



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 21ης Νοεμβρίου 2019*

«Προδικαστική παραπομπή – Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 – Οδικές μεταφορές – Κοινωνικές διατάξεις – Οχήματα χρησιμοποιούμενα για την παράδοση ταχυδρομικών αντικειμένων στο πλαίσιο της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας – Παρεκκλίσεις – Οχήματα χρησιμοποιούμενα εν μέρει για την παράδοση αυτή – Οδηγία 97/67/ΕΚ – Άρθρο 3, παράγραφος 1 – “Καθολική υπηρεσία” – Έννοια»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-203/18 και C-374/18,

με αντικείμενο αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλαν το Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία) (C-203/18) με απόφαση της 21ης Φεβρουαρίου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 20 Μαρτίου 2018, και το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) (C-374/18) με απόφαση της 22ας Μαΐου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Ιουνίου 2018, στο πλαίσιο των δικών

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

κατά

Land Nordrhein-Westfalen (C-203/18),

και

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

κατά

Deutsche Post AG (C-374/18),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Prechal, πρόεδρο τμήματος, L. S. Rossi (εισηγήτρια) και J. Malenovský, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γραμματέας: D. Dittert, προϊστάμενος μονάδας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησεως της 28ης Μαρτίου 2019,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Deutsche Post AG και ο K. Leymann, εκπροσωπούμενοι από τον T. Mayen και την B. Stamm, Rechtsanwälte,
- το Land Nordrhein-Westfalen, εκπροσωπούμενο από τον A. Baron-Barth και την B. Spieles,
- η UPS Deutschland Inc. Co. OHG, η DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG και η Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., εκπροσωπούμενες από τους S. Maaßen και P. Pommerening, Rechtsanwälte,
- η Deutsche Post AG, εκπροσωπούμενη από τον K. Hamacher, Rechtsanwalt,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον W. Mölls και την J. Hottiaux,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 13ης Ιουνίου 2019,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014 (ΕΕ 2014, L 60, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 561/2006).
- 2 Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως υποβλήθηκαν στο πλαίσιο ενδίκων διαφορών μεταξύ, αφενός, της εταιρίας παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών Deutsche Post AG και του υπεύθυνου μεταφορών στην εγκατάστασή της στη Βόννη (Γερμανία) K. Leymann (στο εξής, από κοινού: Deutsche Post κ.λπ.) και, αφετέρου, του Land Nordrhein-Westfalen (υπόθεση C-203/18), καθώς και μεταξύ, αφενός, της UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, της DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG, και της Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (στο εξής, από κοινού: UPS Deutschland κ.λπ.) και, αφετέρου, της εταιρίας παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών Deutsche Post (υπόθεση C-374/18), σχετικά με την εφαρμογή, στις μεταφορές που πραγματοποιούνται με τα οχήματα της Deutsche Post, των κανόνων που αφορούν τη διάρκεια του χρόνου οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που πρέπει να τηρούνται από τους οδηγούς οι οποίοι απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 561/2006

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 4, 17, 22 και 23 του κανονισμού 561/2006 έχουν ως εξής:

«(4) Για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων και τη διατήρηση της αξιοπιστίας των σχετικών κανόνων, είναι επιθυμητή η αποτελεσματική και ομοιόμορφη επιβολή της εφαρμογής των [διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 που αφορούν τους χρόνους οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που πρέπει να τηρούν οι οδηγοί που εκτελούν εσωτερικές και διεθνείς οδικές μεταφορές εντός της Κοινότητας]. Συνεπώς, απαιτείται ένα σύνολο σαφέστερων και απλούστερων κανόνων, οι οποίοι θα κατανοούνται, θα ερμηνεύονται και θα εφαρμόζονται ευκολότερα από τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών και τις αρχές που είναι αρμόδιες για την επιβολή τους.

[...]

(17) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ο σκοπός αυτός επιδιώκεται κυρίως με τις διατάξεις που αφορούν τον μέγιστο χρόνο οδήγησης ανά ημέρα, ανά εβδομάδα και ανά δεκαπενθήμερο, με τη διάταξη η οποία υποχρεώνει τον οδηγό να λαμβάνει μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης τουλάχιστον ανά δεκαπενθήμερο και με τις διατάξεις που ορίζουν ότι η περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης δεν θα πρέπει να διαρκεί επ' ουδενί λιγότερο από εννέα συνεχείς ώρες. Δεδομένου ότι αυτές οι διατάξεις εξασφαλίζουν επαρκή ανάπαυση και λαμβάνοντας επίσης υπόψη την εμπειρία από τις πρακτικές επιβολής των τελευταίων ετών, δεν απαιτείται πλέον σύστημα αντιστάθμισης για μειωμένες περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης.

[...]

(22) Για την προαγωγή της κοινωνικής προόδου και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διατηρεί το δικαίωμα λήψης ορισμένων ενδεδειγμένων μέτρων.

(23) Οι εθνικές παρεκκλίσεις θα πρέπει να αντανακλούν τις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και να περιορίζονται μόνο σε στοιχεία που δεν υπόκεινται σε ανταγωνιστικές πιέσεις.»

4 Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.»

5 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές:

- α) εμπορευμάτων, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους: [...]».
- 6 Τα άρθρα 5 έως 9 του εν λόγω κανονισμού περιλαμβάνουν τους εφαρμοστέους κανόνες σχετικά με το πλήρωμα του οχήματος μεταφοράς, τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης.
- 7 Το κεφάλαιο IV του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εξαιρέσεις», περιλαμβάνει το άρθρο 13 το οποίο ορίζει τα εξής:

«1. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίγονται οι στόχοι του άρθρου 1, κάθε κράτος μέλος μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τα άρθρα 5 έως 9 και να καθιστά τις εξαιρέσεις αυτές αντικείμενο μεμονωμένων προϋποθέσεων στο έδαφός του ή κατόπιν συναίνεσης των ενδιαφερομένων κρατών, στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, στις μεταφορές με τα εξής οχήματα:

[...]

- δ) οχήματα ή συνδυασμός οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται από φορείς παροχής καθολικής υπηρεσίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 13, της οδηγίας 97/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών [ΕΕ 1998, L 15, σ. 14], για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας.

Τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται μόνον σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης, και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των εν λόγω οχημάτων δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

- ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά επιφάνειας κάτω των 2 300 τετραγωνικών χιλιομέτρων και μη συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή σήραγγα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα με κινητήρα·

[...]

- θ) οχήματα με 10 έως 17 θέσεις που χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για τη μη επαγγελματική μεταφορά επιβατών·

[...]

- ιε) οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε οδούς εντός εγκαταστάσεων κεντρικών σταθμών, όπως είναι οι λιμένες, οι λιμένες για συνδυασμένες μεταφορές και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί·

[...]».

Η οδηγία 97/67

- 8 Κατά την αιτιολογική σκέψη 18 της οδηγίας 97/67, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/6/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008 (ΕΕ 2008, L 52, σ. 3) (στο εξής: οδηγία 97/67):

«[εκτιμώντας] ότι, εφόσον η ουσιώδης διαφορά μεταξύ του επείγοντος ταχυδρομείου και των καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών έγκειται στην αξία (όποια μορφή και αν λαμβάνει) που προστίθεται από τις παρεχόμενες στους πελάτες επείγουσες υπηρεσίες και η οποία γίνεται αντιληπτή από αυτούς, ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να καθοριστεί η επιπλέον αξία είναι να ληφθεί υπόψη το επιπλέον τίμημα που είναι διατεθειμένοι να καταβάλουν οι πελάτες, χωρίς να θίγεται, πάντως, η ανώτατη τιμή του κατ' αποκλειστικότητα ανατεθειμένου τομέα, η οποία και πρέπει να τηρείται».

- 9 Το άρθρο 2, σημείο 13, της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[...]

(13) “φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας”: ο δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας παροχής ταχυδρομικής υπηρεσίας που παρέχει καθολική ταχυδρομική υπηρεσία ή μέρος αυτής εντός κράτους μέλους, και του οποίου η ταυτότητα έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4».

- 10 Το άρθρο 3, παράγραφοι 1, 4 και 5 της εν λόγω οδηγίας ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι χρήστες να απολαύουν του δικαιώματος καθολικής υπηρεσίας, που αντιστοιχεί στην προσφορά ταχυδρομικών υπηρεσιών συγκεκριμένης ποιότητας μονίμως σε όλα τα σημεία της επικράτειας, σε τιμές προσιτές για όλους τους χρήστες.

[...]

4. Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει τα αναγκαία μέτρα, ώστε η καθολική υπηρεσία να περιλαμβάνει τουλάχιστον την παροχή των ακόλουθων υπηρεσιών:

[...]

– τη συλλογή, τη μεταφορά, τη διαλογή και τη διανομή των ταχυδρομικών δεμάτων βάρους έως 10 kg,

[...]

5. Οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές μπορούν να αυξήσουν το όριο βάρους όσον αφορά την κάλυψη της καθολικής υπηρεσίας για ταχυδρομικά δέματα, μέχρις βάρους που δεν υπερβαίνει τα 20 kg, και μπορούν να θεσπίσουν ειδικές ρυθμίσεις για την κατ' οίκον διανομή τέτοιων δεμάτων.

[...]»

Το γερμανικό δίκαιο

- 11 Η Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (κανονιστική απόφαση εφαρμογής του νόμου περί των πληρωμάτων οδικών μεταφορών), της 27ης Ιουνίου 2005 (BGBl. 2005 I, σ. 1882), όπως τροποποιήθηκε για τελευταία φορά με την κανονιστική απόφαση της 8ης Αυγούστου 2017

(BGBl. 2017 I, σ. 3158) (στο εξής: FPersV), εκδόθηκε από το Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Αστικής Ανάπτυξης, Γερμανία), με σκοπό τη μεταφορά του κανονισμού 561/2006 στη γερμανική έννομη τάξη.

- 12 Το άρθρο 1 του FPersV, το οποίο φέρει τον τίτλο «Διάρκεια οδηγήσεως και περίοδοι αναπαύσεως στον τομέα των οδικών μεταφορών», έχει ως εξής:

«(1) Οι οδηγοί

1. οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος είναι μεγαλύτερο από 2,8 τόνους και δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, [...]

[...]

οφείλουν να τηρούν τους χρόνους οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως σύμφωνα με τα άρθρα 4, 6 έως 9 και 12 [του κανονισμού 561/2006].

(2) Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν εφαρμόζονται.

1. στα οχήματα που αναφέρει το άρθρο 18,

[...]

(6) [...]

Η επιχείρηση οφείλει

1. να εφοδιάζει τον οδηγό, σε επαρκή αριθμό, με τα κατάλληλα έντυπα σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1, για τη σύνταξη των αρχείων καταγραφής,
2. να ελέγχει τα αρχεία καταγραφής αμέσως μετά την παράδοσή τους από τον οδηγό και να λαμβάνει χωρίς καθυστέρηση τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της συμμορφώσεως προς τις περιόδους 1 έως 5,
3. να διατηρεί τα αρχεία καταγραφής κατά χρονολογική σειρά και σε αναγνώσιμη μορφή, εκτός του οχήματος και για διάστημα ενός έτους μετά την παράδοσή τους από τον οδηγό και να τα επιδεικνύει στους αρμοδίους κατόπιν αιτήματός τους·
4. να καταστρέφει τα αρχεία καταγραφής μετά τη λήξη της περιόδου διατηρήσεως έως τις 31 Μαρτίου του επόμενου ημερολογιακού έτους [...]

[...]».

- 13 Το άρθρο 18 του FPersV, το οποίο επιγράφεται «Εξαιρέσεις σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) 561/2006 και (ΕΕ) 165/2014», ορίζει τα εξής:

«(1) Δυνάμει του άρθρου 13, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 και του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΕ) 165/2014, οι ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων, εντός του πεδίου εφαρμογής του [Fahrpersonalgesetz (νόμου περί των πληρωμάτων οδικών μεταφορών)], εξαιρούνται της εφαρμογής των άρθρων 5 έως 9 του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 και της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 165/2014:

[...]

4. οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται, εντός ακτίνας 100 χιλιομέτρων από τον τόπο εγκαταστάσεως της επιχειρήσεως, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο παροχής της καθολικής υπηρεσίας, από παρόχους ταχυδρομικών υπηρεσιών που παρέχουν την καθολική υπηρεσία όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, του Post-Universaldienstleistungsverordnung (ομοσπονδιακής κανονιστικής αποφάσεως περί παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας) της 15ης Δεκεμβρίου 1999 (BGBl. 1999 I, σ. 2418), όπως τροποποιήθηκε εσχάτως με το άρθρο 3, παράγραφος 26, του νόμου της 7ης Ιουλίου 2005 (BGBl. I, σ. 1970), υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

[...]».

14 Το άρθρο 4, σημείο 1, στοιχείο b, του Postgesetz (νόμου περί ταχυδρομείων) της 22ας Δεκεμβρίου 1997 (BGBl. 1997 I, σ. 3294), όπως τροποποιήθηκε εσχάτως με το άρθρο 169 του νόμου της 29ης Μαρτίου 2017 (BGBl. 2017 I, σ. 626) (στο εξής: PostG), προβλέπει τα εξής:

«1. Ταχυδρομικές υπηρεσίες κατά την έννοια του παρόντος νόμου είναι οι ακόλουθες εμπορικές υπηρεσίες:

[...]

b) η μεταφορά δεμάτων με παραλήπτη των οποίων το βάρος δεν υπερβαίνει τα 20 χιλιόγραμμα,

[...]».

15 Κατά το άρθρο 11 του PostG:

«(1) Η καθολική υπηρεσία αποτελεί στοιχειώδη προσφορά των ταχυδρομικών υπηρεσιών του άρθρου 4, σημείο 1, οι οποίες παρέχονται σε όλα τα σημεία της επικράτειας με συγκεκριμένη ποιότητα και σε προσιτή τιμή. Η καθολική υπηρεσία περιορίζεται στις υποκείμενες σε άδεια ταχυδρομικές υπηρεσίες και στις ταχυδρομικές υπηρεσίες οι οποίες μπορούν να παρέχονται, όσον αφορά το τεχνικό σκέλος της μεταφοράς, τουλάχιστον εν μέρει, με υποκείμενες σε άδεια ταχυδρομικές υπηρεσίες. Περιλαμβάνει μόνον τις υπηρεσίες που εν γένει θεωρούνται απαραίτητες.

(2) Η Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση εξουσιοδοτείται να καθορίζει με κανονιστική πράξη, με τη σύμφωνη γνώμη του Bundestag (Ομοσπονδιακής Κάτω Βουλής, Γερμανία) και του Bundesrat (Ομοσπονδιακής Άνω Βουλής, Γερμανία), σύμφωνα με την παράγραφο 1, το περιεχόμενο και το εύρος της καθολικής υπηρεσίας. [...]»

16 Βάσει του άρθρου 11, παράγραφος 2, του PostG, η Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση καθόρισε το εύρος της καθολικής υπηρεσίας, όσον αφορά τις αποστολές δεμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 2, του Post-Universaldienstleistungsverordnung (κανονισμού περί της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας) της 15ης Δεκεμβρίου 1999 (BGBl. I, σ. 2418), όπως τροποποιήθηκε εσχάτως με το άρθρο 3, παράγραφος 26, του νόμου της 7ης Ιουλίου 2005 (BGBl. 2005 I, σ. 1970), το οποίο ορίζει τα εξής:

«(1) Ως “καθολική υπηρεσία” νοούνται οι ακόλουθες ταχυδρομικές υπηρεσίες:

[...]

2. Η μεταφορά δεμάτων με παραλήπτη των οποίων το βάρος δεν υπερβαίνει τα 20 χιλιόγραμμα και των οποίων οι διαστάσεις δεν είναι μεγαλύτερες από εκείνες που καθορίζονται στη Σύμβαση της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ενώσεως και στις αντίστοιχες εκτελεστικές αποφάσεις

[...]».

Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

Η υπόθεση C-203/18

- 17 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η Deutsche Post έχει οριστεί φορέας παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, κατά την έννοια του άρθρου 11, παράγραφος 1, του PostG, και, ως εκ τούτου, έχει αναλάβει τη μεταφορά δεμάτων με μέγιστο βάρος 20 χιλιόγραμμα, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 2, της κανονιστικής απόφασης περί της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο της 7ης Ιουλίου 2005. Παρέχει δε την υπηρεσία αυτή χρησιμοποιώντας οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος από 2,8 τόνους έως 3,5 τόνους, καθώς και οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους. Συγχρόνως, και με τα ίδια οχήματα, η Deutsche Post παραδίδει επίσης δέματα βάρους άνω των 20 χιλιογράμμων –δηλαδή δέματα που δεν εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία–, τα οποία, όμως, κατά την ίδια, δεν αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 5 % του συνολικού φορτίου των οχημάτων, ακόμη και σε περιόδους εντατικής διανομής.
- 18 Η Deutsche Post ισχυρίζεται ότι, ως φορέας παροχής της καθολικής υπηρεσίας, εμπίπτει στην παρέκκλιση που εισάγει το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, η οποία επαναλαμβάνει το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006. Ως εκ τούτου, δεν υπόκειται, μεταξύ άλλων, στις υποχρεώσεις εφαρμογής των κανόνων για τις επιχειρήσεις οι οποίοι αφορούν τη διάρκεια της οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης και τους οποίους πρέπει, βάσει του εν λόγω κανονισμού, να τηρούν οι οδηγοί που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.
- 19 Αντιθέτως, κατά τις αρμόδιες αρχές της Γερμανίας και των Länder, αυτή η κατά παρέκκλιση διάταξη δεν έχει εφαρμογή στην περίπτωση της Deutsche Post, καθόσον αυτή μεταφέρει και δέματα των οποίων το βάρος υπερβαίνει το όριο των 20 χιλιογράμμων, το οποίο ισχύει για τα αντικείμενα που εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία. Στο πλαίσιο αυτό, έχουν ήδη διεξαχθεί επιθεωρήσεις στις εγκαταστάσεις της Deutsche Post και έχουν κινηθεί εναντίον της διαδικασίες που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην επιβολή διοικητικών κυρώσεων εις βάρος της.
- 20 Στις 21 Ιανουαρίου 2015, οι Deutsche Post κ.λπ. άσκησαν ενώπιον του Verwaltungsgericht Köln (διοικητικού πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία) αναγνωριστική αγωγή με αίτημα να διευκρινιστεί το περιεχόμενο της παρέκκλισης του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV και να αναγνωριστεί ότι η παρέκκλιση αυτή ισχύει και για τις επίμαχες υπηρεσίες. Με απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 2016, η αγωγή απορρίφθηκε ως αβάσιμη, καθώς το εν λόγω δικαστήριο δέχθηκε, μεταξύ άλλων, την ερμηνεία του Land Nordrhein-Westfalen (ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία), σύμφωνα με την οποία η επίμαχη παρέκκλιση έχει εφαρμογή μόνον όταν τα οχήματα χρησιμοποιούνται «αποκλειστικά» για την παράδοση αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία.
- 21 Στις 7 Μαρτίου 2016, οι Deutsche Post κ.λπ. άσκησαν έφεση κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικού εφετείου του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία). Το δικαστήριο αυτό επισημαίνει ότι, στο άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, ο Γερμανός νομοθέτης επανέλαβε στο σύνολό του το περιεχόμενο της παρέκκλισης του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, με αποτέλεσμα η ερμηνεία της επίμαχης εθνικής διάταξης να εξαρτάται κατ' ουσίαν από την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στην εισάγουσα παρέκκλιση διάταξη του δικαίου της Ένωσης.

- 22 Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι, δεδομένου ότι το Δικαστήριο δεν έχει ακόμη αποσαφηνίσει το περιεχόμενο της παρέκκλισης αυτής, δεν είναι δυνατόν, στο στάδιο αυτό, να αποκλεισθούν ούτε η προβαλλόμενη από τους Deutsche Post κ.λπ. ερμηνεία ούτε η ερμηνεία την οποία υποστηρίζει το Land Nordrhein-Westfalen (ομόσπονδο κράτος της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας). Επισημαίνει συναφώς ότι η ερμηνεία την οποία υποστηρίζει το εν λόγω ομόσπονδο κράτος καθιστά δυνατή τη αποτροπή της παροχής τυχόν ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε επιχείρηση η οποία παρέχει και την καθολική ταχυδρομική υπηρεσία στη Γερμανία σε σχέση με μια επιχείρηση η οποία δεν παρέχει την υπηρεσία αυτή και, ως εκ τούτου, υπόκειται στους κανόνες σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης. Ωστόσο, κατά το ίδιο δικαστήριο, μπορεί επίσης να θεωρηθεί ότι το εν λόγω ανταγωνιστικό πλεονέκτημα προβλέπεται προς αντιστάθμιση του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος που προκύπτει εις βάρος των επιχειρήσεων που παρέχουν την καθολική ταχυδρομική υπηρεσία από το γεγονός ότι οι τιμές και η ποιότητα των παροχών της υπηρεσίας αυτής ρυθμίζονται από το κράτος.
- 23 Επιπλέον, αν θεωρηθεί ότι η κατά παρέκκλιση διάταξη του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 δεν απαιτεί τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων στα οποία αναφέρεται το άρθρο αυτό να χρησιμοποιούνται «αποκλειστικά» για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας, θα πρέπει να διευκρινιστεί αν η διάταξη αυτή απαιτεί τουλάχιστον ένα ορισμένο ποσοστό παραδόσεων αντικειμένων να εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατή η απαλλαγή των οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων από τις υποχρεώσεις που επιβάλλει ο κανονισμός αυτός.
- 24 Στο πλαίσιο αυτό, το Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιον του διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Έχει η παρέκκλιση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του [κανονισμού 561/2006] την έννοια ότι καλύπτει μόνον οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας ή μπορεί να πληρούνται οι προϋποθέσεις της επίσης στην περίπτωση που τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων χρησιμοποιούνται παράλληλα, κυρίως ή κατά ένα ποσοστό οριζόμενο με άλλον τρόπο, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας;
- 2) Για την εκτίμηση, στο πλαίσιο της παρεκκλίσεως που αναφέρεται στο πρώτο ερώτημα, του αν ορισμένα οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ή, ενδεχομένως, παράλληλα, κυρίως ή κατά ένα ποσοστό οριζόμενο με άλλον τρόπο, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο παροχής της καθολικής υπηρεσίας, λαμβάνεται ως κριτήριο η γενική χρήση ενός οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων ή η συγκεκριμένη χρήση ενός οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων σε μία και μόνη διαδρομή;»

Η υπόθεση C-374/18

- 25 Όπως και στην υπόθεση C-203/18, η διαφορά της κύριας δίκης αφορά την εκ μέρους της Deutsche Post τήρηση των υποχρεώσεων που προβλέπει ο FPersV, ο οποίος επαναλαμβάνει ορισμένες διατάξεις του κανονισμού 561/2006. Ωστόσο, στην υπόθεση C-374/18, τα πραγματικά περιστατικά διαφέρουν, υπό την έννοια ότι αφορούν μόνον οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος από 2,8 τόνους έως 3,5 τόνους.
- 26 Θεωρώντας ότι η μη τήρηση των υποχρεώσεων αυτών από την Deutsche Post συνιστά παράβαση των άρθρων 3 και 3a του Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (νόμου κατά του αθέμιτου ανταγωνισμού, BGBl. 2010 I, σ. 254), οι UPS Deutschland κ.λπ. άσκησαν αγωγή ενώπιον του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία), ζητώντας να παύσουν οι εν λόγω πρακτικές και να αναγνωρισθεί η υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας που υπέστησαν οι ίδιες εκ του λόγου αυτού.

- 27 Το εν λόγω δικαστήριο κλίνει υπέρ της άποψης ότι η Deutsche Post δεν μπορεί να επικαλεστεί την εξαίρεση του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, καθόσον, όπως προκύπτει από το νόημα και τον σκοπό της διάταξης αυτής, η παρέκκλιση αυτή μπορεί να εφαρμοστεί μόνο στην παράδοση αντικειμένων που εμπίπτει στην παροχή της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας. Πράγματι, κατά το αιτούν δικαστήριο, ο σκοπός της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της οδικής ασφάλειας, τον οποίον επιδιώκει ο FPersV, ο οποίος μεταφέρει πιστά στη γερμανική έννομη τάξη τον κανονισμό 561/2006, μπορεί να επιτευχθεί μόνον εάν οι εξαιρέσεις ερμηνεύονται συσταλτικά σε τομείς που χαρακτηρίζονται από έντονο ανταγωνισμό, όπως αυτός των ταχυδρομικών υπηρεσιών.
- 28 Επιπλέον, δεδομένου ότι ο FPersV επανέλαβε τις διατάξεις του κανονισμού 561/2006 όσον αφορά τα οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 2,8 τόνων και μέχρι 3,5 τόνους, τίθεται το ζήτημα αν και κατά πόσον είναι σκόπιμη η παραπομπή στις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης στο πλαίσιο της ερμηνείας εθνικής διάταξης, όπως αυτής του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV.
- 29 Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν η παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών σε σχέση με ένα ταχυδρομικό αντικείμενο αποτελεί εμπόδιο για τον χαρακτηρισμό του ως αντικείμενου που παραδίδεται «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας». Το εν λόγω δικαστήριο θεωρεί ότι στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση. Εκτιμά, ωστόσο, ότι η επίλυση της διαφοράς εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στις διατάξεις του κανονισμού 561/2006.
- 30 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Έχει το άρθρο 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 την έννοια ότι η διάταξη αυτή επιτρέπει παρεκκλίσεις από τα άρθρα 5 έως 9 του [κανονισμού αυτού] μόνο στην περίπτωση κατά την οποία όχημα φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 13, της οδηγίας 97/67, μεταφέρει, σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του [εν λόγω κανονισμού], αποκλειστικά και μόνον αντικείμενα στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας ή επιτρέπονται παρεκκλίσεις από τα άρθρα 5 έως 9 του [ίδιου κανονισμού] επίσης όταν τα εν λόγω οχήματα μεταφέρουν, πέραν των αντικειμένων που μεταφέρονται στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας, και άλλα αντικείμενα τα οποία δεν εμπίπτουν στην παροχή της καθολικής υπηρεσίας;
- 2) Σε περίπτωση κατά την οποία στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι επιτρέπονται παρεκκλίσεις από τα άρθρα 5 έως 9 του κανονισμού 561/2006 επίσης όταν τα εν λόγω οχήματα μεταφέρουν, πέραν των αντικειμένων που μεταφέρονται στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας, και άλλα αντικείμενα τα οποία δεν εμπίπτουν στην παροχή της καθολικής υπηρεσίας:
- α) Ποιο είναι κατ' ελάχιστον το ποσοστό το οποίο πρέπει, στην περίπτωση αυτή, να αντιπροσωπεύουν τα αντικείμενα που μεταφέρει ένα όχημα στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας;
- β) Ποιο είναι κατ' ανώτατο όριο το ποσοστό το οποίο επιτρέπεται, στην περίπτωση αυτή, να αντιπροσωπεύουν τα αντικείμενα που δεν εμπίπτουν στην παροχή της καθολικής υπηρεσίας και τα οποία μεταφέρει το όχημα παράλληλα με την παροχή των καθολικών υπηρεσιών;
- γ) Πώς πρέπει να καθορίζεται κάθε φορά το σχετικό ποσοστό, όπως αυτό περιγράφεται υπό α) και β);
- δ) Πρέπει το σχετικό ποσοστό, όπως περιγράφεται υπό α) και β), να υφίσταται σε κάθε επιμέρους διαδρομή του εν λόγω οχήματος ή αρκεί ο σχετικός μέσος όρος επί του συνόλου των διαδρομών του εκάστοτε οχήματος;

- 3) α) Πρέπει εθνική διάταξη κράτους μέλους της Ένωσης σχετική με τους χρόνους οδηγήσεως και τις περιόδους αναπαύσεως όσον αφορά οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων με μέγιστο βάρος άνω των 2,8 τόνων και όχι μεγαλύτερο των 3,5 τόνων, η οποία επαναλαμβάνει κατά λέξη τις διατάξεις του άρθρου 13, παράγραφος 1, του [κανονισμού 561/2006], να ερμηνευθεί αποκλειστικά βάσει του δικαίου της Ένωσης;
- β) Μπορεί ένα εθνικό δικαστήριο –παρά την κατά λέξη επανάληψη διατάξεων του δικαίου της Ένωσης– να εφαρμόσει κριτήρια διαφορετικά από εκείνα του δικαίου της Ένωσης για την ερμηνεία των διατάξεων που αντλούνται από το δίκαιο της Ένωσης;
- 4) Εμποδίζει τον χαρακτηρισμό ενός αντικειμένου ως αντικειμένου στο πλαίσιο της παροχής καθολικής υπηρεσίας δυνάμει της οδηγίας [97/67] η περίπτωση κατά την οποία, σε συνδυασμό με το αντικείμενο αυτό, προσφέρονται συμπληρωματικές υπηρεσίες, όπως:
- συλλογή (χωρίς χρονικό πλαίσιο),
 - συλλογή (με χρονικό πλαίσιο),
 - οπτική επαλήθευση της ηλικίας,
 - αντικαταβολή,
 - αποστολή με έξοδα του παραλήπτη έως 31,5 κιλά,
 - υπηρεσία προωθήσεως αλληλογραφίας,
 - οδηγίες αποστολέα σε περίπτωση μη παραδόσεως,
 - προτιμώμενη ημέρα παραδόσεως,
 - προτιμώμενη ώρα παραδόσεως;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- 31 Τα προδικαστικά ερωτήματα στην υπόθεση C-203/18, καθώς και το πρώτο, δεύτερο και τέταρτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-374/18, αφορούν κατ' ουσίαν την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού 561/2006 και της οδηγίας 97/67.
- 32 Αντιθέτως, όσον αφορά το τρίτο ερώτημα στην υπόθεση C-374/18, οι αμφιβολίες που εξέφρασε το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) οφείλονται στο γεγονός ότι η διαφορά της κύριας δίκης αφορά οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος από 2,8 έως 3,5 τόνους, δηλαδή οχήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006. Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', ο κανονισμός 561/2006 εφαρμόζεται μόνο στη μεταφορά εμπορευμάτων με οχήματα των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.
- 33 Εντούτοις, ο Γερμανός νομοθέτης, ο οποίος έκανε χρήση της δυνατότητας που προβλέπει το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 ακολουθώντας πιστά το γράμμα της διάταξης αυτής, εφαρμόζει, με το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, τις κατά παρέκκλιση διατάξεις του εν λόγω άρθρου 13 του κανονισμού 561/2006 και στα οχήματα με βάρος μικρότερο των 3,5 τόνων.

- 34 Υπό τις συνθήκες αυτές, όπως επισημαίνει ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 39 και 40 των προτάσεών του, η απάντηση στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-374/18 μπορεί να έχει συνέπειες ως προς την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να απαντήσει στο πρώτο, δεύτερο και τέταρτο ερώτημα στην υπόθεση αυτή, τα οποία αφορούν την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού 561/2006. Ως εκ τούτου, το τρίτο αυτό ερώτημα πρέπει να εξεταστεί πρώτο.

Επί του τρίτου ερωτήματος στην υπόθεση C-374/18

- 35 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-374/18, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) ερωτά κατ' ουσίαν εάν μια διάταξη του εθνικού δικαίου, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία επαναλαμβάνει κατά λέξη τις διατάξεις του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, στο μέτρο που εφαρμόζεται σε οχήματα με μέγιστο βάρος άνω των 2,8 τόνων που όμως δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τα οποία, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, πρέπει να ερμηνεύεται αποκλειστικώς βάσει του δικαίου της Ένωσης ή αν ένα εθνικό δικαστήριο μπορεί να εφαρμόσει κριτήρια διαφορετικά από εκείνα του δικαίου της Ένωσης για την ερμηνεία μιας τέτοιας εθνικής διάταξης.
- 36 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει εαυτό αρμόδιο να αποφαινεται επί αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως η οποία αφορά διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, σε καταστάσεις στις οποίες, ακόμη και αν τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης δεν εμπίπτουν ευθέως στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου αυτού, οι διατάξεις του κατέστησαν εφαρμοστέες από το εθνικό δίκαιο λόγω παραπομπής του τελευταίου στο περιεχόμενό τους. Πράγματι, σε τέτοιες καταστάσεις, υφίσταται οπωσδήποτε συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ομοιόμορφη ερμηνεία των διατάξεων που έχουν ληφθεί από το δίκαιο της Ένωσης, προκειμένου να αποφευχθούν ερμηνευτικές αποκλίσεις στο μέλλον (πρβλ. αποφάσεις της 18ης Οκτωβρίου 1990, Dzodzi, C-297/88 και C-197/89, EU:C:1990:360, σκέψη 37, και της 13ης Μαρτίου 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, σκέψεις 35 και 36, καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 37 Επομένως, η ερμηνεία από το Δικαστήριο διατάξεων του δικαίου της Ένωσης σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του δικαιολογείται όταν το εθνικό δίκαιο προβλέπει την εφαρμογή τους κατά τρόπο άμεσο και ανεπιφύλακτο, προκειμένου να εξασφαλίζεται ομοιόμορφη αντιμετώπιση τόσο των εν λόγω καταστάσεων όσο και εκείνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων αυτών (απόφαση της 13ης Μαρτίου 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 38 Εν προκειμένω, πρέπει να εξακριβωθεί αν η παραπομπή στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 η οποία διαλαμβάνεται στο άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV πρέπει να χαρακτηριστεί «άμεση και ανεπιφύλακτη», κατά την έννοια της μνημονευθείσας στην προηγούμενη σκέψη νομολογίας, και, κατά συνέπεια, αν η εν λόγω διάταξη του δικαίου της Ένωσης έχει καταστεί εφαρμοστέα και στα οχήματα τα οποία, λόγω του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους τους, το οποίο είναι κατώτερο του ελάχιστου ορίου των 3,5 τόνων που θέτει ο εν λόγω κανονισμός, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού.
- 39 Όπως επισημαίνει ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 53 των προτάσεών του, αρχικώς, το γράμμα του άρθρου 18 του FPersV τόσο στον τίτλο όσο και στην πρώτη περίοδο του, παραπέμπει ρητώς, στους κανονισμούς 561/2006 και 165/2014 και στη συνέχεια, στην παράγραφο 1, σημείο 4, αναπαράγει επί λέξει και χωρίς καμιά τροποποίηση το περιεχόμενο της παρέκκλισης του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, όπως το άρθρο αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 45 του κανονισμού 165/2014.

- 40 Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο, το μόνο αρμόδιο να ερμηνεύσει το εθνικό δίκαιο στο πλαίσιο του συστήματος δικαστικής συνεργασίας που καθιερώνεται στο άρθρο 267 ΣΛΕΕ (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2018, Κ και Β, C-380/17, EU:C:2018:877, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), διευκρίνισε με την απόφαση περί παραπομπής ότι ο FPersV επαναλαμβάνει τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να τις επεκτείνει στα οχήματα μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους από 2,8 έως 3,5 τόνους, παραπέμποντας ρητώς στις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης. Επιπλέον, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής στην υπόθεση C-203/18, από τα έγγραφα που αφορούν το ιστορικό της θέσπισης του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV προκύπτει σαφώς ότι ο Γερμανός νομοθέτης «θέλησε να κάνει πλήρη χρήση της εξαιρέσεως του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006», εναρμονίζοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, τη μεταχείριση των καταστάσεων που ρυθμίζονται από το εσωτερικό δίκαιο με εκείνη των καταστάσεων που καλύπτονται από τον κανονισμό 561/2006.
- 41 Κατά συνέπεια, όπως επισημαίνει ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 57 των προτάσεών του, το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV εντάσσεται σε ένα πλήρες σύστημα εθνικών κανόνων που επεκτείνει την εφαρμογή του νομικού καθεστώτος της Ένωσης σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, το οποίο θεσπίστηκε με τον κανονισμό 561/2006, στις μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μικρότερο από εκείνο των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006.
- 42 Υπό τις συνθήκες αυτές, η παραπομπή του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 πρέπει να χαρακτηριστεί «άμεση και ανεπιφύλακτη», κατά την έννοια της νομολογίας που μνημονεύθηκε στη σκέψη 37 της παρούσας απόφασης, και, ως εκ τούτου, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο, βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, να απαντήσει στα ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο και να ερμηνεύσει, επομένως, τις διατάξεις του κανονισμού 561/2006 σε κατάσταση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης.
- 43 Εξάλλου, λαμβανομένου υπόψη ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία που μνημονεύεται στη σκέψη 36 της παρούσας απόφασης, υφίσταται βέβαιο συμφέρον για την ομοιόμορφη εφαρμογή της διάταξης αυτής του δικαίου της Ένωσης που κατέστη εφαρμοστέα στο εσωτερικό δίκαιο, το αιτούν δικαστήριο δεσμεύεται από την ερμηνεία των επίμαχων στην κύρια δίκη διατάξεων του δικαίου της Ένωσης από το Δικαστήριο και δεν μπορεί να στηριχθεί σε άλλα κριτήρια.
- 44 Κατά συνέπεια, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι μια διάταξη του εθνικού δικαίου, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία επαναλαμβάνει κατά λέξη τις διατάξεις του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, στο μέτρο που εφαρμόζεται σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεγαλύτερο των 2,8 τόνων που όμως δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τα οποία, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, πρέπει να ερμηνεύεται αποκλειστικώς βάσει του δικαίου της Ένωσης, όπως αυτό ερμηνεύεται από το Δικαστήριο, όταν το εθνικό δίκαιο προβλέπει την άμεση και ανεπιφύλακτη εφαρμογή των διατάξεων αυτών σε τέτοια οχήματα.

Επί των ερωτημάτων στην υπόθεση C-203/18 και επί του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος στην υπόθεση C-374/18

- 45 Με τα προδικαστικά ερωτήματα στην υπόθεση C-203/18 και με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα στην υπόθεση C-374/18, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, τα αιτούντα δικαστήρια ερωτούν κατ' ουσίαν εάν το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 έχει την έννοια ότι η παρέκκλιση την οποία προβλέπει αφορά μόνον τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά, κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης μεταφοράς, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας ή ότι η παρέκκλιση

αυτή εφαρμόζεται και όταν τα εν λόγω οχήματα ή οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων χρησιμοποιούνται κυρίως ή σε καθορισμένο ποσοστό για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.

- 46 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στα ερωτήματα αυτά, υπενθυμίζεται ότι ο κανονισμός 561/2006, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 17 και το άρθρο 1, αποσκοπεί στην εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού όσον αφορά τον οδικό τομέα και στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας (απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 2019, ΝΚ, C-231/18, EU:C:2019:103, σκέψη 18 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 47 Προς τον σκοπό αυτόν, τα άρθρα 5 έως 9 του εν λόγω κανονισμού προβλέπουν σειρά κανόνων οι οποίοι διέπουν τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, τους οποίους οφείλουν να τηρούν οι οδηγοί των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.
- 48 Ωστόσο, δυνάμει, ειδικότερα, του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν παρεκκλίσεις από τους εν λόγω κανόνες των άρθρων 5 έως 9 του κανονισμού αυτού, οι οποίοι έχουν εφαρμογή, μεταξύ άλλων, στις μεταφορές που πραγματοποιούνται από οχήματα ή από συνδυασμό οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται από φορείς παροχής της καθολικής υπηρεσίας, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 2, σημείο 13, της οδηγίας 97/67, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας.
- 49 Δεδομένου ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας έκανε χρήση της ευχέρειας που της παρέχει το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, πρέπει να προσδιοριστεί το περιεχόμενο της παρέκκλισης που προβλέπει η διάταξη αυτή.
- 50 Υπογραμμίζεται συναφώς ότι οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', πρώτο εδάφιο, του κανονισμού αυτού πρέπει να ερμηνεύονται συσταλτικά, καθόσον αποτελούν εξαίρεση από τα άρθρα 5 έως 9 του κανονισμού 561/2006 (βλ., κατ' αναλογία, όσον αφορά το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', δεύτερο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού, απόφαση της 28ης Ιουλίου 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, σκέψη 33, και, όσον αφορά το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο ιστ', του κανονισμού 561/2006, απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 2019, ΝΚ, C-231/18, EU:C:2019:103, σκέψη 21). Εξάλλου, το περιεχόμενο της παρέκκλισης αυτής πρέπει να καθορίζεται με βάση το γράμμα, το πλαίσιο και τους σκοπούς της επίμαχης στην κύρια δίκη ρύθμισης.
- 51 Όσον αφορά το γράμμα του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, παρατηρείται ότι η διάταξη αυτή αφορά ρητώς τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την «παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας». Ως εκ τούτου, η εξαίρεση που προβλέπει η εν λόγω διάταξη οριοθετείται σε συνάρτηση με το είδος των αντικειμένων που παραδίδονται με τα εν λόγω οχήματα, πράγμα που υποδηλώνει τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να μην περιλάβει στο πεδίο εφαρμογής της παρέκκλισης αυτής όλα τα οχήματα των φορέων παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, αλλά μόνον εκείνα που μεταφέρουν ταχυδρομικά αντικείμενα που εμπίπτουν στην παροχή της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.
- 52 Κατά συνέπεια, η επίμαχη στην κύρια δίκη παρέκκλιση δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι καλύπτει τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση άλλων αντικειμένων, πέραν εκείνων που παραδίδονται στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.
- 53 Η ερμηνεία αυτή δεν αναιρείται από τα επιχειρήματα της Deutsche Post και της Πολωνικής Κυβέρνησης τα οποία αφορούν στο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η εν λόγω παρέκκλιση και σύμφωνα με τα οποία η επιλογή του νομοθέτη της Ένωσης να χρησιμοποιήσει τον όρο «αποκλειστικά» σε σχέση με τις παρεκκλίσεις του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχεία ε', θ' και ιε', του κανονισμού 561/2006 αποδεικνύει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν είχε την πρόθεση, όσον

αφορά την παρέκκλιση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού αυτού, να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής της εξαίρεσης αυτής στις μεταφορές που πραγματοποιούνται με οχήματα χρησιμοποιούμενα αποκλειστικά για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής καθολικής υπηρεσίας, αλλά να περιλάβει σε αυτό και τις περιπτώσεις στις οποίες τα οχήματα χρησιμοποιούνται μόνον εν μέρει για την παράδοση τέτοιων αντικειμένων.

- 54 Πράγματι, όπως υποστηρίζει κατ' ουσίαν η Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η απουσία του όρου «αποκλειστικά» στη διατύπωση μιας από τις παρεκκλίσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 δεν οδηγεί κατ' ανάγκην στο *a contrario* συμπέρασμα ότι η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνεύεται διασταλτικά. Αρκεί συναφώς η υπενθύμιση ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, στην περίπτωση που τα οχήματα χρησιμοποιούνται, έστω και εν μέρει, για σκοπούς διαφορετικούς από εκείνους που μνημονεύονται ρητώς στο άρθρο 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006, δεν εφαρμόζονται οι παρεκκλίσεις που προβλέπει η διάταξη αυτή (πρβλ. απόφαση της 13ης Μαρτίου 2014, *A. Karuse*, C-222/12, EU:C:2014:142, σκέψεις 31 και 35).
- 55 Επιπλέον, η ερμηνεία της παρέκκλισης του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, η οποία έγινε δεκτή από το Δικαστήριο στη σκέψη 52 της παρούσας απόφασης, επιρρωνύεται από τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού, οι οποίοι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του περιεχομένου μιας τέτοιας παρέκκλισης (πρβλ. απόφαση της 13ης Μαρτίου 2014, *A. Karuse*, C-222/12, EU:C:2014:142, σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 56 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 46 της παρούσας απόφασης, ο κανονισμός 561/2006, σύμφωνα με την αιτιολογική του σκέψη 17 και το άρθρο του 1, αποσκοπεί στην εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού όσον αφορά τον οδικό τομέα και στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων, καθώς και στην οδική ασφάλεια, επιβάλλοντας, μεταξύ άλλων, κανόνες σχετικούς με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.
- 57 Τυχόν διασταλτική ερμηνεία της παρέκκλισης του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 θα μπορούσε να έχει ως συνέπεια, αφενός, οι οδηγοί της Deutsche Post, δηλαδή ένας μεγάλος αριθμός οδηγών, να στερούνται προστασίας ως προς τις συνθήκες εργασίας τους σύμφωνα με τον κανονισμό 561/2006, πράγμα που θα αντέβαινε στον σκοπό της βελτίωσης των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων αυτών. Αφετέρου, μια τέτοια διεύρυνση της παρέκκλισης του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα να οδηγούνται νομίμως όλα τα οχήματα της Deutsche Post, δηλαδή ένας μεγάλος αριθμός οχημάτων, από τέτοιους οδηγούς επί πολλές ώρες, χωρίς ανάπαυση, με αποτέλεσμα να θίγεται σοβαρά ο σκοπός της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 28ης Ιουλίου 2011, *Seeger*, C-554/09, EU:C:2011:523, σκέψεις 35 και 36).
- 58 Επιπλέον, μια τέτοια διασταλτική ερμηνεία της επίμαχης στην κύρια δίκη παρέκκλισης θα μπορούσε να θίξει και τον σκοπό της εξάλειψης των διαφορών που είναι ικανές να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών. Πράγματι, μια επιχείρηση όπως η Deutsche Post, η οποία ασκεί τις δραστηριότητές της στον τομέα της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, αλλά παρέχει και άλλες, συνήθεις ταχυδρομικές υπηρεσίες, ενώ έχει απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις που προβλέπουν τα άρθρα 5 έως 9 του κανονισμού 561/2006, θα είχε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστριών της επιχειρήσεων, όπως είναι οι UPS Deutschland κ.λπ., οι οποίες παρέχουν μόνον συνήθεις ταχυδρομικές υπηρεσίες (πρβλ. απόφαση της 13ης Μαρτίου 2014, *A. Karuse*, C-222/12, EU:C:2014:142, σκέψη 32).
- 59 Ειδικότερα, όσον αφορά τα οχήματα που emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, μια επιχείρηση όπως η Deutsche Post θα μπορούσε να εξοικονομήσει δαπάνες που συνδέονται με την εγκατάσταση και τη συντήρηση ταχογράφων στα οχήματα που χρησιμοποιεί, σε σχέση με τις άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις.

- 60 Επομένως, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, στην υπόθεση C-203/18 και στην υπόθεση C-374/18 πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 έχει την έννοια ότι η παρέκκλιση την οποία προβλέπει αφορά μόνον τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά, κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης μεταφοράς, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.
- 61 Λαμβανομένης υπόψη της απάντησης που δόθηκε στα ερωτήματα αυτά, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα που υποβλήθηκε στην υπόθεση C-203/18 και στην υπόθεση C-374/18.

Επί του τέταρτου ερωτήματος της υπόθεσης C-374/18

- 62 Με το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-374/18, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν εάν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 97/67 έχει την έννοια ότι η παροχή, σε σχέση με ένα ταχυδρομικό αντικείμενο, συμπληρωματικών υπηρεσιών, όπως η συλλογή με ή χωρίς χρονικό πλαίσιο, η οπτική επαλήθευση της ηλικίας, η αντικαταβολή, η αποστολή με έξοδα του παραλήπτη έως 31,5 χιλιόγραμμα, η υπηρεσία προώθησης αλληλογραφίας, οι οδηγίες αποστολέα σε περίπτωση μη παράδοσης και η επιλογή της ημέρας και της ώρας παράδοσης, δεν επιτρέπει να θεωρηθεί το αντικείμενο αυτό ως αντικείμενο παραδιδόμενο στο πλαίσιο της παροχής της «καθολικής υπηρεσίας» δυνάμει της διάταξης αυτής και, επομένως, ως αντικείμενο παραδιδόμενο «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας», για την εφαρμογή της παρέκκλισης του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006.
- 63 Συναφώς, από το άρθρο 3, παράγραφοι 4 και 5, της οδηγίας 97/67 προκύπτει εκ προοιμίου ότι η καθολική ταχυδρομική υπηρεσία την οποία τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίζουν στους χρήστες περιλαμβάνει τουλάχιστον τη συλλογή, τη διαλογή, τη μεταφορά και τη διανομή δεμάτων μέχρι 10 χιλιόγραμμα, όριο το οποίο μπορεί να αυξηθεί μέχρι τα 20 χιλιόγραμμα.
- 64 Επιπλέον, είναι σκόπιμη η υπενθύμιση ότι, όσον αφορά ειδικά τις υπηρεσίες επείγοντος ταχυδρομείου, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 18 της οδηγίας 97/67, η ουσιώδης διαφορά μεταξύ των υπηρεσιών αυτών και της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας έγκειται στην αξία, όποια μορφή και αν λαμβάνει, η οποία προστίθεται με την υπηρεσία επείγοντος ταχυδρομείου που παρέχεται στους πελάτες και η οποία λαμβάνεται από αυτούς. Ως εκ τούτου, ο καλύτερος τρόπος καθορισμού της προστιθέμενης αξίας την οποία λαμβάνουν οι πελάτες συνίσταται στην εξέταση του επιπλέον κόστους που είναι διατεθειμένοι να καταβάλουν οι πελάτες.
- 65 Συναφώς, το Δικαστήριο έκρινε προσφάτως ότι η αποστολή αντικειμένου με προστιθέμενη αξία, δηλαδή αντικειμένου σε σχέση με το οποίο παρέχεται συμπληρωματική υπηρεσία, πρέπει να διακρίνεται από την καθολική υπηρεσία ως βασική υπηρεσία. Συγκεκριμένα, οι υπηρεσίες ταχυμεταφορών διακρίνονται από την καθολική ταχυδρομική υπηρεσία λόγω της προστιθέμενης αξίας τους η οποία παρέχεται στους πελάτες και για την οποία οι πελάτες δέχονται να καταβάλουν μεγαλύτερο ποσό. Τέτοιου είδους υπηρεσίες αντιστοιχούν σε ειδικές υπηρεσίες, δυνάμενες να διαχωριστούν από την υπηρεσία γενικού συμφέροντος, οι οποίες καλύπτουν ειδικές ανάγκες επιχειρηματιών και απαιτούν ορισμένες συμπληρωματικές παροχές τις οποίες δεν προσφέρει η παραδοσιακή ταχυδρομική υπηρεσία (απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, Confetra κ.λπ., C-259/16 και C-260/16, EU:C:2018:370, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 66 Εν προκειμένω, όπως επισημαίνει ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 125 των προτάσεών του, δεν αμφισβητείται ότι οι βασικές υπηρεσίες που συνοδεύονται από συμπληρωματικές παροχές, όπως οι απαριθμούμενες από το αιτούν δικαστήριο, μπορούν να έχουν προστιθέμενη αξία για τους πελάτες, οι οποίοι, ως εκ τούτου, είναι διατεθειμένοι να καταβάλουν υψηλότερη τιμή για να λάβουν τις εν λόγω συμπληρωματικές παροχές.

- 67 Επομένως, τέτοιες υπηρεσίες, οι οποίες μοιάζουν περισσότερο με υπηρεσίες ταχυμεταφορών, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στην «καθολική υπηρεσία», κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 97/67.
- 68 Κατόπιν των ανωτέρω, στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 97/67 έχει την έννοια ότι η παροχή, σε σχέση με ένα ταχυδρομικό αντικείμενο, συμπληρωματικών υπηρεσιών, όπως η συλλογή με ή χωρίς χρονικό πλαίσιο, η οπτική επαλήθευση της ηλικίας, η αντικαταβολή, η αποστολή με έξοδα του παραλήπτη έως 31,5 χιλιόγραμμα, η υπηρεσία προώθησης αλληλογραφίας, οι οδηγίες αποστολέα σε περίπτωση μη παράδοσης και η επιλογή της ημέρας και της ώρας παράδοσης, δεν επιτρέπει να θεωρηθεί το αντικείμενο αυτό ως αντικείμενο παραδιδόμενο στο πλαίσιο της παροχής της «καθολικής υπηρεσίας» δυνάμει της διάταξης αυτής και, επομένως, ως αντικείμενο παραδιδόμενο «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας», για την εφαρμογή της παρέκκλισης του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 69 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόμπου που ανέκυψε ενώπιον των αιτούντων δικαστηρίου, σ' αυτά εναπόκειται να αποφανθούν επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Μια διάταξη του εθνικού δικαίου, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία επαναλαμβάνει κατά λέξη τις διατάξεις του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, όπως έχει τροποποιηθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, στο μέτρο που εφαρμόζεται σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεγαλύτερο των 2,8 τόνων που όμως δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τα οποία, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, πρέπει να ερμηνεύεται αποκλειστικώς βάσει του δικαίου της Ένωσης, όπως αυτό ερμηνεύεται από το Δικαστήριο, όταν το εθνικό δίκαιο προβλέπει την άμεση και ανεπιφύλακτη εφαρμογή των διατάξεων αυτών σε τέτοια οχήματα.
- 2) Το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, όπως έχει τροποποιηθεί με τον κανονισμό 165/2014, έχει την έννοια ότι η παρέκκλιση την οποία προβλέπει αφορά μόνον τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά, κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης μεταφοράς, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.
- 3) Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 97/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2008/6/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, έχει την έννοια ότι η παροχή, σε σχέση με ένα ταχυδρομικό αντικείμενο, συμπληρωματικών υπηρεσιών, όπως η συλλογή με ή χωρίς χρονικό πλαίσιο, η οπτική επαλήθευση της ηλικίας, η αντικαταβολή, η αποστολή με έξοδα του παραλήπτη έως 31,5 χιλιόγραμμα, η υπηρεσία προώθησης αλληλογραφίας, οι οδηγίες αποστολέα σε περίπτωση μη παράδοσης και η επιλογή της

ημέρας και της ώρας παράδοσης, δεν επιτρέπει να θεωρηθεί το αντικείμενο αυτό ως αντικείμενο παραδιδόμενο στο πλαίσιο της παροχής της «καθολικής υπηρεσίας» δυνάμει της διάταξης αυτής και, επομένως, ως αντικείμενο παραδιδόμενο «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας», για την εφαρμογή της παρέκκλισης του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, όπως έχει τροποποιηθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014.

(υπογραφές)