all'esistenza di un rischio di gravi inconvenienti, occorre ricordare che spetta allo Stato membro che chiede una limitazione nel tempo degli effetti di una sentenza pronunciata in via pregiudiziale produrre, dinanzi alla Corte, dati numerici che dimostrino il rischio di tali ripercussioni (sentenza del 20 dicembre 2017, Erzeugerorganisation Tiefkühlgemüse, C-516/16, EU:C:2017:1011, punto 91 e giurisprudenza citata).
- 64 Nel caso di specie, sebbene le circostanze riassunte al punto 60 della presente sentenza indichino, certamente, l'esistenza di un rischio di ripercussioni economiche dovute, in particolare, al numero rilevante di rapporti giuridici che possono essere pregiudicati, direttamente o indirettamente, dalle conseguenze derivanti dalla presente sentenza, risulta tuttavia che tale rischio debba essere sensibilmente ridimensionato.
- 65 Infatti, per giurisprudenza costante, conformemente al principio della certezza del diritto, il diritto dell'Unione non esige che un'autorità amministrativa sia, in linea di principio, obbligata a ritornare su una decisione amministrativa divenuta definitiva alla scadenza di termini di ricorso ragionevoli o mediante l'esaurimento dei mezzi di ricorso e che la piena efficacia del diritto dell'Unione e la tutela effettiva dei diritti che i singoli ne traggono possano, se del caso, essere garantite dal principio della responsabilità dello Stato per danni causati ai singoli da violazioni del diritto dell'Unione ad esso imputabili [sentenza del 18 novembre 2021, État belge (Formazione di piloti), C-413/20, EU:C:2021:938, punti 57 e 60].
- 66 Orbene, nel caso di specie, l'Agenzia federale per le reti e le ricorrenti nel procedimento principale non sostengono che tale agenzia sia obbligata a riconsiderare l'autorizzazione dei canoni approvati con decisioni divenute definitive, cosicché non è dimostrato che la presente sentenza possa incidere sull'insieme dei contratti conclusi tra tali ricorrenti e le imprese ferroviarie dal 2016. Infatti, l'Agenzia federale per le reti e dette ricorrenti hanno indicato all'udienza dinanzi alla Corte che solo le decisioni amministrative che approvano i canoni per gli orari di servizio 2023/2024 e 2024/2025 erano oggetto di controversia e che, per quanto riguarda la controversia relativa all'orario di servizio 2023/2024, non era stata sollevata la questione della compatibilità con la direttiva 2012/34 della normativa tedesca sui canoni.
- 67 Inoltre, l'Agenzia federale per le reti ha precisato, all'udienza dinanzi alla Corte, che l'esecuzione della presente sentenza condurrebbe, in sostanza, a una riassegnazione, mediante la riduzione di taluni canoni e l'aumento di altri canoni, di un importo da EUR 800 milioni a EUR 850 milioni all'incirca per l'orario di servizio 2024/2025, il che significa che le ripercussioni economiche attese sono, in realtà, molto più limitate di quelle invocate inizialmente da tale agenzia e ricordate al punto

60 della presente sentenza.

- 68 In ogni caso, la mera invocazione, all'udienza dinanzi alla Corte, dei dati numerici citati al punto precedente non è sufficiente per dimostrare l'esistenza di un rischio di gravi ripercussioni, ai sensi della giurisprudenza citata ai punti 62 e 63 della presente sentenza.
- 69 Ciò premesso, occorre considerare che il secondo criterio di cui al punto 61 della presente sentenza non è soddisfatto, cosicché non è necessario verificare se sia soddisfatto il criterio relativo alla buona fede degli ambienti interessati.
- 70 Dalle considerazioni che precedono risulta che non è necessario limitare nel tempo gli effetti della presente sentenza.

Sulle spese

- 71 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:

L'articolo 4, paragrafo 2, e l'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016,

devono essere interpretati nel senso che:

essi ostano a una normativa nazionale che impone al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di calcolare l'importo dei canoni applicabili nel settore dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a breve percorrenza mediante una formula matematica consistente nel moltiplicare l'importo dei canoni medi, riscossi nel corso di un determinato periodo di riferimento, per un tasso di aumento annuo fisso previsto dalla legge.

Firme

* [Lingua processuale: il tedesco.](#)