



## Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ  
PRIIT RIKAMÄE  
της 13ης Ιουνίου 2019<sup>1i</sup>

**Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-203/18 και C-374/18**

**Deutsche Post AG,  
Klaus Leymann  
κατά**

**Land Nordrhein-Westfalen**

[αίτηση του Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικού εφετείου του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία)  
για την έκδοση προδικαστικής απόφασης]

**και**

**UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,  
DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,  
Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.**

**κατά**

**Deutsche Post AG**

[αίτηση του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία)  
για την έκδοση προδικαστικής απόφασης]

«Προδικαστική παραπομπή – Οδικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 – Χρήση ταχογράφου – Άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' – Παρέκκλιση για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας – Οχήματα χρησιμοποιούμενα εν μέρει για την παράδοση αντικειμένων που δεν εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία – Οδηγία 97/67/ΕΚ – Έννοια της “καθολικής υπηρεσίας”»

1. Στις παρούσες συνεκδικαζόμενες προδικαστικές υποθέσεις το Δικαστήριο καλείται, μεταξύ άλλων, να καθορίσει την έννοια 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 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014 (στο εξής: κανονισμός 561/2006)<sup>2</sup>. Η ρύθμιση αυτή επιτρέπει στα κράτη μέλη να χορηγούν παρέκκλιση από την εφαρμογή των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού, όσον αφορά τους χρόνους οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως, στις μεταφορές που εκτελούνται με οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται από φορείς παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας «για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας».

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 ΕΕ 2006, L 102, σ. 1.

2. Ειδικότερα, με την εκδοθησομένη απόφασή του, το Δικαστήριο θα πρέπει να αποφανθεί ως προς το αν η συγκεκριμένη παρέκκλιση πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι καλύπτει μόνον τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς και μόνον για την παράδοση αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία ή αν έχει επίσης εφαρμογή όταν τα συγκεκριμένα οχήματα χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο, ή κατά ένα ποσοστό που ορίζεται με άλλον τρόπο, για την παράδοση αντικειμένων που εμπίπτουν στην εν λόγω υπηρεσία.

## I. Το νομικό πλαίσιο

### A. Το δίκαιο της Ένωσης

#### 1. Ο κανονισμός 561/2006

3. Το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006 ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν τον 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.»

4. Το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού ορίζει 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 [...].»

5. 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, καθώς και τις περιόδους αναπαύσεως.

6. Το άρθρο 13, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού, το οποίο περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο IV («Εξαιρέσεις»), προβλέπει τα εξής:

«Υπό την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται 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 [3], 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

[...]».

## 2. Ο κανονισμός (ΕΕ) 165/2014

7. Ο κανονισμός (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006<sup>4</sup>, καθορίζει, μεταξύ άλλων, τις υποχρεώσεις και τις απαιτήσεις που ισχύουν όσον αφορά την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη χρήση, τις δοκιμές και τον έλεγχο των ταχογράφων που χρησιμοποιούνται στον τομέα των οδικών μεταφορών.

## 3. Η οδηγία 97/67/ΕΚ

8. Το άρθρο 2, σημείο 13, της οδηγίας 97/67/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/6/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008<sup>5</sup> (στο εξής: οδηγία 97/67), προβλέπει 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».

9. Το άρθρο 3, παράγραφοι 1, 4 και 5, της οδηγίας αυτής προβλέπει 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 αντικειμένων βάρους έως 2 kg,

3 ΕΕ 1998, L 15, σ. 14.

4 ΕΕ 2014, L 60, σ. 1.

5 ΕΕ 1998, L 15, σ. 14.

- τη συλλογή, τη μεταφορά, τη διαλογή και τη διανομή των ταχυδρομικών δεμάτων βάρους έως 10 kg,
  - τις υπηρεσίες των συστημένων και των αποστολών με δηλωμένη αξία.
5. Οι εθνικές κανονιστικές αρχές μπορούν να αυξήσουν το όριο βάρους όσον αφορά την κάλυψη της καθολικής υπηρεσίας για ταχυδρομικά δέματα, μέχρις ενός βάρους που δεν υπερβαίνει τα 20 kg, και μπορούν να θεσπίσουν ειδικές ρυθμίσεις για την κατ' οίκον διανομή τέτοιων δεμάτων.

[...]»

### ***B. Το γερμανικό δίκαιο***

10. Το άρθρο 1 της Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (κανονιστικής αποφάσεως για την εφαρμογή του νόμου περί των πληρωμάτων οδικών μεταφορών, στο εξής: FPersV), το οποίο επιγράφεται «Διάρκεια οδηγήσεως και περίοδοι αναπαύσεως στον τομέα των οδικών μεταφορών», προβλέπει τα 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 [...].

[...]».

11. 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 561/2006] και του άρθρου 3, παράγραφος 2, του [κανονισμού 165/2014], οι ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων, εντός του πεδίου εφαρμογής του νόμου περί των πληρωμάτων οδικών μεταφορών, εξαιρούνται της εφαρμογής των άρθρων 5 έως 9 του [κανονισμού 561/2006] και της εφαρμογής του [κανονισμού 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 επιχείρησής, 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 [6], όπως τροποποιήθηκε εσχάτως με το άρθρο 3, παράγραφος 26, του νόμου της 7ης Ιουλίου 2005 [7] [στο εξής: PUDLV], υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

[...].».

12. Το άρθρο 4, σημείο 1, στοιχείο b, του Postgesetz (νόμου περί ταχυδρομείων) της 22ας Δεκεμβρίου 1997<sup>8</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 169 του νόμου της 29ης Μαρτίου 2017<sup>9</sup> (στο εξής: PostG), προβλέπει τα εξής:

«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,

[...].».

13. Το άρθρο 11 του PostG ορίζει τα εξής:

«(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 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.»

6 BGBl. 1999 I, σ. 2418.

7 BGBl. 2005 I, σ. 1970.

8 BGBl. 1997 I, σ. 3294.

9 BGBl. 2017 I, σ. 626.

14. 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 PUDLV, το οποίο έχει ως 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.

[...]»

## **II. Το ιστορικό των διαφορών, οι κύριες δίκες και τα προδικαστικά ερωτήματα**

### **A. Η υπόθεση C-203/18**

15. Η Deutsche Post AG είναι ο φορέας παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας στη Γερμανία. Υπό την ιδιότητα αυτή, προβαίνει στη μεταφορά δεμάτων μεγίστου βάρους 20 χιλιογράμμων, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 2, του PUDLV. Για τις παραδόσεις της, χρησιμοποιεί οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους. Ταυτοχρόνως, και με τα ίδια οχήματα, η Deutsche Post παραδίδει επίσης δέματα βάρους άνω των 20 χιλιογράμμων –ήτοι δέματα που δεν emπίπτουν στη καθολική υπηρεσία– τα οποία, όμως, κατά την Deutsche Post, αντιπροσωπεύουν όχι περισσότερο από το 5 % του συνολικού φορτίου όλων των οχημάτων, ακόμη και σε περιόδους εντατικής διανομής.

16. Η Deutsche Post θεωρεί ότι, ως φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας, emπίπτει στην εισάγουσα παρέκκλιση διάταξη του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV. Ως εκ τούτου, θεωρεί ότι δεν υποχρεούται να εφαρμόζει τους κανόνες στους οποίους υπόκεινται οι εταιρίες σχετικά με τους χρόνους οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως που οφείλουν να τηρούν οι οδηγοί οι οποίοι εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

17. Αντιθέτως, οι αρμόδιες αρχές υποστηρίζουν ότι αυτή η εισάγουσα παρέκκλιση διάταξη δεν έχει εφαρμογή εν προκειμένω, για τον λόγο ότι η Deutsche Post μεταφέρει επίσης δέματα των οποίων το βάρος υπερβαίνει τα 20 χιλιόγραμμα, δηλαδή το όριο που ισχύει για τις αποστολές που emπίπτουν στην καθολική υπηρεσία. Στο πλαίσιο αυτό, οι εγκαταστάσεις της Deutsche Post AG αποτέλεσαν αντικείμενο διαφόρων ερευνών και διαδικασίες επιβολής διοικητικών κυρώσεων κινήθηκαν σε βάρος των υπευθύνων κυκλοφορίας, του κέντρου διανομής καθώς και των μεταφορέων της εταιρίας αυτής.

18. Στις 21 Ιανουαρίου 2015, η Deutsche Post και ο Klaus Leymann (στο εξής: Deutsche Post κ.λπ.) άσκησαν ενώπιον του Verwaltungsgericht Köln (διοικητικού πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία) αγωγή ζητώντας να διαπιστωθεί το δικαίωμα να διευκρινιστεί το περιεχόμενο της παρεκκλίσεως που προβλέπεται στο άρθρο 18 παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV και να αναγνωρισθεί ότι η παρέκκλιση αυτή έχει εφαρμογή επίσης στα οχήματα τα οποία μεταφέρουν, μαζί με δέματα που emπίπτουν στην καθολική υπηρεσία, δέματα βάρους άνω των 20 χιλιογράμμων έκαστο. Με απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 2016, η αγωγή αυτή απορρίφθηκε από το Verwaltungsgericht Köln (διοικητικό πρωτοδικείο Κολωνίας) ως αβάσιμη. Ειδικότερα, το εν λόγω δικαστήριο δέχθηκε, μεταξύ άλλων, την ερμηνεία του Land Nordrhein-Westfalen (ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας), σύμφωνα με την οποία η εν λόγω παρέκκλιση έχει εφαρμογή μόνον αν τα οχήματα χρησιμοποιούνται «αποκλειστικώς» για την παράδοση αντικειμένων που emπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία.

19. Στις 7 Μαρτίου 2016, η Deutsche Post κ.λπ. άσκησαν κατά της αποφάσεως αυτής έφεση ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

20. Ευθύς εξαρχής, το συγκεκριμένο εθνικό δικαστήριο επισημαίνει ότι ο Γερμανός νομοθέτης, θεσπίζοντας το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, επανέλαβε τη διατύπωση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, το οποίο προβλέπει παρέκκλιση για τα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τον φορέα παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της καθολικής υπηρεσίας (στο εξής: επίμαχη παρέκκλιση), οπότε η ερμηνεία της εν λόγω εθνικής διατάξεως εξαρτάται, στην ουσία, από την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στην αντίστοιχη διάταξη του δικαίου της Ένωσης η οποία εισάγει παρέκκλιση.

21. Συναφώς, το ως άνω εθνικό δικαστήριο επισημαίνει ότι η προτεινόμενη από το ομόσπονδο κράτος της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας ερμηνεία καθιστά δυνατό να αποφευχθεί να αποκτήσει ο φορέας παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των εταιριών οι οποίες δεν παρέχουν τέτοια υπηρεσία και οι οποίες, ως εκ τούτου, υπόκεινται στους κανόνες που αφορούν τον χρόνο οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως. Εντούτοις, κατά την άποψη του εν λόγω δικαστηρίου, η επίμαχη παρέκκλιση θα μπορούσε επίσης να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αποσκοπεί στην αντιστάθμιση του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος που προκαλεί στον φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας ο από το κράτος καθορισμός των τιμών και της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

22. Επιπλέον, στην περίπτωση που κριθεί ότι για την επίμαχη παρέκκλιση δεν απαιτείται να χρησιμοποιούνται οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων «αποκλειστικώς» για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της καθολικής υπηρεσίας, το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι θα πρέπει να διευκρινιστεί αν η παρέκκλιση αυτή απαιτεί τουλάχιστον την ύπαρξη ορισμένου ποσοστού παραδόσεων που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία, προκειμένου τα εν λόγω οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων να μην εμπίπτουν στις υποχρεώσεις που προβλέπονται στον κανονισμό 561/2006.

23. Στο πλαίσιο αυτό, το Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν 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;»

## ***B. Η υπόθεση C-374/18***

24. Ακριβώς όπως στην υπόθεση C-203/18, η διαφορά της κύριας δίκης αφορά την τήρηση εκ μέρους της Deutsche Post των υποχρεώσεων που προβλέπονται από τον κανονισμό 561/2006.

25. Ωστόσο, δύο στοιχεία διαφοροποιούν την παρούσα υπόθεση από την υπόθεση εκείνη: (i) οι ενάγουσες της κύριας δίκης, ήτοι η UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, η DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG και η Bundesverband Paket & ExpresslogistikeV (στο εξής: UPS Deutschland κ.λπ.), προσάπτουν στην Deutsche Post παράβαση των άρθρων 3 και 3a του Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (νόμου κατά του αθέμιτου ανταγωνισμού) και άσκησαν αγωγή κατ' αυτής με αίτημα την παύση των πρακτικών αυτών και την αναγνώριση της υποχρεώσεως αποκαταστάσεως της ζημίας που υπέστησαν ως εκ τούτου, και (ii) τα συγκεκριμένα οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων έχουν μέγιστο βάρος μεγαλύτερο από 2,8 τόνους, αλλά μικρότερο από 3,5 τόνους.

26. Όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) κλίνει υπέρ της απόψεως ότι η εναγομένη δεν μπορεί να επικαλεστεί την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, καθόσον, όπως προκύπτει από την έννοια και τον σκοπό της εν λόγω διατάξεως, η επίμαχη παρέκκλιση μπορεί να εφαρμοστεί μόνον όταν παραδίδονται αντικείμενα που εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία. Ειδικότερα, κατά το ως άνω εθνικό δικαστήριο, ο σκοπός βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της οδικής ασφάλειας που επιδιώκεται από τον FPersV, ο οποίος μεταφέρει στη γερμανική εθνική έννομη τάξη τον κανονισμό 561/2006, μπορεί να επιτευχθεί μόνον αν, σε έναν τομέα που χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό, όπως ο ταχυδρομικός τομέας, οι εξαιρέσεις ερμηνεύονται στενά.

27. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο έχει αμφιβολίες ως προς το αν το γεγονός ότι στο πλαίσιο ταχυδρομικής αποστολής παρέχονται ορισμένες συμπληρωματικές υπηρεσίες αποτελεί εμπόδιο για τον χαρακτηρισμό της αποστολής αυτής ως εκτελούμενης «στο πλαίσιο της καθολικής υπηρεσίας». Κατά την εκτίμησή του, στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση.

28. Για τους λόγους αυτούς, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα 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 561/2006] 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 [κανονισμού 561/2006], αποκλειστικά και μόνον αντικείμενα στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας ή 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;
- 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;»

### ***Γ. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου***

29. Στην υπόθεση C-203/18, γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν η Deutsche Post κ.λπ., το ομόσπονδο κράτος της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, η Πολωνική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

30. Στην υπόθεση C-374/18 γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν η UPS Deutschland κ.λπ., η Deutsche Post, η Πολωνική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή.

31. Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 5ης Φεβρουαρίου 2019, αποφασίστηκε η συνεκδίκαση των υποθέσεων C-203/18 και C-374/18 προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

32. Κατά την κοινή για τις δύο συνεκδικαζόμενες πλέον υποθέσεις επ' ακροατηρίου συζήτηση της 28ης Μαρτίου 2019 παρέστησαν και ανέπτυξαν προφορικά τις παρατηρήσεις τους η Deutsche Post κ.λπ., το ομόσπονδο κράτος της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, η UPS Deutschland κ.λπ., η Deutsche Post, καθώς και η Επιτροπή.

### III. Ανάλυση

#### A. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

33. Όσον αφορά την υπόθεση C-203/18, είναι προφανές ότι το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα αφορούν την ερμηνεία του κανονισμού 561/2006 και, ιδίως, την παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του εν λόγω κανονισμού.

34. Ως προς την υπόθεση C-374/18, πρέπει να σημειωθεί ότι το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία είναι κατ' ουσίαν πανομοιότυπα με εκείνα της υποθέσεως C-203/18, αφορούν και αυτά την ερμηνεία του κανονισμού 561/2006. Το τέταρτο ερώτημα στην υπόθεση C-374/18 αφορά και αυτό, κατά την άποψή μου, την ερμηνεία του εν λόγω κανονισμού. Πράγματι, ακόμη και αν είναι αληθές ότι στο τελευταίο αυτό ερώτημα γίνεται αναφορά στην οδηγία 97/67, εντούτοις από τις παρατηρήσεις του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας) προκύπτει σαφέστατα ότι η οδηγία αυτή λαμβάνεται υπόψη μόνο στον βαθμό που καθιστά δυνατό να καθοριστεί το εύρος της έννοιας της «καθολικής υπηρεσίας» και, επομένως, να αποδειχθεί αν πληρούται η προϋπόθεση για την εφαρμογή της επίμαχης παρεκκλίσεως, σύμφωνα με την οποία τα εν λόγω οχήματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παράδοση αντικειμένων «στο πλαίσιο της καθολικής υπηρεσίας».

35. Ωστόσο, σε αντίθεση με την υπόθεση C-203/18, το αιτούν δικαστήριο με το τρίτο ερώτημά του διατυπώνει αμφιβολίες ως προς την επιρροή του κανονισμού 561/2006 για την ερμηνεία του εθνικού δικαίου, υπό συνθήκες όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη.

36. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει ότι ο εθνικός νόμος του οποίου η παράβαση αμφισβητείται, ήτοι ο FPersV, μεταφέρει στο γερμανικό δίκαιο τις διατάξεις του κανονισμού 561/2006 όσον αφορά τα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος *μεγαλύτερο των 2,8 τόνων*. Με άλλα λόγια, το γερμανικό δίκαιο εφαρμόζει τους κανόνες περί του χρόνου οδηγήσεως, των διαλειμμάτων και των περιόδων αναπαύσεως σε ευρύτερο αριθμό οχημάτων σε σχέση με εκείνον που καλύπτεται από τον κανονισμό 561/2006, ο οποίος εφαρμόζεται μόνο στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που εκτελούνται με οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που *υπερβαίνει τους 3,5 τόνους*, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού.

37. Πάντως, όπως παρατηρεί το αιτούν δικαστήριο, η διαφορά της κύριας δίκης στην υπόθεση C-374/18 αφορά οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος *μεταξύ 2,8 τόνων και 3,5 τόνων*, τα οποία, κατ' αρχήν, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 και για τα οποία, ωστόσο, έχει εφαρμογή το γερμανικό εθνικό δίκαιο.

38. Για τον λόγο αυτόν, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο αν διάταξη όπως αυτή του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, η οποία αφορά οχήματα μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους μεταξύ 2,8 τόνων και 3,5 τόνων, πρέπει να ερμηνευθεί αποκλειστικώς βάσει του δικαίου της Ένωσης, ή αν ένα εθνικό δικαστήριο μπορεί να εφαρμόσει διαφορετικά κριτήρια.

39. Στην περίπτωση που κριθεί ότι το εθνικό δικαστήριο δικαιούται να εφαρμόσει, για την ερμηνεία του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4 του FPersV, κριτήρια διαφορετικά από εκείνα που ορίζονται στην κρίσιμη διάταξη του δικαίου της Ένωσης, ήτοι εν προκειμένω στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006, είναι προφανές ότι το Δικαστήριο δεν θα έχει την αρμοδιότητα να αποφανθεί επί του πρώτου, του δεύτερου και του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος που τέθηκαν στην υπόθεση C-374/18.

40. Επειδή, συνεπώς, τίθεται εν αμφιβόλω η αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να απαντήσει στα ερωτήματα που τέθηκαν στην υπόθεση C-374/18, θα εξετάσω κατ' αρχάς το τρίτο αυτό ερώτημα, όπως άλλωστε προτείνει η Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της (τίτλος Β). Αυτό θα μου επιτρέψει να προχωρήσω, κατόπιν, στην από κοινού εξέταση των δύο ερωτημάτων που είναι κοινά σε αμφότερες τις υποθέσεις (πρώτο και δεύτερο ερώτημα τόσο στην υπόθεση C-203/18 όσο και στην υπόθεση C-374/18) (τίτλος Γ), και εν συνεχεία να προβώ στην αξιολόγηση του τετάρτου ερωτήματος στην υπόθεση C-374/18 (τίτλος Δ).

### ***Β. Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος που τέθηκε στην υπόθεση C-374/18***

41. Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV –όταν αφορά οχήματα μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους μεγαλύτερου των 2,8 τόνων αλλά μικρότερου των 3,5 τόνων, τα οποία, συνεπώς, δεν εμπίπτουν κατ' αρχήν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006– πρέπει να ερμηνευθεί βάσει του δικαίου της Ένωσης ή αν, αντιθέτως, ένα εθνικό δικαστήριο δικαιούται να εφαρμόσει κριτήρια διαφορετικά από εκείνα που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης κατά την ερμηνεία της διατάξεως αυτής.

42. Προκειμένου να απαντήσω στο ερώτημα αυτό, θα υπενθυμίσω κατ' αρχάς τις αρχές που απορρέουν από την επί του θέματος νομολογία του Δικαστηρίου και εν συνεχεία θα προβώ στην εφαρμογή των αρχών αυτών στην υπό κρίση υπόθεση.

#### *1. Υπόμνηση της νομολογίας σχετικά με τη γενομένη από το εθνικό δίκαιο παραπομπή στο δίκαιο της Ένωσης*

43. Επισημαίνω, πρώτον, ότι το γεγονός ότι εν προκειμένω το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV αφορά τις μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 δεν αποκλείει κατ' ανάγκην την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να απαντήσει στα ερωτήματα που του τέθηκαν. Πράγματι, το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει ότι είναι αρμόδιο να αποφανθεί επί αιτήσεων προδικαστικής αποφάσεως σχετικά με διατάξεις του δικαίου της Ένωσης σε περιπτώσεις κατά τις οποίες τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης δεν εμπίπτουν μεν στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, πλην όμως οι σχετικές διατάξεις του δικαίου αυτού κατέστησαν εφαρμοστέες από την εθνική νομοθεσία, η οποία, για αμιγώς εσωτερικές καταστάσεις, προέβλεπε λύσεις σύμφωνες με εκείνες που έχουν γίνει δεκτές στο δίκαιο της Ένωσης<sup>10</sup>. Το συμπέρασμα αυτό βασίζεται κυρίως στη διαπίστωση ότι, για να αποφευχθούν μελλοντικές αποκλίσεις, οι διατάξεις που ελήφθησαν από το δίκαιο της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύονται με ομοιόμορφο τρόπο, όποιες και αν είναι οι συνθήκες υπό τις οποίες αυτές τυγχάνουν εφαρμογής<sup>11</sup>.

44. Ωστόσο, τούτο δεν σημαίνει ότι το Δικαστήριο κρίνει εαυτό αρμόδιο να αποφανθεί σε κάθε υπόθεση η οποία απαιτεί την εφαρμογή εθνικών διατάξεων οι οποίες παραπέμπουν στο δίκαιο της Ένωσης.

<sup>10</sup> Πρόκειται για σειρά αποφάσεων εκ των οποίων πρώτη υπήρξε η απόφαση της 18ης Οκτωβρίου 1990, Dzodzi (C-297/88 και C-197/89, EU:C:1990:360, σκέψεις 29 έως 43). Βλ., εσχάτως, απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, Ernst & Young (C-633/16, EU:C:2018:371, σκέψη 30).

<sup>11</sup> Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 18ης Οκτωβρίου 1990, Dzodzi (C-297/88 και C-197/89, EU:C:1990:360, σκέψη 37), της 17ης Ιουλίου 1997, Leur-Bloem (C-28/95, EU:C:1997:369, σκέψη 32), και της 7ης Νοεμβρίου 2013, Romeo (C-313/12, EU:C:2013:718, σκέψεις 21 έως 23).

45. Ειδικότερα, σε σειρά αποφάσεων που ανατρέχουν στην απόφαση Kleinwort Benson<sup>12</sup>, η συλλογιστική των οποίων επιβεβαιώθηκε επανειλημμένως<sup>13</sup>, το Δικαστήριο υιοθέτησε μια πιο αυστηρή ερμηνεία σχετικά με τα όρια της αρμοδιότητάς του, διευκρινίζοντας ότι η ερμηνεία διατάξεων πράξεως της Ένωσης σε καταστάσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της πράξεως αυτής δικαιολογείται μόνον όταν οι διατάξεις αυτές κατέστησαν εφαρμοστέες σε τέτοιες καταστάσεις από το εθνικό δίκαιο κατά τρόπο άμεσο και ανεπιφύλακτο. Επιπλέον, το Δικαστήριο έκρινε ότι σε τέτοιες καταστάσεις είναι αρμόδιο μόνον αν είναι βέβαιο ότι η ερμηνεία του θα είναι δεσμευτική για το εθνικό δικαστήριο<sup>14</sup>.

46. Υπό τις συνθήκες αυτές, φρονώ ότι είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί η έννοια των όρων «άμεση» και «ανεπιφύλακτη» παραπομπή, καθώς και να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο το Δικαστήριο καθορίζει αν το εθνικό δικαστήριο υποχρεούται να ευθυγραμμιστεί με την ερμηνεία του.

47. Όσον αφορά τον όρο «άμεση», εκτιμώ ότι έχει την έννοια ότι η παραπομπή από το εθνικό δίκαιο στο δίκαιο της Ένωσης πρέπει να είναι ρητή και μη επιδεχόμενη παρανόηση<sup>15</sup>.

48. Ο χαρακτηρισμός αυτός προϋποθέτει, κατά την άποψή μου, ότι η εθνική νομοθεσία αναφέρει κατά τρόπο αρκούντως σαφή ότι η βούληση του εθνικού νομοθέτη είναι να γίνει παραπομπή στο περιεχόμενο των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης. Για να μπορέσει μια τέτοια αναφορά να θεωρηθεί αρκούντως ακριβής, δεν είναι αναγκαίο η παραπομπή στους σχετικούς κανόνες του δικαίου της Ένωσης να περιλαμβάνεται ρητώς στο εφαρμοστέο νομοθέτημα<sup>16</sup>, αρκεί να στερείται αμφισημίας. Για να εξακριβωθεί αν συμβαίνει αυτό, νομίζω ότι μια πιο πρόσφατη νομολογία του Δικαστηρίου δίνει προέχουσα σημασία σε δύο στοιχεία: πρώτον, το περιεχόμενο της εφαρμοστέας εθνικής διατάξεως πρέπει να είναι *αντίστοιχο* με αυτό της διατάξεως του δικαίου της Ένωσης, υπό την έννοια ότι αποτελεί πιστή αναπαραγωγή του περιεχομένου της τελευταίας· δεύτερον, από το προοίμιο ή από την αιτιολογική έκθεση του εθνικού νομοθετήματος πρέπει να προκύπτει ότι, κατά την θέσπιση της εν λόγω διατάξεως, ο νομοθέτης επεδίωξε να *εναρμονίσει τις εσωτερικές καταστάσεις με αυτές που καλύπτονται από το δίκαιο της Ένωσης*<sup>17</sup>.

49. Ο όρος «ανεπιφύλακτη», κατά την άποψή μου, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η παραπομπή πρέπει να αφορά το *πλαίσιο* της εν λόγω διατάξεως ή, για να χρησιμοποιήσω έναν περισσότερο τεχνικό όρο, πρέπει να γίνεται στο *σύνολο* της επίμαχης ρυθμίσεως. Αυτό συνεπάγεται, όπως εξήγησε ο γενικός εισαγγελέας P. Cruz Villalón<sup>18</sup>, ότι η μεμονωμένη παραπομπή του εθνικού

12 Απόφαση της 28ης Μαρτίου 1995 (C-346/93, EU:C:1995:85).

13 Αποφάσεις της 14ης Μαρτίου 2013, Allianz Hungária Biztosító κ.λπ. (C-32/11, EU:C:2013:160), της 5ης Απριλίου 2017, Bota (C-298/15, EU:C:2017:266), της 14ης Φεβρουαρίου 2019, Consorzio Cooperative Costruzioni (C-710/17, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:116), και της 13ης Μαρτίου 2019, E. (C-635/17, EU:C:2019:192).

14 Τούτο δεν συνέβη στην υπόθεση που οδήγησε στην απόφαση της 28ης Μαρτίου 1995 Kleinwort Benson (C-346/93, EU:C:1995:85), όπου οι εφαρμοστέες εθνικές διατάξεις όριζαν ότι τα εθνικά δικαστήρια πρέπει απλώς να «λαμβάνουν υπόψη» τη νομολογία του Δικαστηρίου χωρίς να της αποδίδουν δεσμευτικό χαρακτήρα.

15 Πρβλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Cruz Villalón στην υπόθεση Allianz Hungária Biztosító κ.λπ. (C-32/11, EU:C:2012:663, σημείο 29).

16 Βλ., ιδίως, απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2003, BIAO (C-306/99, EU:C:2003:3, σκέψεις 91 έως 93). Βλ., επίσης, σημείο 39 των προτάσεων της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση ETI κ.λπ. (C-280/06, EU:C:2007:404), κατά την οποία «συναφώς δεν ασκεί επιρροή το αν το εθνικό δίκαιο ρητώς ή σιωπηρώς παραπέμπει στο κοινοτικό δίκαιο. Αποφασιστικής σημασίας είναι αντιθέτως ο από απόψεως περιεχομένου προσανατολισμός στο κοινοτικό δίκαιο».

17 Βλ. αποφάσεις της 14ης Μαρτίου 2013, Allianz Hungária Biztosító κ.λπ. (C-32/11, EU:C:2013:160, σκέψη 21), και της 5ης Απριλίου 2017, Borta (C-298/15, EU:C:2017:266, σκέψη 40). Βλ., επίσης, απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 2019, CCC – Consorzio Cooperative Costruzioni (C-710/17, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:116, σκέψεις 23 έως 25).

18 Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Cruz Villalón στην υπόθεση Allianz Hungária Biztosító κ.λπ. (C-32/11, EU:C:2012:663, σημείο 29).

νομοθέτη σε μεμονωμένη αρχή που αντλείται από τη νομοθεσία της Ένωσης δεν μπορεί να θεωρηθεί «ανεπιθύμητη», δεδομένου ότι η εφαρμογή της νομολογίας του Δικαστηρίου στην περίπτωση αυτή και, επομένως, η απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα θα υπήρχε κίνδυνος να αποβούν χωρίς σημασία για την κύρια δίκη και να καταστούν, εξ αυτού του λόγου, αμιγώς υποθετικές<sup>19</sup>.

50. Όσον αφορά τον δεσμευτικό χαρακτήρα της παρεχόμενης από το Δικαστήριο ερμηνείας, αρκεί να σημειωθεί ότι, δεδομένης της εξουσίας εκτιμήσεως του αιτούντος δικαστηρίου όσον αφορά τη χρησιμότητα των τιθεμένων στο Δικαστήριο ερωτημάτων στο πλαίσιο προδικαστικής παραπομπής<sup>20</sup>, ο χαρακτήρας αυτός φαίνεται να *τεκμαίρεται* στη νομολογία, εκτός από τις περιπτώσεις όπου από τα στοιχεία της δικογραφίας της υποθέσεως συνάγεται ότι μια τέτοια ερμηνεία δεν θα επιβαλλόταν στα εθνικά δικαστήρια<sup>21</sup>.

## 2. Εφαρμογή στην υπό κρίση περίπτωση

51. Με βάση τις αρχές που μόλις υπενθύμισα και για τους λόγους που θα εκθέσω στα επόμενα σημεία των παρουσών προτάσεων, εκτιμώ ότι η παραπομπή στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006, η οποία γίνεται από το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, πρέπει να χαρακτηριστεί ως «άμεση και ανεπιθύμητη», οπότε το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006 κατέστη εφαρμοστέο επίσης στα οχήματα τα οποία, λόγω μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους μικρότερου από το ελάχιστο όριο των 3,5 τόνων, δεν θα ενέπιπταν, σε περίπτωση ελλείψεως μιας τέτοιας παραπομπής, στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006.

52. Πρώτον, η υπό εξέταση παραπομπή είναι κατά την άποψή μου «άμεση», καθόσον πληρούνται οι απαιτήσεις της προαναφερθείσας στα σημεία 48 έως 49 των παρουσών προτάσεων νομολογίας, όσον αφορά τόσο το γράμμα του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV όσο και τη βούληση του Γερμανού νομοθέτη.

53. Πράγματι, θεωρώ ότι η διατύπωση της εν λόγω διατάξεως υπερβαίνει ακόμη και ό,τι είναι αναγκαίο για να κριθεί ότι πληροί τις εν λόγω απαιτήσεις, δεδομένου ότι όχι μόνον επαναλαμβάνει το ουσιαστικό περιεχόμενο του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 45 του κανονισμού 165/2014, αλλά και, αφότου στον τίτλο της [«Εξαιρέσεις σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014»], καθώς και στην πρώτη περίοδό της («[δ]υνάμει του άρθρου 13, παράγραφος 1, του κανονισμού αριθ. 561/2006 και του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού αριθ. 165/2014 [...]») ρητώς μνημονεύει αυτόν τον κανονισμό και αυτό το άρθρο, αναπαράγει *επί λέξει, χωρίς καμία τροποποίηση*, την επίμαχη παρέκκλιση. Η μόνη διαφοροποίηση σε σχέση με τη διατύπωση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006 έγκειται στη μνεία της παροχής της «καθολικής υπηρεσίας», η οποία, προφανώς, δεν αφορά την οδηγία 97/67, αλλά τις διατάξεις του εσωτερικού δικαίου που τη μεταφέρουν σε αυτό.

19 Βλ., συναφώς, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F.G. Jacobs στην υπόθεση Leur-Bloem (C-28/95, EU:C:1996:332, σημείο 75), καθώς και προτάσεις του γενικού εισαγγελέα A. Tizzano στην υπόθεση Adam (C-267/99, EU:C:2001:190, σημείο 34). Βλ., επίσης, σημείο 32 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα D. Ruiz-Jarabo Colomer στις υποθέσεις Kofisa Italia (C-1/99 και C-226/99, EU:C:2000:498), κατά τον οποίο «[...] το Δικαστήριο πρέπει να αποφαινεται μόνον όταν το πραγματικό και κανονιστικό πλαίσιο της διαφοράς εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής διατάξεως».

20 Βλ., ειδικότερα, απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2007, ETI κ.λπ. (C-280/06, EU:C:2007:775, σκέψη 29).

21 Βλ. αποφάσεις της 11ης Ιανουαρίου 2001, Kofisa Italia (C-1/99, EU:C:2001:10, σκέψη 31), της 16ης Μαρτίου 2006, Poseidon Chartering (C-3/04, EU:C:2006:176, σκέψη 18), της 14ης Μαρτίου 2013, Allianz Hungária Biztosító κ.λπ. (C-32/11, EU:C:2013:160, σκέψη 22), και της 21ης Ιουλίου 2016, VM Remonts κ.λπ. (C-542/14, EU:C:2016:578, σκέψη 18).

54. Όσον αφορά τη βούληση του Γερμανού νομοθέτη, παρατηρώ ότι, στη διάταξή του περί παραπομπής, στην υπόθεση C-203/18, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι από τα σχετικά με το ιστορικό θεσπίσεως του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV έγγραφα προκύπτει ότι ο εν λόγω νομοθέτης «είχε τη βούληση να χρησιμοποιήσει πλήρως την εξαίρεση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006» και, ως εκ τούτου, να εναρμονίσει τη ρύθμιση των εσωτερικών καταστάσεων με αυτή των καταστάσεων που καλύπτονται από τον κανονισμό 561/2006.

55. Δεύτερον, η γενομένη από τον FPersV παραπομπή είναι, κατά την άποψή μου, επίσης «ανεπιφύλακτη», δεδομένου ότι δεν καλύπτει μόνον το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006, αλλά αφορά, κατά τρόπο πιο γενικό, το σύνολο της σχετικής ρυθμίσεως της Ένωσης, ήτοι τους κανονισμούς 561/2006 και 165/2014.

56. Πράγματι, από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι ο FPersV, πόρρω απέχων από το να προβεί σε μεμονωμένη παραπομπή, «μεταφέρει στο γερμανικό ομοσπονδιακό εθνικό δίκαιο τις διατάξεις του [κανονισμού 561/2006]», ότι η συγκεκριμένη νομοθεσία «ως προς το βασικό μέρος της είναι πανομοιότυπη [με τον εν λόγω κανονισμό]»<sup>22</sup> και ότι οι σκοποί της, και ιδίως η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίας μεταφοράς και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας, αντιστοιχούν στους σκοπούς του κανονισμού 561/2006.

57. Κατά συνέπεια, το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV εντάσσεται στο πλαίσιο ενός πλήρους συστήματος εθνικών κανόνων που επεκτείνει την εφαρμογή του νομικού καθεστώτος της Ένωσης σχετικά με τον χρόνο οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως, το οποίο θεσπίστηκε με τον κανονισμό 561/2006, στις μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μικρότερο από εκείνο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006<sup>23</sup>.

58. Εξάλλου, εκτιμώ, όπως η Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, ότι επίσης οι διατάξεις του FPersV που διέπουν τον έλεγχο της τηρήσεως των κανόνων αυτών σχεδιάστηκαν κατά τέτοιον τρόπο ώστε να είναι παράλληλες με το δίκαιο της Ένωσης. Συγκεκριμένα, το άρθρο 1, παράγραφος 6, του FPersV προβλέπει, εντός των ορίων του πεδίου εφαρμογής του, υποχρεώσεις στις οποίες υπόκεινται τόσο ο οδηγός όσο και ο ιδιοκτήτης της οικείας επιχειρήσεως, ούτως ώστε να καθίσταται δυνατός ο έλεγχος της τηρήσεως των κανόνων σχετικά με τους χρόνους οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως. Υπό το πρίσμα αυτό, μικρή σημασία έχει το γεγονός ότι, ενώ ο κανονισμός 165/2014 απαιτεί τη χρήση ταχογράφου, η εθνική νομοθεσία επιβάλλει απλώς την τήρηση αρχείων, καθόσον η εν λόγω νομοθεσία στοχεύει στην εξασφάλιση της τηρήσεως των *ιδίων απαιτήσεων* με αυτές που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός.

59. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι κανένα στοιχείο της δικογραφίας δεν αφήνει να υποτεθεί ότι το αιτούν δικαστήριο έχει τη δυνατότητα να αποστεί από την ερμηνεία του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006 που θα δοθεί από το Δικαστήριο.

60. Κατόπιν των ανωτέρω, εκτιμώ, όπως ήδη ανέφερα, ότι η εν λόγω παραπομπή στο δίκαιο της Ένωσης πρέπει να χαρακτηριστεί ως «άμεση και ανεπιφύλακτη» κατά την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου, πράγμα το οποίο συνεπάγεται ότι το Δικαστήριο πρέπει να κηρύξει εαυτό αρμόδιο να απαντήσει στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-374/18.

<sup>22</sup> Η υπογράμμιση δική μου.

<sup>23</sup> Το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 1, του FPersV, που αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο αυτού του συστήματος, ορίζει ότι οι οδηγοί των εν λόγω οχημάτων υποχρεούνται να τηρούν τον χρόνο οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως που προβλέπονται στα άρθρα 4, 6 έως 9 του κανονισμού 561/2006.

61. Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι αυτονόητο ότι στο πλαίσιο της ερμηνείας της επίμαχης εθνικής διατάξεως, ήτοι του άρθρου 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV, το αιτούν δικαστήριο δεν μπορεί να βασιστεί, εν όλω ή εν μέρει, σε εθνικά κριτήρια διαφορετικά από εκείνα του δικαίου της Ένωσης.

62. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα ότι το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του FPersV –στο μέτρο που αφορά οχήματα μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους μεγαλύτερου από 2,8 τόνους, αλλά μικρότερου από 3,5 τόνους, τα οποία, ως εκ τούτου, κατ' αρχήν δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006– πρέπει να ερμηνευθεί αποκλειστικώς βάσει του δικαίου της Ένωσης.

***Γ. Επί των κοινών προδικαστικών ερωτημάτων στις υποθέσεις C-203/18 και C-374/18 (πρώτο και δεύτερο ερώτημα)***

63. Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικό εφετείο του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας) και το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) ζητούν, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι έχει εφαρμογή στα οχήματα φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας μόνο στην περίπτωση που αυτά μεταφέρουν αποκλειστικώς και μόνον αντικείμενα που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία, ή καλύπτει επίσης τα οχήματα που μεταφέρουν, επιπλέον των αντικειμένων αυτών, άλλα αντικείμενα που δεν εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία. Σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι η επίμαχη παρέκκλιση έχει εφαρμογή επίσης για τα οχήματα που μεταφέρουν επίσης αντικείμενα εκτός καθολικής υπηρεσίας, τα αιτούντα δικαστήρια με το δεύτερο ερώτημά τους ζητούν, κατ' ουσίαν, να καθοριστεί το ποσοστό ή ο ελάχιστος όγκος των αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία και το ποσοστό ή ο μέγιστος όγκος των αντικειμένων που δεν εμπίπτουν στην εν λόγω υπηρεσία, καθώς και να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο τα ποσοστά αυτά ή οι όγκοι αυτοί πρέπει να υπολογίζονται στην πράξη.

64. Υπενθυμίζεται εξ αρχής ότι ο κανονισμός 561/2006 αποσκοπεί στην εναρμόνιση ορισμένων πτυχών της κοινωνικής νομοθεσίας των κρατών μελών στον τομέα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών. Προς τούτο, τα άρθρα 5 έως 9 του εν λόγω κανονισμού προβλέπουν σειρά κανόνων οι οποίοι καθορίζουν τον χρόνο οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως που πρέπει να τηρούν οι οδηγοί των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.

65. Εντούτοις, οι εν λόγω διατάξεις δεν έχουν εφαρμογή ούτε στα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο άρθρο 3 του κανονισμού 561/2006, τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του («απαλλαγές»), ούτε σε εκείνα που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες που αφορά το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού, για τα οποία είναι δυνατόν να χορηγείται, σε εθνικό επίπεδο, παρέκκλιση κατά την εξουσία εκτιμήσεως που έχει το οικείο κράτος μέλος («παρεκκλίσεις»). Πάντως, η διάταξη την οποία τα αιτούντα δικαστήρια ζητούν να ερμηνεύσει το Δικαστήριο, στο πλαίσιο του πρώτου και του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος, ήτοι το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, περιλαμβάνεται στον κατάλογο των παρεκκλίσεων.

66. Σε αντίθεση με άλλες παρεκκλίσεις, επί των οποίων το Δικαστήριο είχε ήδη την ευκαιρία να αποφανθεί με προδικαστική απόφαση<sup>24</sup>, η επίμαχη διάταξη, εξ όσων γνωρίζω, ουδέποτε αποτέλεσε αντικείμενο ερμηνείας από το Δικαστήριο. Επομένως, το Δικαστήριο καλείται να διευκρινίσει, με την εκδοθησομένη απόφασή του, το περιεχόμενο της παρεκκλίσεως που προβλέπεται στη διάταξη αυτή,

24 Βλ. αποφάσεις της 28ης Ιουλίου 2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523), της 13ης Μαρτίου 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142), και της 7ης Φεβρουαρίου 2019, NK (C-231/18, EU:C:2019:103).

και ιδίως να εξετάσει αν η παρέκκλιση αυτή πρέπει να νοείται εν ευρεία εννοία, όπως υποστηρίζουν η Deutsche Post κ.λπ., η Deutsche Post και η Πολωνική Κυβέρνηση, ή εν στενή εννοία, όπως διατείνονται το ομόσπονδο κράτος της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, η UPS Deutschland κ.λπ. και η Επιτροπή.

67. Όλοι αυτοί οι μετέχοντες στην προδικαστική διαδικασία αφιερώνουν μεγάλο μέρος των γραπτών παρατηρήσεών τους στην ανάλυση του γράμματος του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 και στην ερμηνεία της διατάξεώς αυτής υπό το πρίσμα της οικονομίας και των σκοπών του κανονισμού 561/2006. Από την πλευρά μου, επισημαίνω ευθύς εξαρχής ότι διάφορες παρατηρήσεις, βασιζόμενες στις παραδοσιακές μεθόδους ερμηνείας, συνηγορούν υπέρ της στενής ερμηνείας της παρεκκλίσεως που προβλέπεται στην εν λόγω διάταξη.

### 1. Γραμματική ερμηνεία

68. Το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 ορίζει ότι τα κράτη μέλη δικαιούνται να χορηγούν παρεκκλίσεις από τους περιεχόμενους στον εν λόγω κανονισμό κανόνες που διέπουν τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως, στις μεταφορές που εκτελούνται με οχήματα ορισμένου μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους, τα οποία χρησιμοποιούνται από φορείς παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας για την παράδοση αντικειμένων «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας»<sup>25</sup>.

69. Από την πρώτη ματιά προκύπτει ότι η προσθήκη στο γράμμα της επίμαχης διατάξεως του ουσιαστικού κριτηρίου ότι τα εν λόγω οχήματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παράδοση αντικειμένων «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας» υποδηλώνει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν θέλησε να συμπεριλάβει στο πεδίο της εν λόγω παρεκκλίσεως όλα τα οχήματα των φορέων παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, αλλά μόνον όσα εξ αυτών μεταφέρουν αποκλειστικώς και μόνον αντικείμενα που εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία. Εξάλλου, είναι εύλογο να υποθεθεί ότι, αν η βούλησή του ήταν να εφαρμόζεται η εν λόγω παρέκκλιση στα οχήματα τα οποία ταυτοχρόνως μεταφέρουν αντικείμενα που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία και αντικείμενα που δεν εμπίπτουν στην εν λόγω υπηρεσία, ο νομοθέτης της Ένωσης πιθανότατα θα είχε θέσει ως προϋπόθεση εφαρμογής την ύπαρξη ορισμένου ελαχίστου αριθμού ή ποσοστού αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία, κάτι το οποίο δεν έπραξε.

70. Η συγκεκριμένη ερμηνεία φρονώ ότι επιβεβαιώνεται από τη συγκριτική επισκόπηση διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων του άρθρου 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006. Πράγματι, αν και δέχομαι ότι οι αποδόσεις στη γερμανική («im Rahmen des Universaldienstes»), στην ισπανική («en el marco del servicio universal»), στην εσθονική («universaalse postiteenuse raames») και στην ιταλική γλώσσα («nella ambiente del servizio universal»), οι οποίες δεν διαφέρουν από τη γαλλική απόδοση, δεν παρέχουν επιπλέον στοιχεία προς στήριξη της ερμηνείας αυτής, εντούτοις η αγγλική («as part of the universal service») και η πορτογαλική απόδοση («como parte do serviço universal») νομίζω ότι στηρίζουν την εν λόγω ερμηνεία.

71. Πράγματι, οι δύο τελευταίες αποδόσεις περιέχουν ρητή αναφορά στο γεγονός ότι, προκειμένου τα περί των πρόκειται οχήματα να μπορούν να υπαχθούν στην επίμαχη παρέκκλιση, τα επιμέρους αντικείμενα («items» στην αγγλική απόδοση και «bens» στην πορτογαλική), για την παράδοση των οποίων χρησιμοποιούνται τα συγκεκριμένα οχήματα, πρέπει να παραδίδονται *ως μέρος* της καθολικής υπηρεσίας. Κατά την άποψή μου, τούτο σημαίνει ότι κάθε επιμέρους αποστολή πρέπει να αποτελεί

<sup>25</sup> Δεν παραβλέπω το γεγονός ότι το συγκεκριμένο άρθρο έχει ένα δεύτερο εδάφιο, κατά το οποίο «τα οχήματα χρησιμοποιούνται μόνο σε ακτίνα 100 χλμ. από τη βάση της επιχείρησης και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού». Ωστόσο, φρονώ ότι δεν ασκεί επιρροή για την ερμηνεία που ζητούν τα αιτούντα δικαστήρια.



μέρος της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας ή, με άλλα λόγια, πρέπει να εμπίπτει στην υπηρεσία αυτή. Κατά συνέπεια, η επίμαχη παρέκκλιση δεν καλύπτει τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση, επιπλέον των αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία, άλλων αντικειμένων που δεν εμπίπτουν σε αυτήν.

72. Ορισμένοι εκ των μετεχόντων στην προδικαστική διαδικασία, και ιδίως η Πολωνική Κυβέρνηση, αμφισβητούν το συμπέρασμα αυτό στηριζόμενοι στη συγκριτική επισκόπηση του γράμματος της επίμαχης παρεκκλίσεως με τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχεία ε', θ' και ιε', του κανονισμού 561/2006. Ειδικότερα, επισημαίνουν ότι, στο γράμμα των τελευταίων αυτών διατάξεων, ο νομοθέτης της Ένωσης ρητώς όρισε ότι τα συγκεκριμένα οχήματα πρέπει να διατίθενται «αποκλειστικώς» για τη χρήση που προσδιορίζεται στις εν λόγω παρεκκλίσεις, πράγμα το οποίο δεν έπραξε όταν διατύπωσε το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του συγκεκριμένου κανονισμού. Κατά την άποψή τους, η έλλειψη αντίστοιχης επιφυλάξεως στην τελευταία αυτή διάταξη αποδεικνύει ότι βούληση του νομοθέτη της Ένωσης δεν υπήρξε ο περιορισμός του πεδίου της εν λόγω παρεκκλίσεως μόνο στις μεταφορές που εκτελούνται με οχήματα χρησιμοποιούμενα αποκλειστικώς για την παράδοση αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία, αλλά η υπαγωγή στην παρέκκλιση αυτή επίσης των περιπτώσεων κατά τις οποίες τα οχήματα χρησιμοποιούνται ταυτοχρόνως για την παράδοση αντικειμένων που δεν εμπίπτουν στην εν λόγω υπηρεσία.

73. Το επιχείρημα αυτό δεν είναι πειστικό.

74. Κατά την άποψή μου, το γεγονός ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν χρησιμοποίησε τη λέξη «αποκλειστικώς» στο γράμμα της παρεκκλίσεως που αποτελεί αντικείμενο των παρούσων προτάσεων ουδόλως σημαίνει ότι δεν θέλησε να περιορίσει το πεδίο της συγκεκριμένης παρεκκλίσεως ώστε αυτή να καλύπτει μόνον τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία. Όπως αντιθέτως, η φράση «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας» έχει, κατά την άποψή μου, έννοια ισοδύναμη με αυτήν του όρου «αποκλειστικώς», ήτοι συνιστά περιορισμό του πεδίου της επίμαχης παρεκκλίσεως, προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο, με τις πρακτικές συνέπειές της, να θίξει τους σκοπούς του κανονισμού 561/2006.

75. Πράγματι, η χρησιμοποίηση της λέξεως αυτής στις παρεκκλίσεις τις οποίες προβλέπουν το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο ε', του εν λόγω κανονισμού («οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά επιφάνειας κάτω των 2300 τετραγωνικών χιλιομέτρων και μη συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή σήραγγα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα με κινητήρα»<sup>26</sup>) και το άρθρο 13, στοιχείο ιε', του κανονισμού 561/2006 («οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε οδούς εντός εγκαταστάσεων κεντρικών σταθμών, όπως είναι οι λιμένες, οι λιμένες για συνδυασμένες μεταφορές και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί»<sup>27</sup>) εξασφαλίζει ότι τα εν λόγω οχήματα δεν θα κυκλοφορούν εκτός μιας περιορισμένης γεωγραφικής περιοχής (ενός νησιού ή μιας λιμενικής ζώνης) και, ως εκ τούτου, στοιχεί με την απαίτηση μείωσης των αρνητικών συνεπειών των εν λόγω παρεκκλίσεων όσον αφορά τους σκοπούς βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της οδικής ασφάλειας. Ομοίως, η χρησιμοποίηση της λέξεως «αποκλειστικώς» στην παρέκκλιση την οποία προβλέπει το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο θ', του εν λόγω κανονισμού («οχήματα με 10 έως 17 θέσεις που χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για τη μη επαγγελματική μεταφορά επιβατών») καθιστά δυνατό να νοηθεί το περιεχόμενο της διατάξεως κατά τέτοιον τρόπο ώστε αυτή να έχει εφαρμογή μόνο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι μεταφορές επιβατών εκτελούνται για λόγους δημόσιου συμφέροντος, με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις που η συγκεκριμένη παρέκκλιση έχει σε βάρος του ανταγωνισμού.

<sup>26</sup> Η υπογράμμιση δική μου.

<sup>27</sup> Η υπογράμμιση δική μου.

76. Πάντως, κατ' αναλογία η φράση «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας», η οποία περιέχεται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006, περιορίζει το περιεχόμενο της υπέρ των ταχυδρομικών υπηρεσιών παρεκκλίσεως στις περιπτώσεις μεταφορών οι οποίες αποτελούν γενικές υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος, με σκοπό την εξουδετέρωση των πιθανών αρνητικών συνεπειών της παρεκκλίσεως αυτής επί του ανταγωνισμού.

77. Επιπλέον, νομίζω ότι το Δικαστήριο έχει ήδη επιβεβαιώσει ότι η απουσία της λέξεως «αποκλειστικώς» στο γράμμα μιας εκ των παρεκκλίσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 δεν οδηγεί κατ' ανάγκην στο συμπέρασμα *a contrario* ότι η συγκεκριμένη παρέκκλιση χρήζει ευρείας ερμηνείας. Αναφέρομαι ειδικά στην απόφαση A. Karuse<sup>28</sup>, όπου το Δικαστήριο, όταν του ζητήθηκε να αποφανθεί σχετικά με το περιεχόμενο του όρου «οχήματα που χρησιμοποιούνται από υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου», που περιέχεται στην παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006, έκρινε ότι ο όρος αυτός δεν καλύπτει τα οχήματα ιδιωτικής επιχειρήσεως η οποία μεταφέρει αμμοχάλικο προοριζόμενο για τη συντήρηση του οδικού δικτύου έως το εργοτάξιο, αλλά μόνο εκείνα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές που συνδέονται *ex oloκληρου και αποκλειστικά* με τη συντήρηση του οδικού δικτύου<sup>29</sup>.

78. Εκτιμώ, συνεπώς, ότι η γραμματική ερμηνεία δεν αφήνει καμία αμφιβολία ως προς το ότι η επίμαχη παρέκκλιση χρήζει στενής ερμηνείας.

## 2. Συστηματική ερμηνεία

79. Η συστηματική ερμηνεία συνηγορεί επίσης, κατά την άποψή μου, υπέρ της στενής ερμηνείας της επίμαχης παρεκκλίσεως.

80. Συναφώς, διαπιστώνω ότι το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο IV του εν λόγω κανονισμού το οποίο επιγράφεται «Εξαιρέσεις». Επομένως, πρόκειται για μία από τις διατάξεις που εισάγουν παρεκκλίσεις, τις οποίες τα κράτη μέλη δικαιούνται να χορηγούν σε σχέση με τους κανόνες που περιέχονται στο κεφάλαιο II του κανονισμού αυτού («Πλήρωμα, χρόνος οδήγησης, διαλείμματα και περίοδοι ανάπαυσης»), ήτοι σε σχέση με τα άρθρα 5 έως 9 του κανονισμού 561/2006.

81. Πάντως, οι εν λόγω παρεκκλίσεις έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο πάγιας νομολογίας, η οποία έχει διατυπώσει την αρχή της στενής ερμηνείας των προϋποθέσεων εφαρμογής τους<sup>30</sup>.

## 3. Τελολογική ερμηνεία

82. Η στενή ερμηνεία της επίμαχης παρεκκλίσεως είναι επίσης η μόνη που θεωρώ ότι είναι σύμφωνη με τους σκοπούς του κανονισμού 561/2006<sup>31</sup>, όπως θα εξηγήσω κατωτέρω.

28 Απόφαση της 13ης Μαρτίου 2014 (C-222/12, EU:C:2014:142).

29 Απόφαση της 13ης Μαρτίου 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, σκέψη 35).

30 Βλ. απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 2019, NK (C-231/18, EU:C:2019:103, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

31 Υπενθυμίζω ότι, κατά πάγια νομολογία, το περιεχόμενο των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού πρέπει να προσδιορίζεται βάσει των σκοπών που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός. Βλ., ειδικότερα, απόφαση της 13ης Μαρτίου 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

83. Υπενθυμίζεται, ευθύς εξαρχής, ότι, κατά το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006, σκοποί του εν λόγω κανονισμού είναι η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών χειρσαίων μεταφορών και η βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων, επί των οποίων έχει εφαρμογή ο κανονισμός, καθώς και της οδικής ασφάλειας, με την επιβολή της υποχρέωσης εφοδιασμού των οχημάτων οδικών μεταφορών με εγκεκριμένο ταχογράφο που καθιστά δυνατό τον έλεγχο της τήρησης του χρόνου οδηγείας, των διαλειμμάτων και του χρόνου αναπαύσεως των οδηγών.

84. Όσον αφορά τους σκοπούς βελτιώσεως των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων και της οδικής ασφάλειας, το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει, όταν εκλήθη να αποφανθεί σχετικά με το περιεχόμενο του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 561/2006, ότι ευρεία ερμηνεία της παρεκκλίσεως θα έθιγε τους εν λόγω σκοπούς, καθόσον θα είχε ως αποτέλεσμα *μεγάλος αριθμός* οχημάτων να οδηγούνται από οδηγούς οι οποίοι νομίμως θα μπορούσαν να οδηγούν επί πολλές ώρες χωρίς ανάπαυση, πράγμα που θα αντέβαινε στον σκοπό βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας, καθώς και *μεγάλος αριθμός* οδηγών να μην απολαμβάνει της προστασίας των συνθηκών εργασίας τους την οποία διασφαλίζει ο κανονισμός 561/2006, πράγμα που θα αντέβαινε στον σκοπό βελτιώσεως των κοινωνικών συνθηκών των εν λόγω εργαζομένων<sup>32</sup>.

85. Φρονώ ότι οι εκτιμήσεις αυτές μπορούν να εφαρμοστούν πλήρως στην υπό κρίση υπόθεση.

86. Πράγματι, ευρεία ερμηνεία της επίμαχης παρεκκλίσεως θα είχε ως συνέπεια, αφενός, ότι *όλα* τα οχήματα της Deutsche Post θα μπορούσαν να οδηγούνται από οδηγούς οι οποίοι θα είχαν το δικαίωμα να οδηγούν επί μακρόν χωρίς ανάπαυση, και, αφετέρου, ότι οι οδηγοί αυτοί, ελλείψει της υποχρέωσης τοποθέτησεως ταχογράφου (για οχήματα μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους άνω των 3,5 τόνων) ή συντάξεως αρχείων καταγραφής (για οχήματα μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους μεταξύ 2,8 και 3,5 τόνων), δεν θα απολάμβαναν της προστασίας των συνθηκών εργασίας τους. Πάντως, δεν έχω αμφιβολία ότι ο αριθμός των οχημάτων που χρησιμοποιούνται από την Deutsche Post<sup>33</sup> και, κατά συνέπεια, ο αριθμός των οδηγών των οχημάτων αυτών είναι ιδιαίτερος υψηλός.

87. Όσον αφορά τον σκοπό εναρμόνισης των όρων του ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών μεταφορών, θεωρώ ότι το αν ευρεία ερμηνεία της επίμαχης παρεκκλίσεως θα έθιγε τον σκοπό αυτόν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί απλώς και μόνο με την εφαρμογή στην υπό κρίση υπόθεση των διδαγμάτων από την απόφαση A. Karuse<sup>34</sup>.

88. Στην υπόθεση εκείνη, το Δικαστήριο, χρησιμοποιώντας συλλογιστική που είχε αναπτυχθεί στη νομολογία σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού που αντικατέστησε ο κανονισμός 561/2006<sup>35</sup>, έκρινε ότι οι παρεκκλίσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 561/2006 μπορούν να αφορούν μόνον οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παροχή «γενικών υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος». Πάνω σε αυτή τη βάση, το Δικαστήριο έκρινε ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αμμοχάλικου προοριζόμενου για εργασίες συντηρήσεως του οδικού δικτύου έως το εργοτάξιο δεν εμπίπτουν στην κατά το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006 έννοια των «οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου», καθόσον η συγκεκριμένη υπηρεσία δεν έχει επικουρικό χαρακτήρα σε σχέση με τις εργασίες συντηρήσεως του οδικού δικτύου. Ειδικότερα, κατά το Δικαστήριο, ερμηνεία που επεκτείνει το πεδίο της εν λόγω παρεκκλίσεως ώστε αυτή να καλύπτει επίσης τα οχήματα ιδιωτικής επιχειρήσεως η οποία προβαίνει μόνο στη μεταφορά έως το εργοτάξιο

32 Απόφαση της 28ης Ιουλίου 2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, σκέψεις 35 και 36). Βλ., επίσης, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Léger στην υπόθεση Sjöberg (C-387/96, EU:C:1997:619, σημείο 30).

33 Στις γραπτές παρατηρήσεις τους, η UPS Deutschland κ.λπ. εκτιμούν ότι τα εν λόγω οχήματα είναι περίπου 10 000.

34 Απόφαση της 13ης Μαρτίου 2014 (C-222/12, EU:C:2014:142).

35 Κανονισμός (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 1985, L 370, σ. 1). Το Δικαστήριο μνημονεύει δύο αποφάσεις με τις οποίες αποφάνθηκε επί της ερμηνείας του άρθρου 4, σημείο 6, του συγκεκριμένου κανονισμού, ήτοι τις αποφάσεις της 25ης Ιουνίου 1992, British Gas (C-116/91, EU:C:1992:277), και της 21ης Μαρτίου 1996, Mrozek και Jäger (C-335/94, EU:C:1996:126).

αμμοχάλικου προοριζόμενου για εργασίες συντηρήσεως του οδικού δικτύου «θα συνεπαγόταν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την επιχείρηση αυτή [έναντι των επιχειρήσεων του ίδιου τομέα], κατά το μέτρο που αυτή θα μπορούσε να εξοικονομήσει τις δαπάνες για την τοποθέτηση και τη συντήρηση των ταχογράφων στα εν λόγω οχήματα»<sup>36</sup>.

89. Εφαρμόζοντας τις εκτιμήσεις αυτές στην υπό κρίση υπόθεση, παρατηρώ ότι η παράδοση αντικειμένων που εμπίπτουν στην «καθολική υπηρεσία», όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 97/67, καταφανώς πρέπει να θεωρηθεί «γενική υπηρεσία δημόσιου συμφέροντος» κατά την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου, πράγμα που συνεπάγεται ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση των αντικειμένων αυτών εμπίπτουν στην έννοια των «οχημάτων που χρησιμοποιούνται [...] για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας» και, ως εκ τούτου, μπορούν να υπαχθούν στην επίμαχη παρέκκλιση. Αντιθέτως, αν η εν λόγω έννοια ερμηνευόταν κατά τρόπο ώστε να καλύπτει επίσης τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση αντικειμένων που εμπίπτουν σε άλλες ταχυδρομικές υπηρεσίες, η ερμηνεία αυτή θα είχε ως αναπόφευκτη συνέπεια τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, καθόσον θα συνεπαγόταν για τον φορέα παροχής της καθολικής υπηρεσίας, ο οποίος θα εξοικονομούσε κατ' αυτόν τον τρόπο το κόστος εγκαταστάσεως και συντηρήσεως ταχογράφου στα οχήματα που χρησιμοποιεί, ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις άλλες επιχειρήσεις που παρέχουν τις εν λόγω ταχυδρομικές υπηρεσίες.

90. Συναφώς, η Deutsche Post κ.λπ., η Deutsche Post, καθώς και η Πολωνική Κυβέρνηση, με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, αμφισβήτησαν την ύπαρξη τέτοιου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για τον φορέα παροχής της καθολικής υπηρεσίας, καθόσον, κατά την άποψή τους, σκοπός της συγκεκριμένης παρεκκλίσεως είναι ακριβώς η αποκατάσταση του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος που έχει ο φορέας παροχής της καθολικής υπηρεσίας, μέσω «αντισταθμίσεως» των οικονομικών επιβαρύνσεων τις οποίες συνεπάγεται γι' αυτόν η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας προς όφελος του δημόσιου συμφέροντος.

91. Δεν μπορώ να συμφωνήσω με το επιχείρημα αυτό.

92. Ειδικότερα, φρονώ ότι, δεδομένου ότι η παρέκκλιση αυτή υπηρετεί την ανάγκη να εξασφαλιστεί η εκπλήρωση των υποχρεώσεων της καθολικής υπηρεσίας, την οποία εκπλήρωση οι κανόνες σχετικά με τους χρόνους οδηγήσεως, τα διαλείμματα και τις περιόδους αναπαύσεως ενδέχεται να εμποδίζουν, οι πραγματικοί επωφελούμενοι της παρεκκλίσεως αυτής είναι οι χρήστες και όχι ο φορέας παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας<sup>37</sup>. Κατά συνέπεια, ο σκοπός της εν λόγω παρεκκλίσεως δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι η αντιστάθμιση των οικονομικών επιβαρύνσεων, που απορρέουν από την παροχή της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, προς όφελος του φορέα παροχής της υπηρεσίας αυτής.

93. Εξάλλου, επισημαίνω το γεγονός ότι ο νομοθέτης της Ένωσης έχει ήδη προβλέψει, στο άρθρο 9, παράγραφοι 3 και 4, της οδηγίας 97/67, μηχανισμούς χρηματοδοτήσεως της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, τους οποίους κάθε κράτος μέλος δικαιούται να εισαγάγει όταν διαπιστώνει ότι οι υποχρεώσεις της καθολικής υπηρεσίας επιβαρύνουν με καθαρό κόστος τον φορέα παροχής της εν

<sup>36</sup> Απόφαση της 13ης Μαρτίου 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, σκέψη 38).

<sup>37</sup> Αυτό είναι κάτι που η Deutsche Post κ.λπ. και η Deutsche Post σιωπηρώς αποδέχθηκαν, κατά τη διάρκεια της επ' ακροατηρίου συζητήσεως, υποστηρίζοντας ότι στενή ερμηνεία της επίμαχης παρεκκλίσεως θα αντέβαινε προς τον σκοπό υπηρετήσεως του γενικού συμφέροντος, που είναι η παροχή της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας σε χαμηλή τιμή για τους χρήστες, καθόσον θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της τιμής αυτής για τους χρήστες. Εν πάση περιπτώσει, το συγκεκριμένο επιχείρημα δεν μου φαίνεται ορθό. Συναφώς, επισημαίνω ότι οι συγκεκριμένοι διάδικοι επικαλούνται, προς επίρρωση του επιχειρήματός τους, το σημείο 41 των προτάσεων της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση TNT Post UK (C-357/07, EU:C:2009:7), η οποία αφορούσε την ερμηνεία της έννοιας της «ταχυδρομικής δημόσιας υπηρεσίας» για τους σκοπούς εφαρμογής μιας εκ των απαλλαγών από τον ΦΠΑ που προβλέπονται στη νομοθεσία της Ένωσης. Από την πλευρά μου, πέραν της διαπιστώσεως ότι το Δικαστήριο δεν περιέλαβε στην απόφασή του αυτό το σημείο των προτάσεων της γενικής εισαγγελέα, επισημαίνω επιπλέον ότι, σε αντίθεση με τη στενή ερμηνεία μιας απαλλαγής από τον ΦΠΑ, η οποία κατ' ανάγκην αντικατοπτρίζεται στην τελική τιμή της υπηρεσίας, η ερμηνεία μιας παρεκκλίσεως στον τομέα της υπό κρίση υποθέσεως δεν έχει ως άμεση συνέπεια την αύξηση της τιμής οικείας υπηρεσίας.

λόγω υπηρεσίας, ήτοι: i) μηχανισμό αποζημίωσης των συγκεκριμένων επιχειρήσεων με δημόσιους πόρους ή ii) μηχανισμό κατανομής του καθαρού κόστους μεταξύ των φορέων παροχής της υπηρεσίας και/ή των χρηστών, οι οποίοι μπορούν να περιλαμβάνουν τη δημιουργία ταμείου αποζημίωσης το οποίο διαχειρίζεται οργανισμός ανεξάρτητος από τους εν λόγω δικαιούχους.

94. Από το σύνολο των ως άνω εκτιμήσεων προκύπτει ότι το συμπέρασμα ότι η παρέκκλιση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', χρήζει στενής ερμηνείας επιβεβαιώνεται από τελεολογική ερμηνεία της διατάξεως αυτής.

#### 4. Ιστορική ερμηνεία

95. Η προσεκτική εξέταση του ιστορικού εκδόσεως του κανονισμού 561/2006 μπορεί, κατά τη γνώμη μου, να στηρίξει τις μέχρι τούδε αναπτυχθείσες εκτιμήσεις.

96. Ήδη ο κανονισμός 3820/85 προέβλεπε, με σχετική διάταξη, εξαίρεση όσον αφορά τις ταχυδρομικές υπηρεσίες. Το άρθρο 4, σημείο 6, του εν λόγω κανονισμού προέβλεπε υπέρ των υπηρεσιών αυτών απαλλαγή η οποία είχε ευρύ περιεχόμενο, δεδομένου ότι αφορούσε οχήματα «που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες [...] ταχυδρομικών αποστολών».

97. Με την πρότασή της για την αναμόρφωση του κανονισμού 3820/85, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι ταχυδρομικές υπηρεσίες ανήκαν πλέον στην κατηγορία των υπηρεσιών που είχαν εν όλω ή εν μέρει ελευθερωθεί, η Επιτροπή είχε την πρόθεση να καταργήσει την εν λόγω απαλλαγή, χωρίς να την αντικαταστήσει<sup>38</sup>.

98. Εν συνεχεία, σε πρώτη ανάγνωση<sup>39</sup>, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εκτίμησε ότι έπρεπε να διατηρηθεί διάταξη που να εξαιρεί τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, αλλά δεν πρότεινε να θεσπιστεί διάταξη που να αφορά τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για όλες τις ταχυδρομικές αποστολές. Αντιθέτως, τάχθηκε υπέρ του να προβλεφθεί παρέκκλιση υπέρ των οχημάτων «που μεταφέρουν ταχυδρομικά αντικείμενα στο πλαίσιο της καθολικής υπηρεσίας»<sup>40</sup>.

99. Στην τροποποιημένη πρότασή της<sup>41</sup>, η Επιτροπή εξέφρασε τη συμφωνία της με τη συγκεκριμένη τροπολογία του Κοινοβουλίου και, κατόπιν τούτου, πρότεινε διατύπωση της επίμαχης παρεκκλίσεως σχεδόν πανομοιότυπη με την ισχύουσα, περιλαμβάνοντας τη φράση «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας», λόγω του ότι αναγνώριζε «την ανάγκη μιας *περιορισμένης* παρεκκλίσεως για να εξαιρεθούν οι τοπικές ταχυδρομικές υπηρεσίες»<sup>42</sup>.

100. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω στοιχείων, εκτιμώ ότι, όταν κατήργησε τον κανονισμό 3820/85 και εξέδωσε τον κανονισμό 561/2006, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να προβλέψει παρέκκλιση, όσον αφορά τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, *περιορισμένη στα οχήματα που προορίζονται για την παράδοση αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία*, προκειμένου να αποφύγει το ενδεχόμενο στρεβλώσεως του ανταγωνισμού στις αγορές των ελευθερωμένων ταχυδρομικών υπηρεσιών λόγω της παρεκκλίσεως αυτής, αν αυτή είχε εφαρμογή επίσης για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση αντικειμένων που εμπίπτουν στις ελευθερωμένες ταχυδρομικές υπηρεσίες.

38 Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 2002, C 51 E, σ. 234).

39 Βλ. ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών [COM(2001) 573-C5-0485/2001-2001/0241(COD)] (ΕΕ 2004, C 38 E, σ. 152).

40 Η υπογράμμιση δική μου.

41 Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών [COM(2003) 490 τελικό].

42 Η υπογράμμιση δική μου.

101. Αυτή η ερμηνεία της βουλήσεως του νομοθέτη της Ένωσης ενισχύεται, κατά την άποψή μου, από την τωρινή διατύπωση της αιτιολογικής σκέψεως 23 του κανονισμού 561/2006, κατά την οποία «οι εθνικές παρεκκλίσεις θα πρέπει να αντανakλούν τις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και να περιορίζονται μόνο σε στοιχεία που δεν υπόκεινται σε ανταγωνιστικές πιέσεις». Πάντως, δεν βλέπω πώς αυτός ο περιορισμός του περιεχομένου των εθνικών παρεκκλίσεων θα μπορούσε να είναι συμβατός με ευρεία ερμηνεία της επίμαχης παρεκκλίσεως.

102. Υπό τη πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων, εκτιμώ ότι, όπως η γραμματική, η συστηματική και η τελεολογική προσέγγιση, η ιστορική προσέγγιση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 συνηγορεί υπέρ της στενής ερμηνείας της παρεκκλίσεως που προβλέπεται στο άρθρο αυτό.

103. Εν συνεχεία, θα εξετάσω το επιχείρημα που αναπτύσσεται στις γραπτές παρατηρήσεις της Deutsche Post κ.λπ., της Deutsche Post, καθώς και της Πολωνικής Κυβερνήσεως, το οποίο στηρίζεται στην απαίτηση να διαφυλαχθεί η πρακτική αποτελεσματικότητα της επίμαχης παρεκκλίσεως.

#### *5. Επί της απαιτήσεως διαφυλάξεως της πρακτικής αποτελεσματικότητας της παρεκκλίσεως*

104. Κατά την άποψη των εν λόγω μετεχόντων στην προδικαστική διαδικασία, στενή ερμηνεία της επίμαχης παρεκκλίσεως δεν μπορεί να γίνει δεκτή επειδή θα στερούσε την παρέκκλιση αυτή από την πρακτική της αποτελεσματικότητα. Ειδικότερα, κατ' αυτούς, η εν λόγω ερμηνεία συνεπάγεται ότι η επιχείρηση που ταυτοχρόνως παρέχει την καθολική ταχυδρομική υπηρεσία και άλλες ταχυδρομικές υπηρεσίες θα υποχρεούται, προκειμένου να επωφεληθεί από την εν λόγω παρέκκλιση, να δημιουργήσει δύο δίκτυα διανομής, και ιδίως δύο πλήρεις στόλους οχημάτων, έναν για την παράδοση δεμάτων με βάρος που δεν υπερβαίνει τα 20 χιλιόγραμμα, η οποία εμπίπτει στην καθολική υπηρεσία, και έναν για την παράδοση βαρύτερων δεμάτων, η οποία δεν εμπίπτει στην εν λόγω υπηρεσία. Τούτο θα συνεπαγόταν τόσο μεγάλα πρόσθετα κόστη για τους φορείς παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, ώστε ουδείς εξ αυτών θα έκανε χρήση της επίμαχης παρεκκλίσεως στην πράξη.

105. Κατά τη γνώμη μου, το επιχείρημα αυτό δεν δύναται να αναιρέσει το συμπέρασμα ότι η επίμαχη παρέκκλιση χρήζει στενής ερμηνείας.

106. Σημειώνω, εκ προοιμίου, ότι η ανάγκη διπλασιασμού του στόλου οχημάτων της Deutsche Post αμφισβητείται από τους άλλους μετέχοντες στην προδικαστική διαδικασία. Από την πλευρά μου, δεν βλέπω για ποιον λόγο δεν θα ήταν δυνατή η εξεύρεση εφοδιαστικών λύσεων άλλων από τον διπλασιασμό του στόλου οχημάτων της Deutsche Post, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι, όπως η ίδια παραδέχθηκε με τις γραπτές παρατηρήσεις της, το ποσοστό των μεταφερόμενων από αυτήν αντικειμένων που δεν εμπίπτουν στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία ανέρχεται μόλις στο 5 % του συνόλου των αποστολών.

107. Εν πάση περιπτώσει, εκτιμώ ότι η επίμαχη παρέκκλιση δεν θα χάσει την πρακτική αποτελεσματικότητά της στην περίπτωση που γίνει δεκτή μια στενή ερμηνεία της. Πράγματι, ακόμη και αν υποθεθεί ότι για την Deutsche Post η μόνη δυνατή λύση θα ήταν ο διπλασιασμός του στόλου της<sup>43</sup>, με τα υψηλά πρόσθετα κόστη που αυτή η λύση θα συνεπαγόταν, δεν νομίζω ότι εξ αυτού του λόγου μπορεί κανείς να συναγάγει ότι ουδείς άλλος φορέας παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας στην Ένωση θα έκανε χρήση της επίμαχης παρεκκλίσεως. Αντιθέτως, είναι εύλογο να υποθεθεί ότι φορέας παροχής που επιθυμεί να επωφεληθεί από την εν λόγω παρέκκλιση θα κληθεί απλώς να κάνει μια οικονομική επιλογή, κατόπιν της σταθμίσεως μεταξύ της εξοικονομήσεως που

<sup>43</sup> Ακόμη και αν όντως συμβαίνει αυτό, το επιχείρημα που προβάλλουν η Deutsche Post κ.λπ. και η Deutsche Post με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, δηλαδή ότι ο διπλασιασμός του στόλου τους, ως αποτέλεσμα της στενής ερμηνείας της επίμαχης παρεκκλίσεως, καθιστά μια τέτοια ερμηνεία αντίθετη προς τον σκοπό προστασίας του περιβάλλοντος, που κατοχυρώνεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, ΣΕΕ, καθώς και στα άρθρα 11 και 191 επ. ΣΛΕΕ, δεν μπορεί να γίνει δεκτό, δεδομένου ότι ο συγκεκριμένος σκοπός δεν περιλαμβάνεται στους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός 561/2006. Πρβλ. απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 2019, NK (C-231/18, EU:C:2019:103, σκέψη 31).

προκύπτει από την έλλειψη υποχρέωσης εγκαταστάσεως ταχογράφου και του πρόσθετου κόστους που συνεπάγεται ο διπλασιασμός του στόλου των οχημάτων του. Κατά την άποψή μου, η στάθμιση αυτή δεν θα κατέληγε πάντοτε στην απόρριψη της χρήσεως της εν λόγω παρεκκλίσεως από τον φορέα παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.

108. Κατόπιν των ανωτέρω εκτιμήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα ότι το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι έχει εφαρμογή επί των οχημάτων φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας μόνον αν τα συγκεκριμένα οχήματα μεταφέρουν αποκλειστικώς και μόνον αντικείμενα που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία.

109. Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που προτείνω να δοθεί στο πρώτο αυτό ερώτημα, παρέλκει, κατά την άποψή μου, η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα τόσο στην υπόθεση C-203/18 όσο και στην υπόθεση C-374/18. Πράγματι, αν η μεταφορά ενός και μόνον αντικειμένου που δεν εμπίπτει στην καθολική ταχυδρομική υπηρεσία αρκεί ώστε η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006 να μην έχει εφαρμογή στα περί ων πρόκειται οχήματα, είναι αυτονόητο ότι δεν χρειάζεται να καθοριστεί ούτε ποσοστό όσον αφορά τη χρήση του οχήματος για μεταφορά αντικειμένων που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία ούτε μέγιστος όγκος (των αντικειμένων που δεν εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία) ή ελάχιστος όγκος (των αντικειμένων που εμπίπτουν στην εν λόγω καθολική υπηρεσία).

#### ***Δ. Επί του τετάρτου ερωτήματος που τέθηκε στην υπόθεση C-374/18***

110. Με το τέταρτο προδικαστικό του ερώτημα, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν παράδοση αντικειμένου η περιλαμβάνουσα συμπληρωματικές υπηρεσίες, όπως αυτές που απαριθμούνται στο εν λόγω ερώτημα, εμπίπτει στο πεδίο της καθολικής υπηρεσίας δυνάμει της οδηγίας 97/67 και, ως εκ τούτου, αν πρέπει να θεωρηθεί αποστολή «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας» για τους σκοπούς εφαρμογής της επίμαχης παρεκκλίσεως.

111. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό προφανώς συνεπάγεται προσπάθεια ερμηνείας για τον καθορισμό του περιεχομένου της έννοιας της «καθολικής υπηρεσίας», όπως αυτή προβλέπεται στην οδηγία 97/67.

112. Πριν αρχίσω την ανάλυση αυτή, υπενθυμίζω ότι οι διατάξεις της εν λόγω οδηγίας, ενώ αποσκοπούν στη ρύθμιση της παροχής της καθολικής υπηρεσίας στο επίπεδο της Ένωσης, ταυτοχρόνως επιδιώκουν το σταδιακό άνοιγμα του ταχυδρομικού τομέα στον ανταγωνισμό<sup>44</sup>. Η απαίτηση να επιτευχθεί δίκαιη ισορροπία μεταξύ των δύο αυτών σκοπών πρέπει, κατά συνέπεια, να διέπει την προσπάθεια ερμηνείας της έννοιας της «καθολικής υπηρεσίας».

113. Ευθύς εξαρχής, πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 97/67 περιέχει ορισμό της έννοιας της «καθολικής υπηρεσίας», κατά το οποίο η υπηρεσία αυτή «αντιστοιχεί στην προσφορά ταχυδρομικών υπηρεσιών συγκεκριμένης ποιότητας μονίμως σε όλα τα σημεία της επικράτειας, σε προσιτές τιμές για όλους τους χρήστες». Δεδομένου ότι σκοπός του είναι μόνο να περιγράψει τις γενικές αρχές που διέπουν την παροχή της καθολικής υπηρεσίας, ο ορισμός αυτός δεν διευκρινίζει το ουσιαστικό περιεχόμενο της έννοιας της «καθολικής υπηρεσίας», ιδίως όσον αφορά τα είδη των «ταχυδρομικών υπηρεσιών» που εμπίπτουν στην έννοια αυτή.

114. Είναι δυνατόν να προσδιοριστούν οι «ταχυδρομικές υπηρεσίες» των οποίων γίνεται μνεία στο άρθρο 3, παράγραφος 1;

<sup>44</sup> Πρβλ. αιτιολογική σκέψη 8 της οδηγίας 97/67.

115. Μια πρώτη απάντηση στο ερώτημα αυτό βρίσκεται στις παραγράφους 4 και 5 του ίδιου άρθρου, οι οποίες προβλέπουν ότι η καθολική υπηρεσία πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον: i) τη συλλογή, τη μεταφορά, τη διαλογή και τη διανομή των ταχυδρομικών αντικειμένων βάρους έως 2 χιλιογράμμων, ii) τη συλλογή, τη μεταφορά, τη διαλογή και τη διανομή των ταχυδρομικών δεμάτων βάρους έως 10 χιλιογράμμων (όριο το οποίο μπορεί να επεκταθεί έως τα 20 χιλιογράμματα από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές), και iii) τις υπηρεσίες των συστημένων και των αποστολών με δηλωμένη αξία. Με άλλα λόγια, το σύνολο των υπηρεσιών αυτών αποτελεί το ελάχιστο ουσιαστικό περιεχόμενο της έννοιας της «καθολικής υπηρεσίας» στον ταχυδρομικό τομέα (στο εξής: βασικές υπηρεσίες).

116. Το γεγονός ότι η οδηγία 97/67 καλύπτει μόνο τον βασικό πυρήνα της έννοιας της «καθολικής υπηρεσίας» συνεπάγεται κατ' ανάγκη ότι ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να εισαγάγει ένα στοιχείο ευελιξίας όσον αφορά τον καθορισμό του περιεχομένου της εν λόγω έννοιας, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι διαφορετικές εκτιμήσεις των κρατών μελών ως προς το εύρος της υπηρεσίας γενικού συμφέροντος που καλούνται να παρέχουν οι φορείς παροχής της καθολικής υπηρεσίας.

117. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη δικαιούνται, κατ' αρχήν, να αναθέτουν στον φορέα παροχής της καθολικής υπηρεσίας άλλες υπηρεσίες πέραν των βασικών υπηρεσιών, όπως αυτές απαριθμούνται στο άρθρο 3, παράγραφοι 4 και 5, της οδηγίας 97/67.

118. Πάντως, στο σημείο αυτό, η συλλογιστική μου αποκλίνει από αυτήν που η Deutsche Post αναπτύσσει με τις γραπτές παρατηρήσεις της. Ειδικότερα, δεν συμμερίζομαι το συμπέρασμα, το οποίο η ίδια βασίζει στις ανωτέρω εκτιμήσεις, ότι η απάντηση στο ερώτημα αν υπηρεσίες που βαίνουν πέραν των βασικών υπηρεσιών, λόγω του ότι συνοδεύονται με συμπληρωματικές υπηρεσίες, εμπίπτουν παρά ταύτα στην καθολική υπηρεσία, εξαρτάται μόνον από την κυριαρχική εξουσία λήψεως αποφάσεως των κρατών μελών.

119. Η διαφωνία μου έγκειται στο γεγονός ότι το συμπέρασμα αυτό, κατά την άποψή μου, παραβλέπει τις αιτιολογικές σκέψεις 18 και 21 της οδηγίας 97/67, οι οποίες καθιστούν σαφές ότι η εν λόγω κυριαρχική εξουσία λήψεως αποφάσεως δεν είναι απεριόριστη<sup>45</sup>.

120. Ειδικότερα, από αυτή την αιτιολογική σκέψη 21 προκύπτει ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να περιλάβουν στην καθολική υπηρεσία τις νέες υπηρεσίες, την ανταλλαγή εγγράφων και την «αυτοεξυπηρέτηση», καθόσον οι υπηρεσίες αυτές δεν εμπίπτουν στην «καθολική υπηρεσία». Ομοίως, τα κράτη μέλη δεν μπορούν ούτε να συμπεριλάβουν στην καθολική υπηρεσία τις υπηρεσίες επείγοντος ταχυδρομείου, δεδομένου ότι στην αιτιολογική σκέψη 18 γίνεται διάκριση μεταξύ αυτών και της καθολικής υπηρεσίας.

121. Επομένως, ενώ η αιτιολογική σκέψη 21 δεν ασκεί επιρροή για την απάντηση που το Δικαστήριο καλείται να δώσει στο τέταρτο ερώτημα, λόγω του ότι οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης υπηρεσίες, ήτοι οι βασικές υπηρεσίες που συνοδεύονται με συμπληρωματικές υπηρεσίες, δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες που αναφέρει η αιτιολογική αυτή σκέψη, νομίζω ότι η αιτιολογική σκέψη 18 έχει εφαρμογή εν προκειμένω επειδή οι συγκεκριμένες υπηρεσίες αποτελούν «υπηρεσίες επείγοντος ταχυδρομείου».

122. Πράγματι, παρά το γεγονός ότι η οδηγία 97/67 δεν ορίζει την έννοια των «υπηρεσιών επείγοντος ταχυδρομείου», επισημαίνω, πρώτον, ότι η ίδια η αιτιολογική σκέψη 18 αποκαλύπτει ένα κριτήριο προσδιορισμού τους, όταν αναφέρει ότι «η ουσιώδης διαφορά μεταξύ του επείγοντος ταχυδρομείου και των καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών έγκειται στην αξία (όποια μορφή και αν λαμβάνει) που

<sup>45</sup> Πρβλ. απόφαση της 11ης Μαρτίου 2004, Asempre και Asociación Nacional de Empresas de Externalización y Gestión de Envíos y Requeña Pquetería (C-240/02, EU:C:2004:140, σκέψη 24), με την οποία το Δικαστήριο, κληθέν να αποφανθεί επί της ελευθερίας των κρατών μελών να επιβάλλουν πρόσθετες προϋποθέσεις στην έννοια της «αυτοεξυπηρέτησεως» και να περιορίζουν με τον τρόπο αυτόν τις εμπίπτουσες στην έννοια αυτή καταστάσεις, έκρινε ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν την ευχέρεια να διευρύνουν κατά το δοκούν την έννοια της «καθολικής υπηρεσίας», καθόσον η διεύρυνση αυτή θα προσέκρουε στον επιδιωκόμενο με την οδηγία 97/67 σκοπό σταδιακής και ελεγχόμενης ελευθερώσεως του ταχυδρομικού τομέα.



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»<sup>46</sup>. Δεύτερον, παρατηρώ ότι το Δικαστήριο έκρινε προσφάτως, στις αποφάσεις *Ivnes Jakelu*<sup>47</sup> και *Confetra κ.λπ.*<sup>48</sup>, ότι οι υπηρεσίες επείγοντος ταχυδρομείου διακρίνονται από την καθολική ταχυδρομική υπηρεσία λόγω της προστιθέμενης αξίας που παρέχεται στους πελάτες, χάρη στην οποία οι τελευταίοι αποδέχονται να καταβάλουν υψηλότερο ποσό<sup>49</sup>.

123. Η διάκριση μεταξύ «υπηρεσιών επείγοντος ταχυδρομείου» και «καθολικής υπηρεσίας» στηρίζεται επίσης από το ιστορικό εκδόσεως της οδηγίας 97/67, όπως υποστηρίζουν η UPS Deutschland κ.λπ. με τις γραπτές παρατηρήσεις τους.

124. Με την τροποποιημένη πρότασή της<sup>50</sup>, η Επιτροπή είχε απορρίψει την σε πρώτη ανάγνωση διατυπωθείσα τροπολογία του Κοινοβουλίου για την τροποποίηση της αιτιολογικής σκέψεως 21 της οδηγίας 97/67 κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι ειδικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επείγοντος ταχυδρομείου, να καταστούν μέρος της καθολικής υπηρεσίας<sup>51</sup>. Η εν λόγω απόρριψη, η οποία στη συνέχεια επιβεβαιώθηκε από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την έκδοση της κοινής θέσεως του<sup>52</sup>, βασίστηκε στη διαπίστωση ότι «οι ειδικές υπηρεσίες [...] διαθέτουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τις διακρίνουν από αυτές της καθολικής υπηρεσίας».

125. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, δεν χωρεί, κατά την άποψή μου, καμία αμφιβολία ως προς το ότι οι βασικές υπηρεσίες, συνοδευόμενες με τις συμπληρωματικές υπηρεσίες που απαριθμούνται στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα (συλλογή με ή χωρίς χρονικό πλαίσιο, οπτική επαλήθευση της ηλικίας, αντικαταβολή, αποστολή με έξοδα του παραλήπτη έως 31,5 χιλιόγραμμα, υπηρεσία προωθήσεως αλληλογραφίας, οδηγίες αποστολέα σε περίπτωση μη παραδόσεως, προτιμώμενη ημέρα παραδόσεως, προτιμώμενη ώρα παραδόσεως), είναι δυνατόν να προσφέρουν προστιθέμενη αξία στους πελάτες, οι οποίοι είναι, επομένως, πρόθυμοι να καταβάλουν υψηλότερο ποσό για να επωφεληθούν από τις εν λόγω υπηρεσίες<sup>53</sup>. Κατά συνέπεια, συνάγεται ότι οι εν λόγω υπηρεσίες πρέπει να χαρακτηριστούν ως «υπηρεσίες επείγοντος ταχυδρομείου» και ότι, επομένως, δεν εμπίπτουν στην έννοια της καθολικής υπηρεσίας.

46 Η υπογράμμιση δική μου.

47 Απόφαση της 15ης Ιουνίου 2017 (C-368/15, EU:C:2017:462, σκέψη 24).

48 Απόφαση της 31ης Μαΐου 2018 (C-259/16 και C-260/16, EU:C:2018:370, σκέψη 38).

49 Σε αμφότερες τις υποθέσεις, η κρίση του Δικαστηρίου βασίζεται στη σκέψη 19 της αποφάσεως της 19ης Μαΐου 1993, *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198), κατά την οποία ο αποκλεισμός του ανταγωνισμού δεν δικαιολογείται όταν πρόκειται για «ειδικές υπηρεσίες, δυνάμεις να διαχωριστούν από την υπηρεσία γενικού συμφέροντος, οι οποίες καλύπτουν ειδικές ανάγκες επιχειρηματιών και προϋποθέτουν ορισμένες πρόσθετες παροχές τις οποίες δεν προσφέρει η παραδοσιακή ταχυδρομική υπηρεσία».

50 Τροποποιημένη πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (COM/96/0412 τελικό COD 96/0221) (ΕΕ 1996, C 300, σ. 22), σ. 4.

51 Ψήφισμα που περιέχει τη γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη των κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών [COM(95) 0227 – C4-0540/95 - 95/0221(COD), ΕΕ 1996, C 152, σ. 20], τροπολογία 22.

52 Κοινή θέση (ΕΚ) 25/97 του Συμβουλίου, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 29 Απριλίου 1997 για την έκδοση της οδηγίας 97/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της..., σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (ΕΕ 1997, C 188, σ. 9).

53 Φρονώ ότι τούτο επιβεβαιώνεται από τα παραδείγματα των συμπληρωματικών υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.4 της ανακοινώσεως της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον ταχυδρομικό τομέα και σχετικά με την εκτίμηση ορισμένων κρατικών μέτρων στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ 1998, C 39, σ. 2), ήτοι: «εγγυημένη παράδοση σε ορισμένη ημερομηνία, παραλαβή από τη διεύθυνση του αποστολέα, παράδοση προσωπικά στον παραλήπτη, δυνατότητα μεταβολής του προορισμού και του παραλήπτη κατά τη διαμετακόμιση, επιβεβαίωση στον αποστολέα της παράδοσης του αντικειμένου, παρακολούθηση και εντοπισμός, εξατομικευμένη αντιμετώπιση των πελατών και προσφορά φάσματος υπηρεσιών ανάλογα με τις απαιτήσεις τους».

126. Συνεπώς, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο τέταρτο ερώτημα του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας) ότι αποστολή αντικειμένου περιλαμβάνουσα συμπληρωματικές υπηρεσίες, όπως αυτές που απαριθμούνται στο εν λόγω ερώτημα, δεν εμπίπτει στην έννοια της καθολικής υπηρεσίας δυνάμει της οδηγίας 97/67 και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να θεωρηθεί παράδοση αντικειμένου «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας» για τους σκοπούς εφαρμογής της παρεκκλίσεως που προβλέπεται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 561/2006.

#### IV. Πρόταση

127. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα του Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (διοικητικού εφετείου του ομόσπονδου κράτους της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, Γερμανία) και του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία) ως εξής:

- 1) Το άρθρο 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 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι έχει εφαρμογή σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας μόνον υπό την προϋπόθεση ότι τα περί ων πρόκειται οχήματα μεταφέρουν αποκλειστικώς και μόνον αντικείμενα που εμπίπτουν στην καθολική υπηρεσία.
- 2) Το άρθρο 18, παράγραφος 1, σημείο 4, του Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (εκτελεστικού κανονισμού του νόμου περί των πληρωμάτων οδικών μεταφορών) –στο μέτρο που αφορά οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους μεγαλύτερου από 2,8 τόνους, αλλά μικρότερου από 3,5 τόνους, τα οποία, ως εκ τούτου, κατ' αρχήν δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014– πρέπει να ερμηνευθεί βάσει του δικαίου της Ένωσης.
- 3) Αποστολή αντικειμένου περιλαμβάνουσα συμπληρωματικές υπηρεσίες –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 προώθησεως αλληλογραφίας, οι οδηγίες αποστολέα σε περίπτωση μη παραδόσεως– δεν εμπίπτει στην έννοια της καθολικής υπηρεσίας δυνάμει 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 τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/6/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να θεωρηθεί παράδοση αντικειμένου «στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας» για τους σκοπούς εφαρμογής της παρεκκλίσεως που προβλέπεται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ' του κανονισμού 561/2006, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014.

i — Στα σημεία 10, 11, 14 και 28 των παρουσών προτάσεων επήλθε τροποποίηση γλωσσικής φύσεως μετά την ανάρτηση του κειμένου στην ψηφιακή Συλλογή Νομολογίας.