



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

21. november 2019*

Eelotsusetaotlus – Määrus (EÜ) nr 561/2006 – Maanteevedu – Sotsiaalõigusnormid –
Universaalse postiteenuse raames saadetiste kohaletoimetamiseks kasutatavad sõidukid – Erandid –
Selliseks kohaletoimetamiseks osaliselt kasutatavad sõidukid – Direktiiv 97/67/EÜ – Artikli 3 lõige 1 –
Universaalteenus – Mõiste

Liidetud kohtuasjades C-203/18 ja C-374/18,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfaleni (Nordrhein-Westfaleni liidumaa kõrgeim halduskohus, Saksamaa) (C-203/18) 21. veebruari 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 20. märtsil 2018, ja Landgericht Kölni (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa) (C-374/18) 22. mai 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 7. juunil 2018, menetlustes

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

versus

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

ja

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

versus

Deutsche Post AG (C-374/18),

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president A. Prechal, kohtunikud L. S. Rossi (ettekandja) ja J. Malenovský,

kohtujurist: P. Pikamäe

kohtusekretär: osakonnajuhataja D. Dittert,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

arvestades kirjalikku menetlust ja 28. märtsi 2019. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Deutsche Post AG ja K. Leymann, esindajad: *Rechtsanwalt* T. Mayen ja *Rechtsanwältin* B. Stamm,
- Land Nordrhein-Westfalen, esindajad: A. Baron-Barth ja B. Spieles,
- UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG ja Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., esindajad: *Rechtsanwalt* S. Maaßen ja *Rechtsanwalt* P. Pommerening,
- Deutsche Post AG, esindaja: *Rechtsanwalt* K. Hamacher,
- Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,
- Euroopa Komisjon, esindajad: W. Mölls ja J. Hottiaux,

olles 13. juuni 2019. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlused puudutavad küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT 2006, L 102, lk 1), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrusega (EL) nr 165/2014 (ELT 2014, L 60, lk 1) (edaspidi „määrus nr 561/2006“), artikli 13 lõike 1 punkti d.
- 2 Taotlused on esitatud kohtuvaidlustes, millest esimese poolteks on ühelt poolt postiettevõtja Deutsche Post AG ja tema Bonni (Saksamaa) filiaali transpordivaldkonna juht K. Leyman (edaspidi koos „Deutsche Post jt“) ning teiselt poolt Land Nordrhein-Westfalen (kohtuasi C-203/18) ja millest teise poolteks on ühelt poolt UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG ja Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (edaspidi koos „UPS Deutschland jt“) ning teiselt poolt postiettevõtja Deutsche Post (kohtuasi C-374/18) ning mis puudutavad Deutsche Posti sõidukitega teostatavate vedude suhtes nende eeskirjade kohaldamist, mis käsitlevad kauba- ja reisijateveoga tegelevate sõidukijuhtide sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Määrus nr 561/2006

3 Määruse nr 561/2006 põhjendused 4, 17, 22 ja 23 on järgmised:

„(4) Et saavutada [määruse (EMÜ) nr 3820/85 sõidukijuhtide sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode riigisisel ja rahvusvahelisel autoveol ühenduse piires käsitlevate] sätete eesmärgi ja vältida negatiivset suhtumist eeskirjade kohaldamisse, on soovitatav nimetatud sätete tõhus ja ühetaoline kohaldamine. Seetõttu on vajalikud selgemad ja lihtsamad eeskirjad, mis on nii veoettevõtjatele kui ka kontrolliasutustele kergemini mõistetavad, tõlgendatavad ja kohaldatavad.

[...]

(17) Käesoleva määruse eesmärgiks on parandada määruse kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ning üldist liiklusohutust. Seda eesmärki teenivad esmajoones sätted maksimaalse ööpäevase, nädalase ja kahepäevase sõiduaja kehtestamise kohta, säte, mis kohustab sõidukijuhte kasutama regulaarset iganädalast puhkeperioodi vähemalt korra kahe järjestikuse nädala jooksul, ning sätted, mille kohaselt ööpäevane puhkeperiood ei tohi mingil juhul olla lühem üheksatunnisest katkematust puhkeperioodist. Kuna nimetatud sätetega on tagatud kohane puhkeaeg, ei ole vähendatud ööpäevaste puhkeperioodide hüvitussüsteem enam vajalik, arvestades sätete praktilise rakendamisega seotud viimaste aastate kogemusi.

[...]

(22) Sotsiaalse progressi edendamiseks ja liiklusohutuse parandamiseks peab iga liikmesriik säilitama õiguse teatud otstarbekohaste meetmete võtmiseks.

(23) Siseriiklikud erandid peavad peegeldama autoveosektoris toimuvaid muudatusi ja piirduma nende elementidega, mis ei jää hetkel konkurentsiturve alla.“

4 Selle määruse artiklis 1 on sätestatud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, et ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi liikide, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Lisaks sellele on käesoleva määruse eesmärgiks aidata kaasa järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides, samuti töökorralduse parandamisele autoveosektoris.“

5 Nimetatud määruse artikli 2 lõike 1 punktis a on sätestatud:

„Käesolevat määrust kohaldatakse autoveo korral, mille puhul on tegemist:

a) kaubaveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni [...]“.

6 Määruse artiklites 5–9 on toodud sõiduki meeskonna, sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide suhtes kohaldatavad normid.

7 Sama määruse IV peatükis „Erandid“ on artikkel 13, mis sätestab:

„1. Tingimusel et artiklis 1 sätestatud eesmärkide saavutamist ei seata ohtu, võib iga liikmesriik lubada erandeid artiklite 5–9 osas, sätestades oma territooriumil või kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega mõne teise liikmesriigi territooriumil eranditele individuaalsed tingimused, mida kohaldatakse vedudele ühte või mitmesse järgmisesse kategooriasse kuuluvate sõidukitega:

[...]

d) sõidukid või sõidukite kombinatsioon, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutavad universaalsete postiteenuste osutajad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. detsembri 1997. aasta direktiivi 97/67/EÜ (ühenduse postiteenuste siseturu arengut ja teenuse kvaliteedi parandamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) [(EÜT 1998, L 15, lk 14: ELT eriväljaanne 06/03, lk 71)] artikli 2 lõike 13 mõistes postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames.

Neid sõidukeid tohib kasutada ettevõtte asukohast 100 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;

e) sõidukid, mis on käigus ainult saartel, mille pindala ei ületa 2300 km² ja mis ei ole riigi ülejäänud territooriumiga ühendatud mootorsõidukitele kasutamiseks avatud silla, koolme ega tunneli kaudu;

[...]

i) 10- kuni 17kohalised sõidukid, mida kasutatakse ainult mitteäriliseks reisijateveoks;

[...]

o) sõidukid, mida kasutatakse üksnes kaupade jaotuskeskustes, näiteks sadamates, ümberlaadimisrajatistes ja raudteeterminalides asuvatel teedel;

[...]“.

Direktiiv 97/67

8 Direktiivi 97/67, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta direktiiviga 2008/6/EÜ (ELT 2008, L 52, lk 3) (edaspidi „direktiiv 97/67“), põhjenduses 18 on märgitud:

„silmas pidades asjaolu, et põhiline erinevus kullerposti ja universaalse postiteenuse vahel seisneb kullerposti teenustega kaasnevas ja klientidele tajutavas lisandväärtuses (olenemata selle vormist), saab tajutava lisaväärtuse kõige tõhusamalt kindlaks määrata nii, et võetakse arvesse lisahinda, mida kliendid on valmis maksma; see ei piira reserveeritud valdkonnas järgitava hinnapiirangu kohaldamist“.

9 Selle direktiivi artikli 2 punktis 13 on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid.

[...]

13) *universaalteenuse osutaja* – liikmesriigis universaalset postiteenust või selle osi osutav avalik-õiguslik või eraõiguslik postiteenuse osutaja, kelle andmed on esitatud komisjonile kooskõlas artikliga 4“.

10 Nimetatud direktiivi artikli 3 lõiked 1, 4 ja 5 sätestavad:

„1. Liikmesriigid tagavad, et kasutajatel on õigus universaalteenusele, mis hõlmab kindlaksmääratud kvaliteediga postiteenuse pidevat osutamist nende territooriumi igas punktis kõikidele kasutajatele sobiva hinnaga.

[...]

4. Iga liikmesriik võtab vastu vajalikud meetmed tagamaks, et universaalteenus hõlmab vähemalt järgmisi teenuseid:

[...]

– kuni kümme kilogrammi kaaluvate postipakkide kogumine, sorteerimine, transportimine ja jaotamine,

[...]

5. Siseriiklikud reguleerivad asutused võivad suurendada universaalteenusega hõlmatud postipakkide kaalupiirangut kuni 20 kilogrammini ja kehtestada kõnealuste pakkide kojutoimetamise erikorra.

[...]“.

Saksa õigus

11 27. juuni 2005. aasta autovedude meeskondasid käsitleva seaduse rakendusmääruse (Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes, *BGBI.* 2005 I, lk 1882), mida on viimati muudetud 8. augusti 2017. aasta määrusega (*BGBI.* 2017 I, lk 3158) (edaspidi „FPersV“), võttis vastu Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (föderaalne transpordi-, ehitus- ja linnaarengu ministerium, Saksamaa), et tagada määruse nr 561/2006 rakendamine Saksa õiguskorras.

12 FPersV § 1 „Sõidu- ja puhkeaeg autovedudel“ sätestab:

„(1) Sõidukijuhid, kes juhivad

1. kaubaveo teostamisel sõidukeid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega on enam kui 2,8 tonni, ent vähem kui 3,5 tonni [...]

[...]

peavad järgima sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode reguleerivaid eeskirju vastavalt [määruse nr 561/2006] artiklitele 4, 6–9 ja 12.

(2) Lõike 1 sätteid ei kohaldata

1. paragrahvis 18 nimetatud sõidukite suhtes,

[...]

(6) [...]

Ettevõtja peab

1. andma sõidukijuhile salvestiste tegemiseks piisava hulga lisa 1 toodud näitele vastavaid blankette;
 2. kontrollima salvestisi vahetult pärast sõidukijuhi poolt nende tagastamist ning võtma viivitamata vajalikud meetmed lausetes 1–5 sätestatud nõuete täitmise tagamiseks;
 3. säilitama salvestisi kronoloogilises järjekorras ja loetaval kujul väljaspool sõidukit ühe aasta jooksul nende tagastamisest arvates ning esitama need nõudmisel pädevatele isikutele;
 4. hävitama salvestised säilitusperioodi lõppemisele järgneva kalendriaasta 31. märtsiks [...]
- [...]“.

- 13 FPersV § 18 „Erandid vastavalt määrusele (EÜ) nr 561/2006 ja määrusele (EL) nr 165/2014“ on sätestatud:

„Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 ja määruse (EL) nr 165/2014 artikli 3 lõike 2 alusel on autovedude meeskondasid käsitleva seaduse (Fahrpersonalgesetz) kohaldamisalas järgmiste sõidukikategooriate puhul tehtud määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklitest 5–9 ja määrusest (EL) nr 165/2014 erandid.

[...]

4. sõidukid või sõidukite kombinatsioon, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutavad universaalse postiteenuse raames postisaadetiste kohale toimetamiseks 100 kilomeetri raadiuses ettevõtja asukohast postiteenuse osutajad, kes osutavad universaalset postiteenust vastavalt 15. detsembri 1999. aasta universaalset postiteenust käsitleva föderalse määruse (Post-Universaldienstleistungsverordnung, *BGBL.* 1999 I, lk 2418), mida on viimati muudetud 7. juuli 2005. aasta seaduse (*BGBL.* I, lk 1970) § 3 lõikega 26, § 1 lõikele 1tingimusel, et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;

[...]“.

- 14 22. detsembri 1997. aasta postiseaduse (Postgesetz, *BGBL.* 1997 I, lk 3294), mida on viimati muudetud 29. märtsi 2017. aasta seaduse (*BGBL.* 2017 I, lk 626) (edaspidi „PostG“) §-ga 169, § 4 punkti 1 alapunktis b on sätestatud:

„1. Postiteenused käesoleva seaduse tähenduses on järgmised kaubanduslikud teenused:

[...]

- b) üksikuna alla 20 kilogrammi kaaluva adresseeritud postipaki vedu,

[...]“

- 15 PostG § 11 sätestab:

„(1) Universaalne postiteenus on minimaalne osa § 4 punktis 1 nimetatud postiteenustest, mida osutatakse kogu riigi territooriumil kindlaksmääratud kvaliteedi ja vastuvõetava hinnaga. Universaalteenus piirdub tegevusluba nõudvate postiteenustega ja postiteenustega, mille osutamisel võib kasutada vähemalt osaliselt sama veotehnikat, mida tegevusluba nõudvate postiteenuste osutamisel. See hõlmab üksnes teenuseid, mida üldiselt peetakse hädavajalikuks

(2) Universaalse postiteenuse sisu ja ulatuse määrab vastavalt lõikele 1 kindlaks Saksamaa Liitvabariigi valitsus Bundestagi (liitvabariigi parlament, Saksamaa) ja Bundesrati (Liidunõukogu, Saksamaa) nõusolekul määrusega. [...]“.

- 16 Universaalse postiteenuse ulatust on Saksamaa Liitvabariigi valitsus PostG § 11 lõike 2 alusel täpsustanud seonduvalt postipakkide saatmisega, mis on ette nähtud 15. detsembri 1999. aasta universaalset postiteenust käsitleva määruse (Post-Universaldienstleistungsverordnung, *BGBL.* 1999 I, lk 2418), mida on viimati muudetud 7. juuli 2005. aasta seaduse (*BGBL.* 2005 I, lk 1970) § 3 lõikega 26, § 1 lõike 1 punktis 2, mis on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Mõistega „universaalne postiteenus“ tähistatakse järgmisi postiteenuseid:

[...]

2. Üksikuna alla 20 kilogrammi kaaluva ning ülemaailmses postikonventsioonis ja selle rakenduseeskirjades sätestatud mõõtmeid mitte ületavate adresseeritud postipakkide edastamine.

[...]“.

Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused

Kohtuasi C-203/18

- 17 Eelotsusetaotlusest nähtub, et Deutsche Post on universaalse postiteenuse osutaja PostG § 11 lõike 1 tähenduses ja seega veab ta universaalset postiteenust käsitleva määruse, mida on muudetud 7. juuli 2005. aasta seadusega, § 1 lõike 1 punkti 2 kohaselt kuni 20 kilogrammi kaaluvaid postipakke. Teenuse osutamiseks kasutab ta sõidukeid või sõidukite kombinatsioone, mille lubatud täismass on 2,8–3,5 tonni, ning sõidukeid ja sõidukite kombinatsioone, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni. Samal ajal toimetab Deutsche Post AG nende samade sõidukitega kohale ka postipakke, mis kaaluvad üle 20 kilogrammi – ehk pakke, mis ei kuulu universaalse postiteenuse alla –, ent mis ei moodusta tema väitel isegi postipakkide saatmise intensiivsel perioodil rohkem kui 5% kogu sõidukite koormast.
- 18 Deutsche Post leiab, et tema kui universaalse postiteenuse osutaja suhtes kuulub kohaldamisele FPersV § 18 lõike 1 punktis 4 sisalduv erand, mis võtab üle määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d. Seetõttu ei laiene talle nimelt kohustused kohaldada sõiduaja, vaheaegade ja puhkeperioodide puhul ettevõtja suhtes kehtivaid norme, mida peavad nimetatud määruse kohaselt järgima maanteedel kaupade või reisijate veoga tegelevad sõidukijuhid.
- 19 Saksamaa ja liidumaade pädevad ametiasutused leiavad seevastu, et kõnealune erand ei ole Deutsche Posti suhtes kohaldatav, kuna Deutsche Post veab ka postipakke, mille kaal ületab 20 kilogrammi piiri, mida kohaldatakse universaalse postiteenuse alla kuuluvatele saadetistele. Selles kontekstis on Deutsche Posti tegevuskohti juba kontrollitud ja nende suhtes on algatatud menetlusi, mis võivad viia sellele ettevõtjale haldussanktsioonide määramiseni.
- 20 Deutsche Post jt esitasid 21. jaanuaril 2015 Verwaltungsgericht Kölnile (Kölni halduskohus, Saksamaa) tuvastustaotluse, et kohus täpsustaks FPersV § 18 lõike 1 punktis 4 ette nähtud erandi ulatust ning tuvastaks, et see erand on kohaldatav ka asjaomaste teenuste osutamise suhtes. See taotlus jäeti 2. veebruari 2016. aasta kohtuotsusega alusetuse tõttu rahuldamata, kuna kohus nõustus eelkõige Land Nordrhein-Westfaleni (Nordrhein-Westfaleni liidumaa, Saksamaa) tõlgendusega, mille kohaselt on kõnealune erand kohaldatav üksnes juhul, kui neid sõidukeid kasutatakse „ainult“ universaalse postiteenusega hõlmatud saadetiste kohaletoimetamiseks.

- 21 Deutsche Post jt esitasid 7. märtsil 2016 selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalenile (Nordrhein-Westfaleni liidumaa kõrgeim halduskohus, Saksamaa). Nimetatud kohus märgib, et kehtestades FPersV § 18 lõike 1 punkti 4, võttis Saksamaa seadusandja täielikult üle määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d sisu, mistõttu sõltub asjaomase liikmesriigi sätte tõlgendus peamiselt sellest, kuidas tõlgendatakse liidu õiguse erandit sisaldavat sätet.
- 22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib eelkõige, et kuna Euroopa Kohus ei ole selle erandi ulatust ja sisu veel selgitanud, ei ole selles etapis võimalik välistada ei Deutsche Posti jt esitatud tõlgendust ega Land Nordrhein-Westfaleni (Nordrhein-Westfaleni liidumaa) poolt kaitstud tõlgendust. Sellega seoses märgib see kohus, et tõlgendus, mida toetab nimetatud liidumaa, võimaldaks vältida seda, et ettevõtja, kes osutab Saksamaal ka universaalset postiteenust, saab konkurentsieelise ettevõtja ees, kes seda teenust ei osuta ning kes peab seetõttu järgima sõiduaja, vaheaegade ja puhkeperioodidega seotud eeskirju. Samas võiks selle kohtu hinnangul olla ka nii, et selle konkurentsieelise eesmärk oleks kompenseerida ebasoodsamat konkurentsipositsiooni, milles universaalteenust osutavad ettevõtjad sellise teenuse hindade ja kvaliteedi riikliku reguleerimise tõttu on.
- 23 Lisaks, kui määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d sätestatud erand ei nõua, et selles sättes viidatud sõidukeid või sõidukite kombinatsioone kasutatakse „üksnes“ universaalse postiteenuse osutamise raames saadetiste kohaletoimetamiseks, siis tuleks selgitada, kas see säte nõuab, et vähemalt teatud kindlaksmääratud osa saadetistest peab olema universaalteenuse esemeks, et need sõidukid ja sõidukite kombinatsioonid võiksid olla selles määruses kehtestatud kohustuste täitmisest vabastatud.
- 24 Neil asjaoludel otsustas Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Nordrhein-Westfaleni liidumaa kõrgeim halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas [määruse nr 561/2006] artikli 13 lõike 1 punktis d sisalduvat sätet, mis lubab teha erandeid, tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab vaid sõidukeid või sõidukite kombinatsioone, mida kasutatakse üksnes postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames, või võib sätte koosseis olla täidetud ka siis, kui sõidukeid või sõidukite kombinatsioone kasutatakse samuti, valdavalt või muul viisil kindlaksmääratud mahus postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames?
2. Kas arvestades esimeses küsimuses viidatud sätet, mis lubab teha erandeid, tuleb vastamisel küsimusele, kas sõidukeid või sõidukite kombinatsioone kasutatakse üksnes või vastaval juhul samuti, valdavalt või muul viisil kindlaksmääratud mahus postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames, lähtuda sõiduki või sõidukite kombinatsiooni üldisest kasutusest või sõiduki või sõidukite kombinatsiooni konkreetselt kasutusest teataval veol?“

Kohtuasi C-374/18

- 25 Nagu kohtuasjas C-203/18, puudutab vaidlus selleski kohtuasjas FPersV-s, mis võtab üle määruse nr 561/2006 teatud sätteid, ette nähtud kohustuste täitmist Deutsche Posti poolt. Kohtuasjas C-374/18 erinevad aga faktilised asjaolud selles mõttes, et tegemist on üksnes sõidukite või sõidukite kombinatsioonidega, mille suurim lubatud täismass on 2,8–3,5 tonni.
- 26 Leides, et nende kohustuste eiramine Deutsche Posti poolt kujutab endast ebaausa konkurentsi vastase seaduse (Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb, *BGBI.* 2010 I, lk 254) § 3 ja § 3a rikkumist, esitasid UPS Deutschland jt hagi Landgericht Kölnile (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa), nõudes sellise tegevuse lõpetamist ja selle tagajärjel tekitatud kahju hüvitamise kohustuse tuvastamist.

- 27 See kohus on pigem seisukohal, et Deutsche Post ei saa FPersV § 18 lõike 1 punktis 4 sätestatud erandile tugineda, sest nagu selle sätte mõttest ja eesmärgist tuleneb, saab kõnealust erandit kohaldada üksnes universaalse postiteenuse esemeks olevate saadetiste kohaletoimetamise korral. Nimelt on määrust nr 561/2006 Saksamaa õiguskorda üheselt üle võtva FPersV-ga taotletavat autojuhtide töötingimuste ja liiklusohutuse parandamise eesmärki võimalik saavutada ainult siis, kui sellises tugeva konkurentsiga sektoris nagu postisektor tõlgendatakse erandeid rangelt.
- 28 Lisaks, arvestades et FPersV võttis üle ka määruse nr 561/2006 sätted sõidukite osas, mille lubatud täismass on suurem kui 2,8 tonni ja mis ei ületa 3,5 tonni, tekib küsimus, kas ja millises ulatuses on vaja kasutada liidu õiguse sätteid sellise riigisisese sätte nagu FPerSV artikli 18 lõike 1 punkti 4 tõlgendamise raames.
- 29 Lisaks kahtleb eelotsusetaotluse esitanud kohus selles, kas asjaolu, et koos posti saatmisega osutatakse teatud täiendavaid teenuseid, takistab posti saatmise käsitamist „universaalse postiteenuse raames“ toimuva saatmisena. Selle kohtu arvates tuleb sellele küsimusele vastata jaatavalt. Sellegipoolest leiab ta, et vaidluse lahendus sõltub eelkõige tõlgendusest, mis tuleb anda määruse nr 561/2006 sätetele.
- 30 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Köln (Kölni esimese astme kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas määruse nr 561/2006 artikli 13 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et see säte lubab erandeid [selle määruse] artiklitest 5–9 ainult juhul, kui sõidukit, mis kuulub universaalteenuse osutajale direktiivi 97/67 artikli 2 punkti 13 tähenduses, kasutatakse vastavalt [kõnealuse määruse] artikli 13 lõike 1 punktile d üksnes ja eranditult saadetiste veoks universaalse postiteenuse raames, või on erandid [sama määruse] artiklitest 5–9 lubatud ka siis, kui asjaomaste sõidukitega veetakse lisaks universaalse postiteenuse raames toimuvatele vedudele ka muid saadetisi, mida universaalne postiteenus ei hõlma?
2. Kui esimesele küsimusele tuleb vastata nii, et erandid määruse nr 561/2006 artiklitest 5–9 on lubatud ka siis, kui asjaomaste sõidukitega veetakse lisaks postisaadetistele universaalse postiteenuse raames ka muid postisaadetisi, mida universaalne postiteenus ei hõlma, siis:
- Kui suur peab sellisel juhul olema universaalse postiteenuse raames veetavate postisaadetiste minimaalne maht?
 - Kui suur võib sellisel juhul olla nende postisaadetiste maksimaalne maht, mida universaalne postiteenus ei hõlma ja mida veetakse sõidukis samal ajal universaalse postiteenuse raames veetavate postisaadetistega?
 - Kuidas tuleb punktides a ja b kirjeldatud maht iga kord kindlaks määrata?
 - Kas punktides a ja b kirjeldatud maht tuleb arvutada asjaomase sõiduki iga konkreetse veo kohta või piisab sõiduki kõikide vedude kohta arvatud keskmisest väärtusest?
3. a) Kas liidu liikmesriigi õigusnormi, mis käsitleb nende sõidukijuhtide sõidu- ja puhkeaega, kes juhivad kaubaveoks kasutatavaid sõidukeid ja sõidukite kombinatsioone, mille lubatud täismass on suurem kui 2,8 tonni ja väiksem kui 3,5 tonni, ning mis võtab sõna-sõnalt üle määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1, tuleb tõlgendada üksnes liidu õiguse alusel?
- b) Kas liikmesriigi kohus võib hoolimata liidu õigusnormi sõnasõnalisest ülevõtmisest kohaldada liidu õigusest ülevõetud normide tõlgendamisel kriteeriume, mis erinevad liidu õigusest?
4. Kas saadetist ei saa liigitada saadetiseks, mida veetakse universaalse postiteenuse raames vastavalt direktiivile 97/67, kui sellega kaasnevad järgmised lisateenused:
- kogumine (ajavahemikku kokku leppimata);
 - kogumine (kokkulepitud ajavahemikus);

- vanuse kontroll;
- lunatasu;
- kuni 31,5 kilogrammi kaaluva saadetise saatmine saaja kulul;
- järelesaatmise teenus;
- korraldused kohaletoimetamise ebaõnnestumise korral,
- saadetise kohaletoimetamine soovitud päeval,
- saadetise kohaletoimetamine soovitud ajal?

“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Sissejuhatavad märkused

- 31 Küsimused kohtuasjas C-203/18 ning esimene, teine ja neljas küsimus kohtuasjas C-374/18 puudutavad sisuliselt määruse nr 561/2006 ja direktiivi 97/67 sätete tõlgendamist.
- 32 Mis puudutab aga kolmandat küsimust kohtuasjas C-374/18, siis on Landgericht Kölni (Kölni esimese astme kohus) kahtlused tingitud asjaolust, et põhikohtuasja vaidlus puudutab sõidukeid või sõidukite kombinatsioone, mille suurim lubatud täismass on 2,8 kuni 3,5 tonni, st sõidukeid, mis ei kuulu määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse. Nimelt kohaldatakse määruse nr 561/2006 artikli 2 lõike 1 punkti a kohaselt seda määrust üksnes kaubaveo suhtes, mida teostatakse sõidukitega, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni.
- 33 Saksamaa seadusandja, kes on kasutanud määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d ette nähtud õigust, lähtudes FPersV § 18 lõike 1 punktis 4 rangelt selle sätte sõnastusest, kohaldab määruse nr 561/2006 artiklis 13 ette nähtud erandisätteid aga ka sõidukitele, mille täismass jääb alla 3,5 tonni.
- 34 Neil asjaoludel, nagu märgib ka kohtujurist oma ettepaneku punktides 39 ja 40, võib vastus kolmandale eelotsuse küsimusele kohtuasjas C-374/18 mõjutada Euroopa Kohtu pädevust vastata selles kohtuasjas esimesele, teisele ja neljandale küsimusele, mis käsitlevad määruse nr 561/2006 sätete tõlgendamist. Seega tuleb kolmandat küsimust käsitleda esimesena.

Kolmas küsimus kohtuasjas C-374/18

- 35 Kohtuasjas C-374/18 esitatud kolmanda küsimusega soovib Landgericht Köln (Kölni esimese astme kohus) sisuliselt teada, kas sellist liikmesriigi õigusnormi, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mis võtab sõna-sõnalt üle määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d osas, milles seda kohaldatakse sõidukitele, mille täismass on üle 2,8 tonni, kuid alla 3,5 tonni, ja mis seetõttu ei kuulu määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse, tuleb tõlgendada eranditult liidu õiguse alusel või võib liikmesriigi kohus sellise riigisisese sätte tõlgendamiseks kohaldada teistsuguseid kriteeriume kui liidu õiguse kriteeriumid.
- 36 Sellele küsimusele vastamiseks tuleb meelde tuletada, et Euroopa Kohus on korduvalt tunnistanud ennast pädevaks lahendama liidu õiguse sätteid puudutavat eelotsusetaotlust olukorras, kus põhikohtuasja faktilised asjaolud ei ole küll vahetult liidu õiguse kohaldamisalas, kuid liidu

õigusnormid on riigisisese õigusega muudetud kohaldatavaks seeläbi, et riigisiseses õiguses on viidatud nende sisule. Sellistes olukordades on Euroopa Liidul nimelt kindel huvi selle vastu, et lahknevate tõlgenduste vältimiseks tulevikus tõlgendataks liidu õigusest üle võetud sätteid ühetaoliselt (vt selle kohta 18. oktoobri 1990. aasta kohtuotsus Dzodzi, C-297/88 ja C-197/89, EU:C:1990:360, punkt 37, ja 13. märtsi 2019. aasta kohtuotsus E., C-635/17, EU:C:2019:192, punktid 35 ja 36 ning seal viidatud kohtupraktika).

- 37 Kui riigisisene õigus on muutnud liidu õigusnormid viimaste kohaldamisalasse mittekuuluvate olukordade suhtes vahetult ja tingimusteta kohaldatavaks, on liidu õigusnormide tõlgendamine sellistes olukordades Euroopa Kohtu poolt seega põhjendatud, et tagada nende olukordade ja liidu õigusnormide kohaldamisalasse kuuluvate olukordade ühesugune kohtlemine (13. märtsi 2019. aasta kohtuotsus E., C-635/17, EU:C:2019:192, punkt 37 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 38 Käsitletaval juhul tuleb kontrollida, kas FPersV § 18 lõike 1 punktis 4 sisalduv viide määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktile d on „otsene ja tingimusteta“ eelmises punktis viidatud kohtupraktika tähenduses, ja järelikult, kas nimetatud liidu õiguse säte on muudetud kohaldatavaks sõidukite suhtes, mis suurima lubatud täismassi tõttu, mis jääb allapoole nimetatud määruuses sätestatud 3,5 tonni alampiiri, ei kuulu selle määruse kohaldamisalasse.
- 39 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 53 märgib, võtab FPersV § 18 lõike 1 punkt 4 pärast seda, kui nii selle paragrahvi pealkirjas kui ka esimeses lauses on sõnaselgelt viidatud määrustele nr 561/2006 ja nr 165/2014, sõna-sõnalt ilma ühegi muutuseta üle määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d, mida on muudetud määruse nr 165/2014 artikliga 45, ette nähtud erandi sisu.
- 40 Lisaks täpsustas eelotsusetaotluse esitanud kohus, kes on ainsana pädev tõlgendama riigisisest õigust ELTL artiklis 267 ette nähtud kohtutevahelise koostöö süsteemi raames (vt analoogia alusel 7. novembri 2018. aasta kohtuotsus K ja B, C-380/17, EU:C:2018:877, punkt 37 ning seal viidatud kohtupraktika), oma eelotsusetaotluses, et FPersV võtab kõnealuse määruse sätteid üle selleks, et neid laiendada sõidukitele, mille suurim lubatud täismass on 2,8–3,5 tonni, viidates otse liidu õiguse nõuetele. Lisaks, nagu ilmneb kohtuasjas C-203/18 esitatud eelotsusetaotlusest, tuleneb FPersV § 18 lõike 1 punkti 4 kujunemislooga seotud dokumentidest selgelt, et Saksamaa seadusandja „soovis täielikult kasutada määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d sätestatud erandit“ ning ühtlustas seega riigisiseste olukordade regulatsiooni määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse kuuluvate olukordade omaga.
- 41 Sellest järeldub, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 57 seda rõhutab, et FPersV § 18 lõike 1 punkt 4 on osa terviklikust liikmesriigi õigusnormide süsteemist, millega laiendatakse määrusega nr 561/2006 kehtestatud sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevate liidu õiguse normide kohaldamist vedudele sõidukitega, mille lubatud täismass on määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite omast väiksem.
- 42 Neil asjaoludel tuleb järeldada, et FPersV § 18 lõike 1 punktis 4 sisalduv viide määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktile d on „otsene ja tingimusteta“ käesoleva kohtuotsuse punktis 37 viidatud kohtupraktika tähenduses, nii et Euroopa Kohus on ELTL artikli 267 alusel pädev vastama eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustele ja tõlgendama seega määruse nr 561/2006 sätteid sellises olukorras, nagu on kõne all põhikohtuasjas.
- 43 Lisaks, kui võtta arvesse, et esineb kindel huvi, et niisugust riigisisest õiguses kohaldatavaks muudetud liidu õiguse sätet tõlgendataks vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 36 viidatud kohtupraktikale ühetaoliselt, on eelotsusetaotluse esitanud kohus seotud Euroopa Kohtu poolt põhikohtuasjas käsitletavate liidu õigusnormide tõlgendamisega ja ta ei saa tugineda muudele kriteeriumidele.

- 44 Järelikult tuleb kolmandale küsimusele vastata, et sellist liikmesriigi õigusnormi, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mis võtab sõna-sõnalt üle määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d osas, milles seda kohaldatakse sõidukitele, mille lubatud täismass on üle 2,8 tonni, kuid alla 3,5 tonni, ja mis seetõttu ei kuulu määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse, tuleb tõlgendada eranditult liidu õiguse alusel, nii nagu Euroopa Kohus on seda tõlgendanud, kui need sätted on selliste sõidukite suhtes riigisisese õigusega vahetult ja tingimusteta kohaldatavaks muudetud.

Kohtuasjas C-203/18 esitatud küsimused ning kohtuasjas C-374/18 esitatud esimene ja teine küsimus

- 45 Kohtuasjas C-203/18 esitatud küsimustega ning kohtuasjas C-374/18 esitatud esimese ja teise küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovivad eelotsusetaotluse esitanud kohtud sisuliselt teada, kas määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d tuleb tõlgendada nii, et selles sättes ette nähtud erand hõlmab üksnes sõidukeid või sõidukite kombinatsioone, mida kasutatakse eranditult konkreetse veo ajal saadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames, või et see erand on kohaldatav ka juhul, kui asjaomaseid sõidukeid või sõidukite kombinatsioone kasutatakse peamiselt või kindlaksmääratud mahus universaalse postiteenuse hulka kuuluvate saadetiste kohaletoimetamiseks.
- 46 Nendele küsimustele vastamiseks tuleb meelde tuletada, et määruse nr 561/2006 põhjenduse 17 ja artikli 1 kohaselt on määruse eesmärk ühtlustada konkurentsitingimusi maanteeveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust (7. veebruari 2019. aasta kohtuotsus NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punkt 18 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 47 Selleks on selle määruse artiklites 5–9 sätestatud rida sõiduaegu, vaheaegu ning puhkeperioode reguleerivaid norme, mida selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite juhid järgima peavad.
- 48 Täpsemalt on määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d kohaselt liikmesriikidel siiski õigus teha erandeid selle määruse artiklites 5–9 ette nähtud eeskirjadest, mida kohaldatakse vedude suhtes, mida teostatakse sõidukite või sõidukite kombinatsioonidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutavad universaalsete postiteenuste osutajad direktiivi 97/67 artikli 2 lõike 13 mõistes postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames.
- 49 Kuna Saksamaa Liitvabariik on määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d antud õigust kasutanud, tuleb seega kindlaks teha selles sättes ette nähtud erandi ulatus.
- 50 Siinkohal tuleb rõhutada, et määruse nr 561/2006 artiklitest 5–9 erandi sätestava artikli 13 lõike 1 punkti d esimese lõigu kohaldamise tingimusi tuleb tõlgendada kitsalt (vt analoogia alusel seoses nimetatud määruse artikli 13 lõike 1 punkti d teise lõiguga 28. juuli 2011. aasta kohtuotsus Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punkt 33, ja seoses määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktiga p 7. veebruari 2019. aasta kohtuotsus NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punkt 21). Lisaks tuleb selle erandi ulatuse kindlaks määramisel võtta arvesse põhikohtuasjas käsitletavate õigusnormide sõnastust, konteksti ja eesmärke.
- 51 Määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d sõnastuse kohta tuleb märkida, et see säte nimetab sõnaselgelt sõidukeid, mida kasutatakse „postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames“. Seega on nimetatud sättes ette nähtud erand piiritletud vastavalt asjaomaste sõidukitega veetavate saadetiste tüübile, mis viitab sellele, et liidu seadusandja ei soovinud selle erandi kohaldamisalasse arvata mitte kõiki universaalse postiteenuse osutajate sõidukeid, vaid üksnes neid, millega veetakse universaalse postiteenuse esemeks olevaid saadetisi.
- 52 Seega ei saa põhikohtuasjas käsitletavat erandit tõlgendada nii, et see hõlmab sõidukeid, mida kasutatakse lisaks universaalse postiteenuse esemeks olevatele saadetistele ka selle teenuse esemeks mitte olevate muude saadetiste kohaletoimetamiseks.

- 53 Seda tõlgendust ei lükka ümber kõnealuse erandi konteksti puudutavad argumendid, mille esitasid Deutsche Post ja Poola valitsus ning mille kohaselt liidu seadusandja valik kasutada mõistet „ainult“ seoses määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktides e, i ja o sätestatud eranditega tõendab, et liidu seadusandja ei soovinud selle määruse artikli 13 lõike 1 punktis d sätestatud erandi puhul piirata selle erandi kohaldamisala vedudega, mida teostatakse sõidukitega, mida kasutatakse ainult saadetiste kohaletoimetamiseks universaalteenuse raames, vaid hõlmata sellesse ka olukorrad, kus sõidukeid kasutatakse ainult osaliselt selliste saadetiste kohaletoimetamiseks.
- 54 Nimelt, nagu komisjon oma kirjalikes seisukohtades seda märgib, ei pea mõiste „ainult“ puudumine ühe määruse nr 561/2006 artikli 13 lõikes 1 loetletud eranditest sõnastuses tingimata viima vastupidisele järeldusele, et säte nõuab laia tõlgendamist. Selles osas piisab, kui tuletada meelde, et Euroopa Kohus on juba otsustanud, et kui sõidukeid kasutatakse kasvõi osaliselt muudel eesmärkidel kui need, mis on määruse nr 561/2006 artikli 13 lõikes 1 sõnaselgelt nimetatud, siis selles sättes ette nähtud erandid kohaldamisele ei kuulu (vt selle kohta 13. märtsi 2014. aasta kohtuotsus A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punktid 31 ja 35).
- 55 Lisaks kinnitavad määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d sätestatud erandile Euroopa Kohtu poolt käesoleva kohtuotsuse punktis 52 antud tõlgendust selle määruse eesmärgid, mida tuleb sellise erandi ulatuse kindlaksmääramisel arvesse võtta (vt selle kohta 13. märtsi 2014. aasta kohtuotsus A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 56 Sellega seoses tuleb meenutada, et nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 46, on määruse nr 561/2006 põhjenduse 17 ja artikli 1 kohaselt selle määruse eesmärk ühtlustada konkurentsitingimusi maanteeveosektori osas ja parandada töötajate sotsiaalseid tingimusi ning liiklusohutust, kehtestades eelkõige eeskirjad kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta.
- 57 Määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d sätestatud erandi lai tõlgendamine võib aga tuua kaasa selle, et esiteks ei saa Deutsche Posti sõidukijuhid, keda on väga palju, enam kaitset oma töötingimustele, nagu see on ette nähtud määruses nr 561/2006, mis läheks aga vastuollu eesmärgiga parandada nende töötajate sotsiaalseid tingimusi. Teiseks võib määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d ette nähtud erandi selline laiendamine tuua kaasa selle, et kõiki Deutsche Posti sõidukeid, mida on väga suur hulk, võiksid seaduslikult juhtida sellised sõidukijuhid pika aja jooksul ilma puhkamiseta; see aga kahjustaks tõsiselt liiklusohutuse parandamise eesmärki (vt analoogia alusel 28. juuli 2011. aasta kohtuotsus Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punktid 35 ja 36).
- 58 Pealegi kahjustaks põhikohtuasjas käsitletava erandi niivõrd laiendav tõlgendus ka eesmärki kõrvaldada erinevused, mis võivad moonutada konkurentsi autoveosektoris. Selline ettevõtja nagu Deutsche Post, kes tegutseb universaalse postiteenuse valdkonnas, kuid kes osutab ka muid tavalisi postiteenuseid, saaks olukorras, kus ta ei pea täitma määruse nr 561/2006 artiklites 5–9 ette nähtud kohustusi, seeläbi konkurentsieelise võrreldes selliste konkureerivate ettevõtjatega nagu UPS Deutschland jt, kes osutavad vaid tavalisi postiteenuseid (vt selle kohta eelkõige 13. märtsi 2014. aasta kohtuotsus A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punkt 32).
- 59 Täpsemalt, mis puudutab määruse nr 561/2006 kohaldamisalasse kuuluvaid sõidukeid, siis võiks selline ettevõtja nagu Deutsche Post võrreldes teiste konkureerivate ettevõtjatega hoida kokku kulusid, mis tekivad seoses kasutatavatesse sõidukitesse sõidumeerikute paigaldamise ja hooldamisega.
- 60 Järelikult tuleb esimesele küsimusele kohtuasjades C-203/18 ja C-374/18 vastata, et määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d tuleb tõlgendada nii, et selles ette nähtud erand hõlmab vaid sõidukeid või sõidukite kombinatsioone, mida kasutatakse eranditult konkreetse veo ajal saadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames.

- 61 Nendele küsimustele antud vastust arvestades ei ole teisele eelotsuse küsimusele kohtuasjades C-203/18 ja C-374/18 vaja vastata.

Neljas küsimus kohtuasjas C-374/18

- 62 Neljanda küsimusega kohtuasjas C-374/18 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 97/67 artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et asjaolu, et koos postisaadetisega osutatakse selliseid lisateenuseid nagu kogumine ajavahemikku kokku leppimata või selles kokku leppides, vanuse kontroll, lunatasu, kuni 31,5 kilogrammi kaaluva saadetise saatmine saaja kulul, järelesaatmise teenus, korraldused kohaletoimetamise ebaõnnestumise korral ning saadetise kohaletoimetamine soovitud päeval ja ajal, takistab järeldamast, et tegemist on selle sätte kohaselt saadetisega „universaalteenus“ raames ning seega saadetisega, mis määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d ette nähtud erandi kohaldamiseks toimetatakse kohale „universaalse postiteenuse raames“.
- 63 Sellega seoses tuleneb kõigepealt direktiivi 97/67 artikli 3 lõigetest 4 ja 5, et universaalne postiteenus, mida liikmesriigid on kohustatud kasutajatele tagama, hõlmab vähemalt kuni 10 kilogrammi kaaluvate pakside kogumist, sorteerimist, transportimist ja jaotamist, arvestades et nimetatud kaalupiirangut võib suurendada kuni 20 kilogrammini.
- 64 Lisaks tuleb konkreetselt kulleripostiteenuste osas meelde tuletada, et direktiivi 97/67 põhjenduse 18 kohaselt seisneb põhiline erinevus kulleriposti ja universaalse postiteenuse vahel kulleripostiteenustega kaasnevas ja klientidele tajutavas lisandväärtuses, olenemata selle vormist. Seega on klientide tajutava lisandväärtuse kindlaksmääramise parim viis analüüsida lisakulusid, mida nad on valmis maksta.
- 65 Sellega seoses on Euroopa Kohus hiljuti otsustanud, et lisandväärtusega saadetist, st saadetist, millega kaasneb täiendav sooritus, tuleb universaalteenusena kui põhiteenusena eristada. Nimelt erinevad kulleripostiteenused universaalsest postiteenusena kliendile nendega kaasneva lisandväärtuse poolest, mille eest kliendid on nõus rohkem maksta. Selliste teenuste puhul on tegemist eriteenustega, mis on üldist huvi pakkuvast teenusest lahutatavad, vastavad ettevõtjate konkreetsetele vajadustele ja eeldavad teatavaid täiendavaid sooritusi, mida traditsiooniline postiteenus ei paku (31. mai 2018. aasta kohtuotsus Confetra jt, C-259/16 ja C-260/16, EU:C:2018:370, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 66 Nagu märgib kohtujurist oma ettepaneku punktis 125, on käesolevas asjas selge, et põhiteenused, millele lisanduvad sellised lisateenused nagu need, mida eelotsusetaotluse kohus on nimetanud, annavad lisandväärtuse klientidele, kes on ka nõus nende teenuste eest kõrgemat hinda maksta.
- 67 Sellest järeldub, et selliseid teenuseid, mis kujutavad endast pigem kulleripostiteenuseid, ei saa pidada teenusteks, mis on hõlmatud „universaalteenusena“ direktiivi 97/67 artikli 3 lõike 1 tähenduses.
- 68 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb neljandale küsimusele vastata, et direktiivi 97/67 artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et asjaolu, et koos postisaadetisega osutatakse selliseid lisateenuseid nagu kogumine ajavahemikku kokku leppimata või selles kokku leppides, vanuse kontroll, lunatasu, kuni 31,5 kilogrammi kaaluva saadetise saatmine saaja kulul, järelesaatmise teenus, korraldused kohaletoimetamise ebaõnnestumise korral ning saadetise kohaletoimetamine soovitud päeval ja ajal, takistab järeldamast, et tegemist on selle sätte kohaselt saadetisega „universaalteenus“ raames ning seega saadetisega, mis määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d ette nähtud erandi kohaldamiseks toimetatakse kohale „universaalse postiteenuse raames“.

Kohtukulud

- ⁶⁹ Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtutes pooleli oleva asja üks staadium, otsustavad kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohtud. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

1. Sellist liikmesriigi õigusnormi, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mis võtab sõna-sõnalt üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrusega (EL) nr 165/2014), artikli 13 lõike 1 punkti d osas, milles seda kohaldatakse sõidukitele, mille lubatud täismass on üle 2,8 tonni, kuid alla 3,5 tonni, ja mis seetõttu ei kuulu määruse nr 561/2006, mida on muudetud määrusega nr 165/2014, kohaldamisalasse, tuleb tõlgendada eranditult liidu õiguse alusel, nii nagu Euroopa Kohus on seda tõlgendanud, kui need sätted on selliste sõidukite suhtes riigisisese õigusega vahetult ja tingimusteta kohaldatavaks muudetud.
2. Määruse nr 561/2006, mida on muudetud määrusega nr 165/2014, artikli 13 lõike 1 punkti d tuleb tõlgendada nii, et selles ette nähtud erand hõlmab üksnes sõidukeid või sõidukite kombinatsioone, mida kasutatakse eranditult konkreetse veo ajal saadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames.
3. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. detsembri 1997. aasta direktiivi 97/67/EÜ ühenduse postiteenuste siseturu arengut ja teenuse kvaliteedi parandamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta direktiiviga 2008/6/EÜ, artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et asjaolu, et koos postisaadetisega osutatakse selliseid lisateenuseid nagu kogumine ajavahemikku kokku leppimata või selles kokku leppides, vanuse kontroll, lunatasu, kuni 31,5 kilogrammi kaaluva saadetise saatmine saaja kulul, järelesaatmise teenus, korraldused kohaletoimetamise ebaõnnestumise korral ning saadetise kohaletoimetamine soovitud päeval ja ajal, takistab järeldamast, et tegemist on selle sätte kohaselt saadetisega „universaalteenuse“ raames ning seega saadetisega, mis määruse nr 561/2006, mida on muudetud määrusega nr 165/2014, artikli 13 lõike 1 punktis d ette nähtud erandi kohaldamiseks toimetatakse kohale „universaalse postiteenuse raames“.

Allkirjad