



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 21 de noviembre de 2019*

«Procedimiento prejudicial — Reglamento (CE) n.º 561/2006 — Transportes por carretera — Disposiciones sociales — Vehículos utilizados para la entrega de envíos en el marco del servicio postal universal — Excepciones — Vehículos parcialmente utilizados para dicha entrega — Directiva 97/67/CE — Artículo 3, apartado 1 — “Servicio universal” — Concepto»

En los asuntos acumulados C-203/18 y C-374/18,

que tienen por objeto sendas peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunal Superior de lo Contencioso-Administrativo del Land de Renania del Norte-Westfalia, Alemania) (C-203/18), mediante resolución de 21 de febrero de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 20 de marzo de 2018, y por el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania) (C-374/18), mediante resolución de 22 de mayo de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 7 de junio de 2018, en los procedimientos entre

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

y

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

y entre

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

y

Deutsche Post AG (asunto C-374/18),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. A. Prechal, Presidenta de Sala, y la Sra. L.S. Rossi (Ponente) y el Sr. J. Malenovský, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

* Lengua de procedimiento: alemán.

Secretario: Sr. D. Dittert, jefe de unidad;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 28 de marzo de 2019;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Deutsche Post AG y del Sr. Leymann, por el Sr. T. Mayen y la Sra. B. Stamm, Rechtsanwältin;
- en nombre del Land Nordrhein-Westfalen, por el Sr. A. Baron-Barth y la Sra. B. Spieles, en calidad de agentes;
- en nombre de UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG y Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., por los Sres. S. Maaßen y P. Pommerening, Rechtsanwältin;
- en nombre de Deutsche Post AG, por el Sr. K. Hamacher, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. W. Mölls y la Sra. J. Hottiaux, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 13 de junio de 2019;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Las peticiones de decisión prejudicial tienen por objeto la interpretación del artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO 2006, L 102, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014 (DO 2014, L 60, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 561/2006»).
- 2 Estas peticiones se han presentado en el contexto de sendos litigios entre, por un lado, el operador postal Deutsche Post AG junto con el responsable de los transportes de su establecimiento en Bonn (Alemania), es decir, el Sr. Klaus Leymann (en lo sucesivo, conjuntamente, «Deutsche Post y otros»), y el Land Nordrhein-Westfalen (Estado Federado de Renania del Norte-Westfalia, Alemania) (asunto C-203/18), y, por otro lado, UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG y Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (en lo sucesivo, conjuntamente, «UPS Deutschland y otros») y el operador postal Deutsche Post (asunto C-374/18), en relación con la aplicación, a los transportes efectuados mediante vehículos de Deutsche Post, de las normas sobre tiempo de conducción, pausas y períodos de descanso que han de observar los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento n.º 561/2006

3 Los considerandos 4, 17, 22 y 23 del Reglamento n.º 561/2006 son del siguiente tenor:

«(4) Es deseable una aplicación eficaz y uniforme [de las disposiciones del Reglamento (CEE) n.º 3820/85 relativas al tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso que han de observar los conductores que efectúan operaciones de transporte nacional e internacional por carretera en la Comunidad] para lograr sus objetivos y evitar el descrédito de la normativa. Por consiguiente es necesario un conjunto de normas más claras y sencillas que puedan ser comprendidas, interpretadas y aplicadas con mayor facilidad por el sector del transporte por carretera y por las autoridades encargadas de velar por su cumplimiento.

[...]

(17) El presente Reglamento está destinado a mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como a mejorar la seguridad general de las carreteras. Garantiza estos objetivos mediante las disposiciones relativas al tiempo máximo de conducción diaria, semanal y durante un período de dos semanas consecutivas, la disposición que obliga al conductor a tomar un período de descanso semanal normal, al menos una vez cada dos semanas consecutivas, y las disposiciones que prescriben que, en ningún caso, el período de descanso diario deberá ser inferior a un período ininterrumpido de nueve horas. Como estas disposiciones garantizan un descanso suficiente, y si además se tiene en cuenta la experiencia de las prácticas de aplicación de los últimos años, ya no es necesario un sistema de compensación por los períodos de descanso diario reducido.

[...]

(22) Los Estados miembros deben mantener el derecho de adoptar determinadas medidas apropiadas para promover el progreso social y aumentar la seguridad vial.

(23) Las excepciones nacionales deben reflejar los cambios en el sector del transporte por carretera y limitarse a aquellos elementos que ahora no están sujetos a la presión de la competencia.»

4 El artículo 1 de este Reglamento dispone:

«El presente Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. El presente Reglamento tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.»

5 El artículo 2, apartado 1, letra a), del mismo Reglamento establece:

«El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera:

a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, [...]».

6 Los artículos 5 a 9 de dicho Reglamento exponen las normas aplicables a la tripulación de los vehículos de transporte, a los tiempos de conducción, a las pausas y a los períodos de descanso.

7 El capítulo IV del mismo Reglamento, bajo el epígrafe «Excepciones», contiene un artículo 13 en el que se dispone lo siguiente:

«1. Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, cualquier Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 y subordinar dichas excepciones a condiciones individuales en lo que se refiere a su territorio o, con la conformidad del Estado interesado, en lo que se refiere al territorio de otro Estado miembro, en relación con los transportes efectuados mediante:

[...]

d) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados por proveedores del servicio universal en el sentido del artículo 2, punto 13, de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio [DO 1998, L 15, p. 14], para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal.

Estos vehículos solo serán utilizados dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, siempre que la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor;

e) vehículos que circulen exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2 300 kilómetros cuadrados y que no estén unidas al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor;

[...]

i) vehículos con entre 10 y 17 asientos utilizados exclusivamente para el transporte no comercial de viajeros;

[...]

o) vehículos utilizados exclusivamente en vías comprendidas en instalaciones como puertos, terminales de transporte combinado y terminales ferroviarias;

[...]».

Directiva 97/67

- 8 A tenor del considerando 18 de la Directiva 97/67, en su versión modificada por la Directiva 2008/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008 (DO 2008, L 52, p. 3; en lo sucesivo, «Directiva 97/67»):

«Considerando que, en vista de que la diferencia esencial entre el correo urgente y los servicios postales universales estriba en el valor añadido (sea cual fuere su forma) que aportan los servicios de correo urgente y que percibe el cliente, el modo más eficaz de determinar el valor añadido percibido es considerar el precio adicional que los clientes están dispuestos a pagar, aunque sin perjuicio de la limitación de precios del sector reservado que debe respetarse».

- 9 El artículo 2, punto 13, de esa Directiva establece lo siguiente:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[...]

13) “proveedor de servicio universal”: el proveedor público o privado de servicios postales que presta un servicio postal universal o partes del mismo dentro de un Estado miembro, y cuya identidad ha sido notificada a la Comisión de conformidad con el artículo 4».

- 10 Con arreglo al artículo 3, apartados 1, 4 y 5, de dicha Directiva:

«1. Los Estados miembros garantizarán a los usuarios el derecho a un servicio universal que corresponda a una oferta de servicios postales de calidad determinada prestados de forma permanente en todos los puntos del territorio a precios asequibles a todos los usuarios.

[...]

4. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para que el servicio universal incluya por lo menos las siguientes prestaciones:

[...]

– la recogida, clasificación, transporte y distribución de los paquetes postales de hasta 10 kilogramos;

[...]

5. Las autoridades nacionales de reglamentación podrán aumentar el límite de peso de la cobertura del servicio universal para los paquetes postales hasta un peso que no supere los 20 kilogramos y fijar regímenes especiales para la entrega a domicilio de tales paquetes postales.

[...]»

Derecho alemán

- 11 El Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Reglamento de Ejecución de la Ley de Trabajadores de la Conducción), de 27 de junio de 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1882), en su última versión modificada por el Reglamento de 8 de agosto de 2017 (BGBl. 2017 I, p. 3158) (en lo sucesivo, «FPersV»), fue adoptado por el Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Ministerio Federal de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano, Alemania) para garantizar la aplicación del Reglamento n.º 561/2006 en el ordenamiento jurídico alemán.

- 12 Según el artículo 1 del FPersV, que lleva por título «Tiempos de conducción y períodos de descanso en el sector de los transportes por carretera»:

«(1) Los conductores:

1. de vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, dedicados al transporte de mercancías, con una masa máxima autorizada superior a 2,8 toneladas y no superior a 3,5 toneladas, [...]

[...]

deberán respetar los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso establecidos en los artículos 4, 6 a 9 y 12 [del Reglamento n.º 561/2006].

(2) Lo dispuesto en el apartado 1 no se aplicará a:

1. los vehículos mencionados en el artículo 18;

[...]

(6) [...]

El empresario:

1. facilitará al conductor, en número suficiente, impresos adecuados y conformes con el modelo que figura en el anexo 1 para la anotación de los registros;
2. comprobará los registros inmediatamente tras su recepción del conductor y adoptará sin demora las medidas necesarias para la observancia de lo dispuesto en las frases 1 a 5;
3. conservará los registros fuera del vehículo durante un año desde su entrega por el conductor, en orden cronológico y en forma legible, y se los presentará a las autoridades competentes cuando así se lo requieran, y
4. destruirá los registros, una vez expirado el plazo de conservación y, a más tardar, el 31 de marzo del año natural siguiente [...]

[...]».

- 13 El artículo 18 del FPersV, titulado «Excepciones con arreglo a los Reglamentos n.ºs 561/2006 y 165/2014», dispone:

«(1) Conforme al artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 561/2006 y al artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 165/2014, en el ámbito de aplicación de la [Fahrpersonalgesetz (Ley de Trabajadores de la Conducción)] quedan excluidos de la aplicación de los artículos 5 a 9 del Reglamento n.º 561/2006 y de la aplicación del Reglamento n.º 165/2014 las siguientes categorías de vehículos:

[...]

4. los vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados por los proveedores de servicios postales que presten el servicio universal a efectos del artículo 1, apartado 1, del Post-Universaldienstleistungsverordnung (Reglamento Federal del Servicio Postal Universal), de 15 de diciembre de 1999 (BGBl. 1999 I, p. 2418), en su versión modificada en último lugar por el artículo 3, apartado 26, de la Ley de 7 de julio de 2005 (BGBl. I,

p. 1970), en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa y para la entrega de envíos comprendidos en el servicio universal, siempre que la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor;

[...]».

- 14 El artículo 4, apartado 1, letra b), de la Postgesetz (Ley sobre el Servicio Postal) de 22 de diciembre de 1997 (BGBl. 1997 I, p. 3294), en su versión modificada en último lugar por el artículo 169 de la Ley de 29 de marzo de 2017 (BGBl. 2017 I, p. 626) (en lo sucesivo, «PostG»), es del siguiente tenor:

«1. Los servicios postales en el sentido de la presente Ley serán los siguientes servicios comerciales:

[...]

b) el transporte de paquetes con destinatario cuyo peso individual no supere los 20 kilogramos;

[...]».

- 15 El artículo 11 de la PostG dispone:

«(1) El servicio universal se compone de una oferta mínima de servicios postales contemplados en el artículo 4, punto 1, prestados en todo el territorio, con una calidad determinada y a un precio asequible. El servicio universal queda limitado a los servicios postales sujetos a licencia y a los servicios postales que, desde el punto de vista de la técnica del transporte, pueden prestarse al menos en parte junto con servicios postales sujetos a licencia. Comprende únicamente los servicios considerados generalmente como imprescindibles.

(2) Se faculta al Gobierno federal para que, mediante reglamentos, que requerirán la aprobación del Bundestag (Parlamento Federal, Alemania) y del Bundesrat (Consejo Federal, Alemania), pueda, de acuerdo con el apartado 1, fijar el contenido y el alcance del servicio universal. [...]»

- 16 Sobre la base del artículo 11, apartado 2, de la PostG, el Gobierno federal precisó el alcance del servicio universal, en lo referente a los envíos de paquetes, previstos en el artículo 1, apartado 1, punto 2, del Reglamento Federal del Servicio Postal Universal, en su versión modificada en último lugar por el artículo 3, apartado 26, de la Ley de 7 de julio de 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1970) que está redactado en los siguientes términos:

«(1) Por “servicio universal” se entenderán los siguientes servicios postales:

[...]

2. El transporte de paquetes con destinatario cuyo peso individual no supere los 20 kilogramos y cuyas medidas no superen las definidas en el Convenio de la Unión Postal Universal y en los correspondientes reglamentos de ejecución.

[...]»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

Asunto C-203/18

- 17 De la resolución de remisión se desprende que Deutsche Post es la proveedora del servicio postal universal en el sentido del artículo 11, apartado 1, de la PostG y, por tanto, realiza el transporte de paquetes de un peso máximo de 20 kilogramos, con arreglo al artículo 1, apartado 1, punto 2, del Reglamento Federal del Servicio Postal Universal. Para sus entregas, utiliza vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada de entre 2,8 y 3,5 toneladas y vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas. Simultáneamente, y con estos mismos vehículos, Deutsche Post también se dedica a la entrega de paquetes de un peso superior a 20 kilogramos —esto es, paquetes no comprendidos en el servicio postal universal— pero que, según las indicaciones de Deutsche Post, no representan más del 5 % de la carga total de los vehículos, incluso en los períodos de distribución intensiva.
- 18 Deutsche Post considera que, en su calidad de proveedora del servicio universal, está incluida en el ámbito de la excepción del artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV, que reproduce el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006. Por ello, en su opinión, no está sujeta a la obligación de aplicar las normas impuestas a las empresas en lo referente a tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso que han de observar los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros en virtud de dicho Reglamento.
- 19 En cambio, las autoridades competentes alemanas y de los estados federados sostienen que esta excepción no es aplicable debido a que Deutsche Post también transporta paquetes cuyo peso supera los 20 kilogramos, es decir, el límite aplicable a los envíos comprendidos en el servicio postal universal. En este contexto, los establecimientos de Deutsche Post ya han sido objeto de inspecciones y se han iniciado procedimientos contra este operador que podrían dar lugar a sanciones administrativas.
- 20 El 21 de enero de 2015, Deutsche Post y otros ejercitaron ante el Verwaltungsgericht Köln (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Colonia, Alemania) una acción declarativa de derecho por la que se solicitaba que se precisara el alcance de la excepción prevista en el artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV y que se reconociera que dicha excepción también era aplicable a la prestación del servicio controvertido. Mediante sentencia de 2 de febrero de 2016, la demanda fue desestimada por infundada, ya que dicho tribunal confirmó la interpretación del Estado Federado de Renania del Norte-Westfalia según la cual la excepción en cuestión solo se aplica si los vehículos se utilizan «exclusivamente» con el fin de entregar envíos comprendidos en el servicio postal universal.
- 21 El 7 de marzo de 2016, Deutsche Post y otros interpusieron un recurso contra esta sentencia ante el Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunal Superior de lo Contencioso-Administrativo del Estado Federado de Renania del Norte-Westfalia, Alemania). Dicho órgano jurisdiccional señala que, al adoptar el artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV, el legislador alemán reprodujo íntegramente el contenido de la excepción prevista en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, de manera que la interpretación de la disposición nacional depende, en esencia, de la interpretación que deba hacerse de dicha excepción en el Derecho de la Unión.
- 22 En particular, el órgano jurisdiccional remitente señala que, dado que el Tribunal de Justicia aún no ha precisado el alcance y el contenido de tal excepción, en esta fase no es posible excluir ni la interpretación de Deutsche Post y otros ni la del Estado Federado de Renania del Norte-Westfalia. A este respecto, observa que la interpretación que propugna este último impide que en Alemania una empresa que preste también el servicio postal universal disfrute de una ventaja competitiva frente a una empresa que no preste este servicio y que, por tanto, esté sujeta a las normas sobre tiempos de

conducción, pausas y períodos de descanso. Sin embargo, según dicho órgano jurisdiccional, cabe considerar igualmente que dicha ventaja competitiva se conceda para compensar la desventaja competitiva que conlleva, para las empresas que prestan el servicio postal universal, la regulación estatal de los precios y de la calidad de la prestación de dicho servicio.

- 23 Además, en el supuesto de que la excepción del artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006 no exija que los vehículos o conjuntos de vehículos a que se refiere se utilicen «exclusivamente» para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal, debe precisarse si esta disposición exige que, al menos, una determinada proporción de los envíos estén comprendidos en el servicio universal para que esos vehículos y conjuntos de vehículos queden exentos de las obligaciones establecidas por este Reglamento.
- 24 En estas circunstancias, el Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunal Superior de lo Contencioso-Administrativo del Estado Federado de Renania del Norte-Westfalia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Debe interpretarse la excepción prevista en el artículo 13, apartado 1, letra d), del [Reglamento n.º 561/2006] en el sentido de que solamente comprende los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen exclusivamente para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal, o también es aplicable cuando los vehículos o conjuntos de vehículos se destinan principalmente, o en una proporción determinada de alguna forma, a la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal?
- 2) A efectos de la aplicación de la excepción mencionada en la cuestión prejudicial anterior, a la hora de apreciar si los vehículos o conjuntos de vehículos se destinan exclusivamente o, en su caso, principalmente, o en una proporción determinada de alguna forma, a la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal, ¿debe atenderse a la utilización general del vehículo o conjunto de vehículos o, por el contrario, a la utilización del vehículo o conjunto de vehículos en cada viaje por separado?»

Asunto C-374/18

- 25 Al igual que en el asunto C-203/18, el litigio principal en este asunto tiene por objeto el cumplimiento, por parte de Deutsche Post, de las obligaciones establecidas en el FPersV, que reproduce determinadas disposiciones del Reglamento n.º 561/2006. Sin embargo, en el asunto C-374/18, los hechos difieren en que se hace referencia únicamente a vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada de entre 2,8 y 3,5 toneladas.
- 26 UPS Deutschland y otros consideraban que el incumplimiento por parte de Deutsche Post de estas obligaciones constituye una infracción de los artículos 3 y 3a de la Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (Ley de Defensa de la Competencia; BGBl. 2010 I, p. 254), por lo que ejercitaron una acción ante el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania) por la que solicitaban el cese de estas prácticas y que se declarase la obligación de reparar el perjuicio ocasionado por dicho motivo.
- 27 Este órgano jurisdiccional tiende a considerar que Deutsche Post no puede acogerse a la excepción prevista en el artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV, ya que, tal como se desprende del sentido y la finalidad de dicha disposición, la excepción de que se trata solo puede aplicarse cuando se entreguen exclusivamente envíos comprendidos en el servicio postal universal. En efecto, el objetivo de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y la seguridad vial perseguido por el FPersV,

que reproduce fielmente en el ordenamiento jurídico alemán el Reglamento n.º 561/2006, solo puede alcanzarse si, en un sector como el postal, caracterizado por una fuerte competencia, las excepciones se interpretan de forma estricta.

- 28 Asimismo, dado que el FPersV también ha incorporado las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006 en relación con los vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 2,8 toneladas y no superior a 3,5 toneladas, se plantea la cuestión de si deben utilizarse las disposiciones del Derecho de la Unión para interpretar una disposición nacional, como el artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV, y, de ser así, en qué medida.
- 29 Además, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre si el hecho de que se presten determinados servicios adicionales en relación con un envío postal se opone a su calificación como envío efectuado «en el marco del servicio universal». Según dicho órgano jurisdiccional, procede responder a esta cuestión de modo afirmativo. No obstante, este considera que la solución del litigio depende, principalmente, de la interpretación que deba darse a las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006.
- 30 En estas circunstancias, el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 561/2006 en el sentido de que solamente son admisibles excepciones a los artículos 5 a 9 [del mismo Reglamento] en los casos en que los vehículos de quien a los efectos del artículo 2, punto 13, de la Directiva 97/67 es “proveedor del servicio universal” transporten, con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d), [de dicho Reglamento,] única y exclusivamente envíos postales comprendidos en el servicio universal, o también son admisibles excepciones a los artículos 5 a 9 [del mismo Reglamento] cuando los vehículos utilizados transporten, además de envíos postales comprendidos en el servicio universal, otros envíos postales no comprendidos en el servicio universal?
- 2) En caso de respuesta a la primera cuestión en el sentido de que también son admisibles excepciones a los artículos 5 a 9 del Reglamento n.º 561/2006 cuando los vehículos utilizados, además de los envíos postales comprendidos en el servicio universal, transporten también otros envíos no comprendidos en el servicio universal:
- a) ¿Qué proporción mínima debe representar el transporte de envíos comprendidos en el servicio universal por el vehículo de que se trate?
- b) ¿Qué proporción máxima puede representar el transporte de envíos no comprendidos en el servicio universal, realizado por el mismo vehículo simultáneamente con el transporte de envíos comprendidos en el servicio universal?
- c) ¿Cómo se ha de determinar la proporción correspondiente que se describe en las letras a) y b)?
- d) ¿La proporción correspondiente que se describe en las letras a) y b) debe cumplirse en cada viaje del vehículo en cuestión o basta con que se respete un valor medio en el conjunto de los viajes realizados por ese vehículo?
- 3) a) ¿Debe interpretarse exclusivamente a la luz del Derecho de la Unión una normativa nacional de un Estado miembro sobre tiempos de conducción y períodos de descanso para vehículos y conjuntos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías y con una masa máxima autorizada superior a 2,8 toneladas y no superior a 3,5 toneladas, que reproduce literalmente las disposiciones del artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 561/2006?
- b) Pese a que se reproduzca literalmente el Derecho de la Unión, ¿puede un tribunal nacional aplicar criterios diferentes a los del Derecho de la Unión para la interpretación de las disposiciones que reproducen el Derecho de la Unión?

- 4) ¿Se opone a la calificación de un envío postal como del servicio universal conforme a la Directiva 97/67 el hecho de que, en relación con dicho envío, se ofrezcan también servicios adicionales como:
- recogida sin franja horaria;
 - recogida con franja horaria;
 - comprobación de la edad;
 - envío contrarrembolso;
 - envío a portes debidos hasta 31,5 kilogramos;
 - reenvío a otro destino;
 - elección previa de actuación en caso de envío fallido;
 - elección de la fecha de entrega;
 - elección de la hora de entrega?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Observaciones preliminares

- 31 Las cuestiones planteadas en el asunto C-203/18 y las cuestiones primera, segunda y cuarta planteadas en el asunto C-374/18 tienen por objeto, esencialmente, la interpretación de las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006 y de la Directiva 97/67.
- 32 En cambio, en relación con la tercera cuestión, en el asunto C-374/18, las dudas expresadas por el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia) se derivan del hecho de que el litigio principal se refiere a vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada de entre 2,8 y 3,5 toneladas, es decir, vehículos que no están comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006. En efecto, de conformidad con el artículo 2, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, este solo se aplica al transporte de mercancías por carretera mediante vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas.
- 33 No obstante, el legislador alemán, haciendo uso de la facultad prevista en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, cuyo tenor literal se recoge en el artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV, aplica las excepciones establecidas en el artículo 13 del Reglamento n.º 561/2006 también a los vehículos que no alcancen las 3,5 toneladas.
- 34 En estas circunstancias, como señala el Abogado General en los puntos 39 y 40 de sus conclusiones, la respuesta que se dé a la tercera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-374/18 puede tener consecuencias sobre la competencia del Tribunal de Justicia para responder a las cuestiones primera, segunda y cuarta de dicho asunto, relativas a la interpretación de las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006. Por tanto, debe abordarse en primer lugar esta tercera cuestión.

Sobre la tercera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-374/18

- 35 Mediante su tercera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-374/18, el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia) pregunta, en esencia, si una disposición de Derecho nacional, como la controvertida en el litigio principal, que reproduce literalmente lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, en la medida en que se aplica a vehículos con una masa máxima de más de 2,8 toneladas, pero inferior o igual a 3,5 toneladas y que, por tanto, no están comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006, debe interpretarse exclusivamente sobre la base del Derecho de la Unión o si un órgano jurisdiccional nacional puede aplicar criterios diferentes a los del Derecho de la Unión para interpretar dicha disposición interna.
- 36 Con el fin de responder a esta cuestión, procede recordar que el Tribunal de Justicia se ha declarado reiteradamente competente para pronunciarse sobre peticiones de decisión prejudicial relativas a disposiciones del Derecho de la Unión en situaciones en las que los hechos del litigio principal no están directamente comprendidos en el ámbito de aplicación de ese Derecho, pero en las que tales disposiciones del Derecho de la Unión han sido declaradas aplicables por el Derecho nacional mediante una remisión a su contenido. En efecto, en tales situaciones, existe un interés manifiesto de la Unión Europea en que, para evitar futuras divergencias de interpretación, las disposiciones tomadas del Derecho de la Unión sean objeto de una interpretación uniforme (véanse, en este sentido, las sentencias de 18 de octubre de 1990, Dzodzi, C-297/88 y C-197/89, EU:C:1990:360, apartado 37, y de 13 de marzo de 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, apartados 35 y 36 y jurisprudencia citada).
- 37 Así pues, la interpretación por el Tribunal de Justicia de disposiciones del Derecho de la Unión en situaciones que no están comprendidas en el ámbito de aplicación de estas se justifica cuando el Derecho nacional las haya hecho directa e incondicionalmente aplicables a tales situaciones, con el fin de garantizar un tratamiento idéntico de esas situaciones y las comprendidas en el ámbito de aplicación del Derecho de la Unión (sentencia de 13 de marzo de 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, apartado 37 y jurisprudencia citada).
- 38 En el caso de autos, procede comprobar si la remisión al artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, efectuada por el artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV, debe calificarse como «directa e incondicional», en el sentido de la jurisprudencia citada en el apartado anterior, y, por consiguiente, si dicha disposición del Derecho de la Unión se aplica a los vehículos que, al tener una masa máxima autorizada inferior al límite mínimo de 3,5 toneladas fijado por dicho Reglamento, no están comprendidos en el ámbito de aplicación de este último.
- 39 Como señala el Abogado General en el punto 53 de sus conclusiones, el tenor del artículo 18 del FPersV, tras hacer referencia expresa, tanto en su título como en su primera frase, a los Reglamentos n.ºs 561/2006 y 165/2014, reproduce palabra por palabra, sin variación alguna, en su apartado 1, punto 4, el contenido de la excepción prevista en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, en su versión modificada por el artículo 45 del Reglamento n.º 165/2014.
- 40 Asimismo, el órgano jurisdiccional remitente, único competente para interpretar el Derecho nacional con arreglo al sistema de cooperación judicial establecido en el artículo 267 TFUE (véase, por analogía, la sentencia de 7 de noviembre de 2018, K y B, C-380/17, EU:C:2018:877, apartado 37 y jurisprudencia citada), ha precisado, en su resolución de remisión, que el FPersV reproduce las disposiciones de dicho Reglamento y extiende su aplicación a los vehículos con una masa máxima autorizada de entre 2,8 y 3,5 toneladas, remitiéndose expresamente a las exigencias del Derecho de la Unión. Además, según resulta de la resolución de remisión en el asunto C-203/18, se desprende claramente de los documentos relativos a la génesis del artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV que el legislador alemán «quiso hacer [...] pleno uso de la excepción del artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006», y, por tanto, armonizó el tratamiento de las situaciones internas con el de las situaciones cubiertas por el Reglamento n.º 561/2006.

- 41 De ello se deduce, tal como subraya el Abogado General en el punto 57 de sus conclusiones, que el artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV se enmarca en el contexto de un sistema completo de normas nacionales que amplían la aplicación del régimen jurídico de la Unión relativo a tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso, establecido por el Reglamento n.º 561/2006, a los transportes efectuados mediante vehículos con una masa máxima autorizada inferior a la comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006.
- 42 En estas circunstancias, la remisión al artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006 efectuada por el artículo 18, apartado 1, punto 4, del FPersV debe calificarse de «directa e incondicional», en el sentido de la jurisprudencia citada en el apartado 37 de la presente sentencia, por lo que el Tribunal de Justicia es competente, en virtud del artículo 267 TFUE, para responder a las cuestiones prejudiciales planteadas por el órgano jurisdiccional remitente y, por tanto, para interpretar las disposiciones del Reglamento n.º 561/2006 en una situación como la que es objeto del procedimiento principal.
- 43 Por otra parte, teniendo en cuenta que existe un interés manifiesto en que dicha disposición del Derecho de la Unión, aplicable en el Derecho nacional, sea objeto de una interpretación uniforme, tal como se desprende de la jurisprudencia citada en el apartado 36 de la presente sentencia, el órgano jurisdiccional remitente está vinculado por la interpretación que el Tribunal de Justicia dé a las disposiciones del Derecho de la Unión controvertidas en el presente asunto y no puede invocar ningún otro criterio.
- 44 Por consiguiente, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que una disposición de Derecho nacional, como la controvertida en el litigio principal, que reproduce literalmente el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, en la medida en que se aplica a los vehículos cuya masa máxima autorizada es superior a 2,8 toneladas, pero inferior o igual a 3,5 toneladas, y que, por tanto, no están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006, debe interpretarse exclusivamente sobre la base del Derecho de la Unión, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia, cuando dicha disposición haya sido declarada aplicable a esos vehículos por el Derecho nacional de manera directa e incondicional.

Sobre las cuestiones prejudiciales planteadas en el asunto C-203/18 y sobre las cuestiones prejudiciales primera y segunda planteadas en el asunto C-374/18

- 45 Mediante las cuestiones prejudiciales planteadas en el asunto C-203/18 y las cuestiones prejudiciales primera y segunda planteadas en el asunto C-374/18, que procede analizar conjuntamente, los órganos jurisdiccionales remitentes solicitan que se dilucide, esencialmente, si el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que la excepción que establece solo se aplica a los vehículos o conjuntos de vehículos utilizados exclusivamente, durante una operación específica de transporte, para entregar envíos comprendidos en el servicio postal universal, o si esta excepción también es aplicable cuando los vehículos o conjuntos de vehículos de que se trata se utilizan principalmente o en una proporción determinada para entregar envíos comprendidos en el servicio postal universal.
- 46 Para responder a estas cuestiones, procede recordar que, de conformidad con el considerando 17 y con el artículo 1 del Reglamento n.º 561/2006, los objetivos de este Reglamento son armonizar las condiciones de competencia en el sector del transporte por carretera y mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial (véase la sentencia de 7 de febrero de 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, apartado 18 y jurisprudencia citada).
- 47 A tal fin, los artículos 5 a 9 de este Reglamento establecen una serie de normas que regulan los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso que han de observar los conductores de los vehículos comprendidos en su ámbito de aplicación.

- 48 No obstante, con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, los Estados miembros pueden conceder excepciones a las citadas normas establecidas en los artículos 5 a 9 de dicho Reglamento, aplicables, en particular, al transporte en vehículos o conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 7,5 toneladas y que sean utilizados por los proveedores del servicio universal, tal como se definen en el artículo 2, apartado 13, de la Directiva 97/67, para la entrega de envíos en el marco del servicio universal.
- 49 Dado que la República Federal de Alemania ha ejercido la facultad que le confiere el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, procede determinar el alcance de la excepción establecida en dicha disposición.
- 50 A este respecto, hay que poner de relieve que, puesto que se trata de una excepción a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del Reglamento n.º 561/2006, las condiciones para la aplicación del artículo 13, apartado 1, letra d), párrafo primero, de este Reglamento son de interpretación estricta [véanse, por analogía, en relación con el artículo 13, apartado 1, letra d), párrafo segundo, del mismo Reglamento, la sentencia de 28 de julio de 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, apartado 33, y, en relación con el artículo 13, apartado 1, letra p), del Reglamento n.º 561/2006, la sentencia de 7 de febrero de 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, apartado 21]. Por otra parte, el alcance de esta excepción debe determinarse teniendo en cuenta la redacción, el contexto y los objetivos de la normativa controvertida en el litigio principal.
- 51 Por lo que se refiere a la redacción del artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, debe señalarse que esta disposición se refiere expresamente a los vehículos utilizados para entregar «envíos postales en el marco del servicio universal». Así pues, la excepción establecida en dicha disposición se delimita en función del tipo de envíos efectuados con los vehículos de que se trate, lo que sugiere que el legislador de la Unión no deseaba incluir en el ámbito de aplicación de dicha excepción todos los vehículos de los proveedores del servicio postal universal, sino únicamente a los que transportan envíos en el marco del servicio postal universal.
- 52 Por consiguiente, no puede interpretarse que queden comprendidos en la excepción en cuestión los vehículos utilizados para entregar, además de los envíos imputables al servicio postal universal, otros envíos no cubiertos por dicho servicio.
- 53 Esta interpretación no queda invalidada por los argumentos sobre el contexto de la excepción, presentados por Deutsche Post y por el Gobierno polaco, según los cuales la elección del legislador de la Unión de utilizar el término «exclusivamente» en relación con las excepciones contenidas en el artículo 13, apartado 1, letras e), i) y o), del Reglamento n.º 561/2006 demuestra que la intención de este, en cuanto a la excepción establecida en el artículo 13, apartado 1, letra d), de dicho Reglamento, no fue limitar el ámbito de aplicación de esta excepción a los transportes efectuados por vehículos utilizados exclusivamente para la entrega de envíos comprendidos en el servicio universal, sino incluir también en ella los supuestos en los que los vehículos se utilicen solo en parte para la entrega de dichos envíos.
- 54 En efecto, como señala la Comisión en sus observaciones escritas, la inexistencia del término «exclusivamente» en la redacción de una de las excepciones enumeradas en el artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 561/2006 no debe conducir necesariamente a la conclusión *a contrario* de que dicha excepción requiere una interpretación extensiva. A este respecto, basta recordar que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que si los vehículos se utilizan, aunque sea solo parcialmente, para fines distintos a los previstos expresamente en el artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 561/2006, no son aplicables las excepciones establecidas en esta disposición (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de marzo de 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, apartados 31 y 35).

- 55 Asimismo, la interpretación de la excepción establecida en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006 que ha adoptado el Tribunal de Justicia en el apartado 52 de la presente sentencia queda corroborada por las finalidades de dicho Reglamento, que deben tenerse en cuenta para determinar el alcance de tal excepción (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de marzo de 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, apartado 28 y jurisprudencia citada).
- 56 A este respecto, procede recordar que, como se ha señalado en el apartado 46 de la presente sentencia, de conformidad con el considerando 17 y el artículo 1 del Reglamento n.º 561/2006, los objetivos de este Reglamento son armonizar las condiciones de competencia en el sector de la carretera y mejorar las condiciones sociales de los trabajadores y la seguridad vial, en particular mediante la imposición de normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros.
- 57 Ahora bien, una interpretación extensiva de la excepción establecida en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006 podría tener como consecuencia que, por una parte, los conductores de Deutsche Post, a saber, un gran número de conductores, ya no se beneficiasen de la protección de sus condiciones de trabajo garantizada en el Reglamento n.º 561/2006, lo que sería contrario al objetivo de mejorar las condiciones sociales de estos trabajadores. Por otra parte, la extensión de la excepción establecida en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006 podría ocasionar que todos los vehículos de Deutsche Post, esto es, un gran número de vehículos, pudieran ser conducidos legalmente por dichos conductores durante muchas horas sin descanso, lo que podría socavar gravemente el objetivo de mejorar la seguridad vial (véase, por analogía, la sentencia de 28 de julio de 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, apartados 35 y 36).
- 58 Además, tal interpretación extensiva de la excepción de que se trata en el presente asunto también podría ir en contra del objetivo de eliminar las disparidades que puedan falsear la competencia en el sector de los transportes por carretera. En efecto, una empresa como Deutsche Post, que opera en el ámbito del servicio postal universal, pero también presta otros servicios postales ordinarios, estando exenta de las obligaciones establecidas en los artículos 5 a 9 del Reglamento n.º 561/2006, disfrutaría de una ventaja, en términos de competencia, con respecto a las empresas competidoras, como UPS Deutschland y otros, que prestan únicamente servicios postales ordinarios (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de marzo de 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, apartado 32).
- 59 En particular, en el caso de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006, una empresa como Deutsche Post podría ahorrarse los costes de instalación y mantenimiento de tacógrafos en los vehículos que utiliza, a diferencia de las otras empresas competidoras.
- 60 De ello se deduce que procede responder a la primera cuestión prejudicial planteada, respectivamente, en los asuntos C-203/18 y C-374/18, que el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que la excepción que establece solo se aplica a los vehículos o conjuntos de vehículos utilizados exclusivamente, durante un determinado transporte, para la entrega de envíos en el marco del servicio postal universal.
- 61 Habida cuenta de la respuesta dada a estas cuestiones, no procede responder a la segunda cuestión prejudicial planteada, respectivamente, en los asuntos C-203/18 y C-374/18.

Sobre la cuarta cuestión prejudicial planteada en el asunto C-374/18

- 62 Mediante su cuarta cuestión prejudicial planteada en el asunto C-374/18, el órgano jurisdiccional remitente pretende averiguar, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 97/67 debe interpretarse en el sentido de que los servicios adicionales, como la recogida con o sin franjas horarias, la comprobación de la edad, el envío contrarrembolso, el envío a portes debidos hasta

- 31,5 kilogramos, el reenvío a otro destino, la elección previa de actuación en caso de envío fallido, así como la elección de la fecha o la hora de entrega, incluidos en un envío impiden considerar que dicho envío se ha realizado en el marco del «servicio universal» con arreglo a dicha disposición y que, por tanto, se ha entregado «en el marco del servicio universal» a efectos de la aplicación de la excepción prevista en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006.
- 63 A este respecto, del artículo 3, apartados 4 y 5, de la Directiva 97/67 se desprende, de entrada, que el servicio postal universal, que los Estados miembros están obligados a garantizar a los usuarios, incluye, como mínimo, la recogida, la clasificación, el transporte y la distribución de paquetes postales de hasta 10 kilogramos, límite que puede elevarse hasta los 20 kilogramos.
- 64 Además, es importante recordar, por lo que se refiere específicamente a los servicios de correo urgente, que, de conformidad con el considerando 18 de la Directiva 97/67, la diferencia esencial entre dichos servicios y los servicios postales universales estriba en el valor añadido (sea cual fuere su forma) que aportan los servicios de correo urgente y que percibe el cliente. Por ello, la mejor manera de determinar el valor añadido percibido por los clientes es examinar el coste adicional que están dispuestos a pagar.
- 65 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado recientemente que un envío con valor añadido, es decir, un envío con un servicio adicional, debe distinguirse del servicio universal como servicio básico. En efecto, los servicios de correo urgente se distinguen del servicio postal universal por el valor añadido que proporcionan a los clientes, por el que estos están dispuestos a pagar más. Prestaciones de este tipo corresponden a servicios específicos, disociables del servicio de interés general, que responden a las necesidades particulares de ciertos operadores económicos y que exigen determinadas prestaciones adicionales que no ofrece el servicio postal tradicional (véase la sentencia de 31 de mayo de 2018, Confetra y otros, C-259/16 y C-260/16, EU:C:2018:370, apartado 38 y jurisprudencia citada).
- 66 En el caso de autos, como señala el Abogado General en el punto 125 de sus conclusiones, ha quedado acreditado que los servicios básicos que incluyen servicios adicionales, como los enumerados por el órgano jurisdiccional remitente, pueden aportar un valor añadido a los clientes, que, por consiguiente, están dispuestos a pagar un precio superior para disfrutar de dichos servicios adicionales.
- 67 De ello se deduce que tales servicios, que se asemejan a los servicios de correo urgente, no pueden incluirse en el «servicio universal» en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 97/67.
- 68 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuarta cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 97/67 debe interpretarse en el sentido de que los servicios adicionales, como la recogida con o sin franjas horarias, la comprobación de la edad, el envío contrarreembolso, el envío a portes debidos hasta 31,5 kilogramos, el reenvío a otro destino, la elección previa de actuación en caso de envío fallido, así como la elección de la fecha o la hora de entrega, incluidos en un envío impiden considerar que dicho envío se ha realizado en el marco del «servicio universal» con arreglo a dicha disposición y que, por tanto, se ha entregado «en el marco del servicio universal» a efectos de la aplicación de la excepción prevista en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006.

Costas

- 69 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante los órganos jurisdiccionales remitentes, corresponde a estos resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del proceso principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

- 1) **Una disposición de Derecho nacional, como la controvertida en el litigio principal, que reproduce literalmente el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, en la medida en que se aplica a los vehículos cuya masa máxima autorizada es superior a 2,8 toneladas, pero inferior o igual a 3,5 toneladas, y que, por tanto, no están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006, en su versión modificada por el Reglamento 165/2014, debe interpretarse exclusivamente sobre la base del Derecho de la Unión, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia, cuando dicha disposición haya sido declarada aplicable a esos vehículos por el Derecho nacional de manera directa e incondicional.**
- 2) **El artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que la excepción que establece solo se aplica a los vehículos o conjuntos de vehículos utilizados exclusivamente, durante un determinado transporte, para la entrega de envíos en el marco del servicio postal universal.**
- 3) **El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio, en su versión modificada por la Directiva 2008/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, debe interpretarse en el sentido de que los servicios adicionales, como la recogida con o sin franjas horarias, la comprobación de la edad, el envío contrarreembolso, el envío a portes debidos hasta 31,5 kilogramos, el reenvío a otro destino, la elección previa de actuación en caso de envío fallido, así como la elección de la fecha o la hora de entrega, incluidos en un envío impiden considerar que dicho envío se ha realizado en el marco del «servicio universal» con arreglo a dicha disposición y que, por tanto, se ha entregado «en el marco del servicio universal» a efectos de la aplicación de la excepción prevista en el artículo 13, apartado 1, letra d), del Reglamento n.º 561/2006, en su versión modificada por el Reglamento n.º 165/2014.**

Firmas