

Lieta C-721/20

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar
Tiesas Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Iesniegšanas datums:

2020. gada 30. decembris

Iesniedzējtiesa:

Kammergericht Berlin (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 10. decembris

Atbildētāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja:

DB Station & Service AG

Prasītāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā:

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

Pamatlietas priekšmets

Dzelzceļa pārvadājumi – Direktīva 2001/14/EK – Maksa par staciju izmantošanu – Civillietu tiesu pilnvaras pārbaudīt maksu par izmantošanu apmēru saskaņā ar LESD 102. pantu un/vai valsts tiesību aktiem

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un tiesiskais pamats

Savienības tiesību normu interpretācija, LESD 267. panta pirmās daļas b) apakšpunkts

Prejudiciālie jautājumi

- 1) Vai ar Direktīvu 2001/14/EK, it sevišķi tās normām attiecībā uz infrastruktūras uzņēmuma vadības neatkarību (4. pants), maksas noteikšanas principiem (7.–12. pants) un regulatīvās iestādes uzdevumiem (30. pants), ir saderīgi tas, ja valsts civillietu tiesas konkrētā gadījumā neatkarīgi no

- regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības pārbauda prasīto maksu apmēra atbilstību LESD 102. pantam un/vai valsts konkurences tiesību aktiem?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša: vai valsts civillietu tiesu veikta ļaunprātīgas izmantošanas pārbaude atbilstoši LESD 102. pantam un/vai valsts konkurences tiesību aktiem ir pieļaujama un nepieciešama arī tad, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir iespēja panākt, ka kompetentā regulatīvā iestāde veic samaksāto maksu samērīguma pārbaudi? Vai valsts civillietu tiesām ir jā sagaida, līdz regulatīvā iestāde pieņem attiecīgu lēmumu un, ja tas tiek pārsūdzēts tiesā, līdz attiecīgā gadījumā stājas spēkā galīgais tiesas nolēmums?

Attiecīgās Kopienu tiesību normas

LESD 102. pants

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu (OV 2001, L 75, 29. lpp.).

Attiecīgās valsts tiesību normas

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) [Vispārīgais dzelzceļa likums] 2005. gada 27. aprīļa *Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften* [Trešā likuma, ar ko groza dzelzceļa nozares noteikumus] redakcijā, kas bija spēkā no 2005. gada 30. aprīļa līdz 2016. gada 1. septembrim (*BGBI. I*, 2005, 11389. lpp.), it īpaši 14.b, 14.d, 14.e un 14.f pants.

Īss pamatlīstas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 Atbildētāja *DB Station & Service AG*, kas ir *Deutsche Bahn AG* meitassabiedrība, ir dzelzceļa infrastruktūras uzņēmums Vispārīgā dzelzceļa likuma (turpmāk tekstā – “*AEG*”) 2. panta 1. punkta izpratnē. Tā Vācijā uztur aptuveni 5400 dzelzceļa stacijas (satiksmes stacijas). Prasītāja vada dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un izmanto atbildētājas satiksmes stacijas dzelzceļa pasažieru pārvadājumos tuvsatiksmē. Pusēm ir strīds par šajā sakarā veicamās maksas apmēru.
- 2 Atbildētāja ar ikvienu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas vēlas izmantot tās uzturēto infrastruktūru, noslēdz pamatlīgumu par staciju izmantošanu. Tajā tā attiecībā uz maksu par izmantošanu apmēru atsaucas uz tās attiecīgo spēkā esošo staciju cenu lapu (staciju cenu sistēma, turpmāk tekstā – “*SCS*”). Konkrēto dzelzceļa staciju izmantošana tiek reglamentēta atsevišķos staciju izmantošanas līgumos. 2005. gada 1. janvārī atbildētāja ieviesa jaunu t.s. “Cenu sistēmu 2005.” (*SCS 05*), aizstājot sākotnēji spēkā bijušo “Cenu sistēmu 1999.” (*SCS 99*).

Saskaņā ar to cenas tika noteiktas paušāli pēc konkrētām cenu kategorijām un atkarībā no attiecīgās pavalsts. Prasītāja, kurai jaunās sistēmas dēļ pieauga cenas, no 2005. gada 1. janvāra palielinājuma summas gan maksāja, bet ar iebildumiem.

- 3 *Bundesnetzagentur* [Federālais [elektrības, gāzes, telekomunikāciju, pasta un dzelzceļa] tīklu sabiedrisko pakalpojumu regulators] kā kompetentā regulatīvā iestāde ar 2009. gada 10. decembra lēmumu SCS 05 atcēla – no 2010. gada 1. maija. Atbildētāja šo lēmumu apstrīdēja, tomēr līdz šim neviens administratīvās tiesas nolēmums par lietas būtību vēl nav pieņemts.
- 4 Ar savām prasībām, kas celtas *Landgericht Berlin* [Berlīnes apgabaltiesā], prasītāja lūdz atmaksāt staciju izmantošanas maksas, kuras tā samaksājusi par laikposmu no 2006. gada novembra līdz 2010. gada decembrim, ciktāl tās pārsniedz SCS 99 paredzētās maksas. Apgabaltiesa katru no šīm prasībām apmierināja, izņemot daļu prasījumu par procentiem. Pamatojumā tā atbilstoši tolaik pastāvošajai *Bundesgerichtshof* [Federālās augstākās tiesas] judikatūrai norādīja, ka maksām, kuras prasa atbildētāja, ir piemērojama *BGB* [Vācijas Civilkodeksa] 315. pantā minētā taisnīguma pārbaude. Tā kā SCS 05 paredzētā cenu noteikšana šo taisnīguma pārbaudi neiztur, saskaņā ar nepamatotas iedzīvošanās principiem atbildētājai ir pienākums atmaksāt attiecīgās summas. Pret to vērsās atbildētāja ar savām apelācijas sūdzībām un prasītāja ar savām pretapelācijas sūdzībām, kurās puses uztur savus attiecīgos, pirmajā instancē izvirzītos prasījumus.
- 5 Šajā starplaikā Eiropas Savienības Tiesa prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā līdzīgā strīdā ir nospriedusi, ka parasto tiesu veiktā pārbaude par sliežu ceļu izmantošanas maksu taisnīgumu nedrīkst notikt neatkarīgi no kompetentās regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības (spriedums, 2017. gada 9. novembris, C-489/15, *CTL Logistics*).
- 6 Tikmēr Federālais tīklu sabiedrisko pakalpojumu regulators ar 2019. gada 11. oktobra lēmumu vairāku dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieteikumus par to maksu *a posteriori* pārbaudi, kuras bija prasītas, pamatojoties uz SCS 05, noraidīja kā nepieņemamus. Tomēr šis lēmums tika pārsūdzēts. Prasību pašlaik izskata *Verwaltungsgericht Köln* [Ķelnes Administratīvā tiesa].

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojuma izklāsts

- 7 Pirms tiek pieņemts nolēmums par pušu iesniegtajām apelācijas sūdzībām, šķiet lietderīgi apturēt tiesvedību un, pamatojoties uz LESD 267. pantu, lūgt Eiropas Savienības Tiesu sniegt prejudiciālu nolēmumu par lēmuma rezolutīvajā daļā uzdotajiem jautājumiem, jo nolēmums pēc būtības ir atkarīgs no atbildēm uz prejudiciālajiem jautājumiem.
- 8 Federālā tīklu sabiedrisko pakalpojumu regulatora uzsāktajā procesā, kurā paredzēts *a posteriori* pārbaudīt staciju maksas, ko atbildētāja prasījusi, pamatojoties uz SCS 05, gan vēl nav pieņemts galīgs lēmums. Tomēr, ņemot vērā

līdzšinējā procesa ilgumu, vairs nešķiet saprātīgi gaidīt, kad pēc tam vēl tiks pabeigta administratīvā tiesvedība, kas, iespējams, ilgs vēl vairākus gadus, lai tad gadījumā, ja tiktu apstiprināts Federālā tīklu sabiedrisko pakalpojumu regulatora lēmums, lūgtu Tiesas prejudiciālu nolēmumu par minētajiem jautājumiem.

- 9 Šajā gadījumā vēl ir jāpiemēro Direktīva 2001/14/EK, kura tika atcelta ar Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. un nākamās lapas), 65. pantu, un kura tika aizstāta ar šīs direktīvas būtībā identiskajām normām. Tas tādēļ, ka prasītāja lūdz atlīdzināt maksas, kuras tā atbildētājam samaksājusi laikposmā līdz 2010. gada decembrim. Šajā laikposmā Direktīva 2001/14/EK vēl bija spēkā. Tomēr tas šķiet pašsaprotami, ka Tiesas atbildes uz prejudiciālajiem jautājumiem būs attiecināmas uz Direktīvu 2012/34/ES.
- 10 Direktīvas 2001/14/EK materiālās piemērošanas jomā ietilpst arī šeit aplūkojamā maksu iekasēšana par dzelzceļa staciju izmantošanu. Atšķirībā no vēlāk pieņemtās Direktīvas 2012/34/ES tajā gan nav ietverts visaptverošs regulējums par nediskriminējošu piekļuvi apkalpes vietām. Tomēr pasažieru dzelzceļa stacijas ir minētas Direktīvas 2001/14/EK II pielikuma 2. punkta a) apakšpunktā, uz kuru nepārprotami attiecas Direktīvas 2001/14/EK 5. panta 1. punktā minētais diskriminācijas aizliegums. Turklāt direktīvas jēga un mērķis prasa tās piemērošanas jomā iekļaut pasažieru dzelzceļa staciju izmantošanu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nepietiek ar nediskriminējošu sliežu ceļu piešķiršanu, ja šāda piešķiršana netiek papildināta ar atbilstīgu piekļuvi iekārtām, kuras, kā, piemēram, pasažieru dzelzceļa stacijas, ir nepieciešamas sliežu ceļu efektīvai izmantošanai.
- 11 Nolēmums pēc būtības ir atkarīgs no atbildēm uz prejudiciālajiem jautājumiem. Ja atbilde uz pirmo prejudiciālo jautājumu būtu noliedzīga, prasības nevarētu tikt apmierinātas jau tādēļ vien, ka civillietu tiesas nevarētu veikt atbildētājas prasīto izmantošanas maksu atbilstīguma pārbaudi. No atbildes uz otro prejudiciālo jautājumu ir atkarīgs tas, vai pirms nolēmuma pieņemšanas par atbildētājas celtajām apelācijas sūdzībām vispirms ir jāgaida, līdz Federālā tīklu sabiedrisko pakalpojumu regulatora 2019. gada 11. oktobra lēmums kļūst galīgs (skat. iepriekš 6. punktu).
- 12 Eiropas Savienības Tiesa par šiem prejudiciālajiem jautājumiem vēl nav spriedusi. Tiesa savā 2017. gada 9. novembra spriedumā (C-489/15, *CTL Logistics*) ir tikai konstatējusi, ka taisnīguma pārbaudes, kuras Vācijas civillietu tiesas veikušas, pamatojoties uz *BGB* 315. pantu, nav saderīgas ar direktīvas normām. Turpretī minētajā nolēmumā Tiesa nav paudusi nostāju par to, vai katrā atsevišķā gadījumā un neatkarīgi no regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības valsts civillietu tiesām ir tiesības un pienākums pārbaudīt izmantošanas maksu apmēra atbilstību *LESD* 102. pantam un/vai valsts konkurences tiesību aktiem.
- 13 Prejudiciālā nolēmuma tiesvedība ir nepieciešama arī tādēļ, ka, lai gan Eiropas Savienības Tiesa uz šādiem prejudiciālajiem jautājumiem vēl nav atbildējusi,

Savienības tiesību normu, proti, tā dēvētā *acte clair* pareiza piemērošana ir tik acīmredzama, ka vairs nav pamatotu šaubu par to, kā pareizi lemt par uzdotajiem jautājumiem. No Eiropas Savienības Tiesas judikatūras izriet, ka *acte clair* esamības priekšnosacījums ir tas, ka valsts tiesa ne tikai pati ir pārliecināta par Savienības tiesību normu pareizu interpretāciju, bet ir arī pārliecināta, ka tāpat uzskatīs visas pārējo dalībvalstu tiesas un Eiropas Savienības Tiesa (spriedums, 1982. gada 6. oktobris, 283/81, *CILFIT*).

- 14 Pēc Tiesas 2017. gada 9. novembra sprieduma (C-489/15, *CTL Logistics*) pasludināšanas gan Vācijas civillietu tiesu judikatūrā, gan vācu valodas doktrīnā tika pausti dažādi viedokļi attiecībā uz seku, kas izsecināmas no šā sprieduma, tvērumu.
- 15 Tiesa, kas izskata lietu, uzskata, ka ir pamatots iemesls uzskatīt, ka Eiropas Savienības Tiesas spriedumā *CTL Logistics* noteiktie principi ir attiecināmi arī uz ļaunprātīgas izmantošanas pārbaudi konkurences tiesību jomā, kā rezultātā būtu izslēgta valsts civillietu tiesu veikta izmantošanas maksu pārbaude neatkarīgi no kompetentās regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības.
- 16 Eiropas Savienības Tiesa lietā *CTL Logistic* (spriedums, 2017. gada 9. novembris, C-489/15) to, ka taisnīguma pārbaude civiltiesā atbilstoši *BGB* 315. pantam nav saderīga ar Direktīvā 2001/14/EK noteiktajām materiālo un procesuālo tiesību prasībām, pamato šādi:
- 17 Pirmkārt, izmantošanas maksu taisnīguma pārbaude, kas balstīta uz konkrētiem attiecīgo līgumattiecību apstākļiem, kā tas ir paredzēts *BGB* 315. pantā, ir pretrunā Direktīvā 2001/14/EK nostiprinātajam nediskriminācijas principam un vienlīdzīgas attieksmes principam (69.–76. punkts).
- 18 Otrkārt, šādas taisnīguma pārbaudes rezultātā infrastruktūras pārvaldītājam tiktu atņemta rīcības brīvība noteikt izmantošanas maksas, kas Direktīvas 2001/14/EK 4. panta 1. punktā ir apzināti atstāta atvērta, lai mudinātu optimizēt infrastruktūras izmantošanu. Vienlaikus tā ir iejaukšanās infrastruktūras pārvaldītāja vadības neatkarībā, kuras nodrošināšanu paredz direktīva (77.–83. punkts).
- 19 Treškārt, taisnīguma pārbaude civillietu tiesā nav saderīga ar regulatīvajā tiesiskajā regulējumā paredzētajiem vērtējuma kritērijiem. Savukārt, ja civillietu tiesas ņemtu vērā šos kritērijus un tieši piemērotu dzelzceļa tiesiskā regulējuma normas, tās ignorētu Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā regulatīvajai iestādei piešķirto ekskluzīvo kompetenci (84.–87. punkts).
- 20 Ceturtkārt, Eiropas Savienības tiesa uzsver, ka regulatīvās iestādes “praksē [rastos] nepārvaramas grūtības”, kad tā dažādu civillietu tiesu pieņemtos individuālus nolēmumus censtos ātri integrēt nediskriminējošā sistēmā. Līdz augstāku instanču tiesu iesaistei neizbēgami rastos nevienlīdzīga attieksme starp uzņēmumiem – atkarībā no tā, vai uzņēmums ir vērsies tiesā. Pēc civillietu tiesu galīgo nolēmumu pieņemšanas regulatīvajai iestādei tad būtu jāreaģē, pielāgojot maksu apmēru, kas savukārt izraisītu nepieļaujamu iejaukšanos infrastruktūras

pārvaldītāju rīcības brīvībā un tikpat nepieļaujamu iejaukšanos regulatīvās iestādes ekskluzīvajā kompetencē (88.–93. punkts).

21. Piektdārt, ar civillietu tiesu veiktu taisnīguma pārbaudi tiek vājināta regulatīvās iestādes lēmumu *erga omnes* iedarbība – proti, šo lēmumu saistošais raksturs attiecībā uz visām iesaistītajām personām dzelzceļa nozarē. Katrā ziņā spriedums civillietā, kurā uzlikts pienākums atlīdzināt pārmērīgās maksas, tiesiskas sekas radītu tikai attiecīgās lietas dalībniekiem. Vienlaikus pusei, kurai spriedums ir labvēlīgs, tiktu radītas priekšrocības salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, un tas kaitētu direktīvas mērķim nodrošināt godīgu konkurenci (94.–97. punkts).
22. Sestdārt, civiltiesvedībā ir iespējams panākt izlīgumu bez nepieciešamības tajā iesaistīt regulatīvo iestādi. Tas nav saderīgi ar Direktīvas 2001/14/EK 30. panta 3. punkta otro un trešo teikumu, saskaņā ar kuriem pušu pārrunas ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā, un tā iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārķaptas šīs direktīvas prasības (98.–99. punkts).
23. Visbeidzot, septītdārt, civillietu tiesas veikta taisnīguma pārbaude nav saderīga ar Direktīvas 2001/14/EK mērķi mudināt infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot infrastruktūras izmantošanu (100.–102. punkts).
24. Eiropas Savienības tiesas izvirzītos argumentus pret taisnīguma pārbaudi civillietu tiesā bez īpašiem ierobežojumiem var attiecināt arī uz izmantošanas maksu pārbaudi konkurences tiesību jomā. Tas it īpaši attiecas uz izšķirošo aspektu, proti, tādējādi radīto risku, ka konkrētā gadījumā un neatkarīgi no regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības dažādu civillietu tiesu pieņemtie nolēmumi galu galā varētu izraisīt to, ka dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem par to pašu pakalpojumu izmantošanu būtu jāmaksā dažādas maksas. Tādējādi pat tiktu apvērsta Direktīvā 2001/14/EK noteiktā galvenā prasība – nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, līdz ar to nodrošinot godīgu konkurenci dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā (šajā ziņā skat. 5., 11. un 16. apsvērumu). Identiska būtu arī iejaukšanās regulatīvās iestādes izņēmumkompetencē un šādi radītās praksē gandrīz nepārvaramās grūtības. Tas viss liecina par to, ka arī katrā atsevišķā gadījumā valsts civillietu tiesu veikta ļaunprātīgas izmantošanas pārbaude konkurences tiesību jomā ir jāuzskata par nesaderīgu ar Direktīvas 2001/14/EK normām.
25. Senāts nevar piekrist arī *Bundesgerichtshof* paustajam uzskatam, ka obligāti nepieciešams ir atšķirīgs vērtējums, jo atšķirībā no *BGB* 315. panta LESD 102. pants ir nevis valsts tiesību norma, bet gan Eiropas primāro tiesību norma, tātad tiesību norma, kurai ir augstāks juridisks spēks nekā Direktīvas 2001/14/EK normām. LESD 102. pants kā Savienības primāro tiesību norma tik tiesām ir tieši piemērojams visās Savienības dalībvalstīs. Ir arī patiesība, ka tādēļ valsts tiesām ir pienākums tieši piemērot LESD 102. pantu (skat. Tiesas spriedumu, 1974. gada 30. janvāris, lieta 127/73, *BRT/SABAM*, *Recueil* 1974, 51, 15.–17. punkts).

- 26 Tomēr Eiropas Savienības Tiesa līdz šim vēl nav lēmusi, vai ir spēkā arī tad, kad maksu noteikšanu uzrauga regulatīvā iestāde, kuras lēmumi arī ir pakļauti pārbaudei tiesā. Piemēram, no Tiesas sprieduma lietā *Telefónica* neizriet nekas cits. Tajā tā gan ir norādījusi, ka Komisijas rīcība, pamatojoties uz LESD 102. pantu, nav atkarīga no valsts regulējošo iestāžu īstenotās iesaistīšanās pārbaudes (spriedums, 2014. gada 10. jūlijs, C-295/12). Tomēr šis konstatējums nav attiecināms uz šeit aplūkojamo situāciju. Tādēļ, ka, pretēji gadījumam, kad maksas katrā atsevišķā gadījumā tiek pārbaudītas civillietu tiesā, Eiropas Komisijai piemērojot LESD 102. pantu, nepastāv nedz risks, ka, iespējams, tiks pieņemts liels skaits atšķirīgu tiesas nolēmumu, nedz tiek pieļauta vairāku tiesību aizsardzības līdzekļu nekoordinēta izmantošana. Gluži pretēji, Eiropas Komisijas lēmumi ir pakļauti pārbaudei Eiropas Savienības Tiesā, un tādējādi katrā atsevišķā gadījumā tiek nodrošināta vienveidīga piemērošana.
- 27 Nešķiet pārliecinošs arī otrs *Bundesgerichtshof* norādītais tiesiskais aspekts, ka ir attaisnojami piemērot atšķirīgu juridisku vērtējumu taisnīguma pārbaudē atbilstoši *BGB* 315. pantam, no vienas puses, un ļaunprātīgas izmantošanas pārbaudē konkurences tiesību jomā, no otras puses, jo pēdējā minētā attiecas tikai uz pagātņi un jau šā iemesla dēļ vien nevarot nonākt konfliktā ar regulatīvo tiesisko regulējumu. Tik tiešām ir tā, ka saskaņā ar *GWB* [Vācijas Konkurences likuma] 33. panta 1. punktu un 33.a panta 1. punktu apzināta LESD 102. panta pārkāpuma gadījumā var prasīt zaudējumu atlīdzināšanu par iepriekšējiem laikposmiem. Tomēr LESD 102. panta pārkāpums vienlaikus nozīmē, ka attiecīgie darījumi *BGB* 134. panta izpratnē (iespējams, tikai daļēji) nav spēkā, ko var konstatēt ar prasību par fakta konstatēšanu (*ZPO* [Vācijas Civilprocesa kodeksa] 256. pants) arī attiecībā uz nākotni. Visbeidzot, LESD 102. panta pārkāpuma gadījumā cietušais saskaņā ar *GWB* 33. panta 1. punktu var izvirzīt arī prasījumus par darbības izbeigšanu un atturēšanos no nelikumīgas darbības, kas arī ir vērsti uz nākotni. Turklāt un neatkarīgi no iepriekš minētā, nebūt nav izslēgts, bet gan drīzāk iespējams, ka godīga konkurence dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā tiktu ietekmēta arī gadījumā, ja vēlāk, zaudējumu atlīdzināšanas ceļā atsevišķiem uzņēmumiem tiktu atlīdzinātas jau samaksātās maksas, kas savukārt nebūtu saderīgi ar Direktīvas 2001/14/EK mērķi.
- 28 Visbeidzot, nepārliecina arī *Bundesgerichtshof* paustais viedoklis, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 30. panta 3. punktu regulatīvajai iestādei nav pilnvaru pārbaudīt jau samaksātās maksas. Šādas direktīvas interpretācijas pamatošanai *Bundesgerichtshof* atsaucas tikai uz ģenerāladvokāta P. Mengoci [*P. Mengozzi*] 2016. gada 24. novembrī sniegtajiem secinājumiem lietā C-489/15, *CTL Logistics* (skat. to 58. punktu), kurus Tiesa savā 2017. gada 9. novembra spriedumā tieši nav piekritusi. Savukārt Eiropas Komisija savā 2015. gada 23. decembra atzinumā, kuram Eiropas Savienības Tiesa katrā ziņā galu galā piekrita, bija skaidri paudusi pretēju nostāju (skat. tā 19. un 20. punktu). Arī no direktīvas normas formulējuma un apsvērumiem nevar izsecināt pārliecinošas norādes par labu *Bundesgerichtshof* paustajai interpretācijai. Visbeidzot, arī šajā ziņā runa ir par jautājumu, par kuru ir jālemj Tiesai, kas vienīgā ir kompetenta sniegt saistošu Savienības tiesību normu interpretāciju.