



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2019. november 21.*

„Előzetes döntéshozatal – 561/2006/EK rendelet – Közúti közlekedés – Szociális rendelkezések – Az egyetemes postai szolgáltatás keretében küldemények szállítására használt járművek – Eltérések – Részben ilyen szállításra használt járművek – 97/67/EK irányelv – A 3. cikk (1) bekezdése – »Egyetemes szolgáltatás« – Fogalom”

A C-203/18. és C-374/18. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában, amelyeket az Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein–Westfalen (Észak–Rajna–Vesztfália tartomány legfelsőbb közigazgatási bírósága, Németország) (C-203/18) a Bírósághoz 2018. március 20-án érkezett, 2018. február 21-i határozatával, valamint a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság, Németország) (C-374/18) a Bírósághoz 2018. június 7-én érkezett, 2018. május 22-i határozatával terjesztett elő

a **Deutsche Post AG**,

Klaus Leymann

és

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

valamint

az **UPS Deutschland Inc. & Co. OHG**,

a **DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG**,

a **Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.**

és

a **Deutsche Post AG** (C-374/18)

között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: A. Prechal tanácselnök, L. S. Rossi (előadó) és J. Malenovský bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

* Az eljárás nyelve: német.

hivatalvezető: D. Dittert egységvezető,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2019. március 28-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Deutsche Post AG és Klaus Leymann képviseletében T. Mayen és B. Stamm Rechtsanwälte,
 - a Land Nordrhein-Westfalen képviseletében A. Baron-Barth és B. Spieles, meghatalmazotti minőségben,
 - az UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, a DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG és a Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. képviseletében S. Maaßen és P. Pommerening Rechtsanwälte,
 - a Deutsche Post AG képviseletében K. Hamacher Rechtsanwalt,
 - a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Bizottság képviseletében W. Mölls és J. Hottiaux, meghatalmazotti minőségben,
- a főtanácsnok indítványának a 2019. június 13-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2014. L 60., 1. o.) módosított, a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 102., 1. o.; a továbbiakban: 561/2006 rendelet) 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezeket a kérelmeket az egyfelől a postai szolgáltató Deutsche Post AG, illetve a bonni (Németország) intézményének szállítási igazgatója, K. Leymann (a továbbiakban együtt: Deutsche Post és társai) és a Land Nordrhein-Westfalen között (C-203/18. sz. ügy), másfelől pedig az UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, a DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG, valamint a Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (a továbbiakban együtt: UPS Deutschland és társai) és a postai szolgáltató Deutsche Post között (C-374/18. sz. ügy) a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkal, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályoknak a Deutsche Post járművei által végzett szállításokra történő alkalmazása tárgyában folyamatban lévő eljárásokban terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

Az 561/2006 rendelet

- 3 Az 561/2006 rendelet (4), (17), (22) és (23) preambulumbekkezdése értelmében:

„(4) A [3820/85/EGK rendelet egyes, a Közösségen belüli belföldi és nemzetközi közúti szállításban foglalkoztatott járművezetők vezetési idejére, szüneteire és pihenőidejére vonatkozó rendelkezéseinek] eredményes és egységes végrehajtása kívánatos a céljaik elérése, illetve annak érdekében, hogy a szabályok alkalmazására ne vetődjön rossz fény. Ezért tisztább és egyszerűbb szabályozás szükséges, amely a közúti szállítási ágazat és a végrehajtó hatóságok által könnyebben érthető, értelmezhető és alkalmazható.

[...]

(17) E rendelet célja a hatálya alá tartozó alkalmazottak szociális helyzetének javítása, valamint az általános közúti biztonság javítása. Ezt főként olyan előírásokkal biztosítja, melyek a maximális napi, heti, és két egymást követő hétből álló időszakokra vonatkozó vezetési időt határozzák meg, valamint olyan rendelkezésekkel, amelyek arra kötelezik a járművezetőt, hogy rendszeres heti pihenőidőt tartson két egymást követő héten legalább egyszer, illetve olyan rendelkezésekkel, amelyek előírják, hogy a napi pihenőidő semmilyen körülmények között nem lehet kevesebb kilenc egymást követő óránál. Mivel az említett rendelkezések megfelelő pihenőt biztosítanak, és az elmúlt évek végrehajtási gyakorlatával kapcsolatos tapasztalatot figyelembe véve, a csökkentett napi pihenőidők miatti kompenzációs rendszerre már nincs szükség.

[...]

(22) A társadalmi fejlődés elősegítése és a közúti biztonság javítása érdekében minden tagállamnak fenn kell tartania az ennek megfelelő intézkedések megtételére vonatkozó jogot.

(23) A nemzeti eltéréseknek tükrözniük kell a közúti szállítási ágazatban bekövetkezett változásokat, és azokra az elemekre kell korlátozódniuk, melyeket a verseny nyomása jelenleg még nem érint.”

- 4 A rendelet 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési idővel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására. Ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágban belül.”

- 5 Az említett rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja ekként rendelkezik:

„Ez a rendelet a közúti szállításra vonatkozik:

a) áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát [...]”

6 Az említett rendelet 5–9. cikke előírja a szállító jármű személyzetére, a vezetési időre, a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó szabályokat.

7 Ugyanezen rendelet „Kivételek” című IV. fejezetében található 13. cikk a következőképpen rendelkezik:

„(1) Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, a tagállamok az 5–9. cikkel kapcsolatban a saját területükön vagy egy másik tagállam területén a kérdéses tagállam hozzájárulásával kivételeket engedélyezhetnek – amelyeket egyéni feltételekhez köthetnek –, a következő járművekkel történő szállítás esetében:

[...]

d) olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek megengedett legnagyobb össz tömege nem haladja meg a 7,5 tonnát, és amelyeket a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1997. december 15-i 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [(HL 1998. L 15., 14. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 71. o.; helyesbítés: HL 2015. L 47., 34. o.)] 2. cikkének 13. pontjában meghatározott egyetemes szolgáltatók az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak.

Ezeket a járműveket csak a vállalkozás telephelyétől számított 100 [kilométer] sugarú körben szabad használni, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;

e) kizárólagosan az ország területéhez gépjárműhasználat számára nyitott híddal, gázlóval vagy alagúttal nem kapcsolódó, 2300 négyzetkilométer alapterület alatti szigeteken használt járművek;

[...]

i) 10 és 17 közötti ülőhellyel rendelkező gépjárművek, melyeket kizárólag nem kereskedelmi célú személyszállításra használnak;

[...]

o) kizárólag olyan csomópont jellegű helyeken, mint kikötőkben, kombinált áru fuvarozási terminálokon és vasútállomásokon használt járművek;

[...]”

A 97/67 irányelv

8 A 2008. február 20-i 2008/6/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2008. L 52., 3. o.) módosított 97/67 irányelv (a továbbiakban: 97/67 irányelv) (18) preambulumbekzdése értelmében:

„mivel tekintettel arra a tényre, hogy a lényegi különbség az expressz postaforgalom és az egyetemes postai szolgáltatások között az expressz szolgáltatások által biztosított (bármilyen formában jelentkező) és az ügyfelek által érzékelt hozzáadott értékben van, az érzékelt többletérték meghatározásának leghatékonyabb módja annak a többletárnak a megvizsgálása, amit az ügyfelek hajlandók megfizetni, azonban a fenntartott terület árhatárának sérelme nélkül, amelyet tiszteletben kell tartani”.

9 Ezen irányelv 2. cikkének 13. pontja a következőképpen rendelkezik:

„Ennek az irányelvnek a céljaira a következő meghatározások alkalmazandók:

[...]

13. »egyetemes szolgáltató«: köz- vagy magán postai szolgáltató, amely egyetemes postai szolgáltatásokat vagy azok egy részét nyújtja egy tagállamban, és amelynek személyét a 4. cikkel összhangban a Bizottságnak bejelentettek.”

10 Az említett irányelv 3. cikkének (1), (4) és (5) bekezdése előírja:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a felhasználók élvezzék az egyetemes szolgáltatáshoz való jogot, amely magában foglalja a meghatározott minőségű postai szolgáltatás állandó biztosítását területük minden pontján, minden felhasználó számára elérhető áron.

[...]

(4) Az egyes tagállamok elfogadják azokat az intézkedéseket, amelyek annak biztosításához szükségesek, hogy az egyetemes szolgáltatás legalább a következő lehetőségeket biztosítsa:

[...]

– legfeljebb 10 kilogramm tömegű postai csomagok gyűjtése, feldolgozása, szállítása és szétosztása;

[...]

(5) A nemzeti szabályozóhatóságok a postai csomagok vonatkozásában az egyetemes szolgáltatás terjedelmének tömeghatárát bármely, 20 kilogrammot meg nem haladó tömegre felemelhetik, és az ilyen csomagok háztól házig történő kézbesítésére vonatkozóan külön szabályokat állapíthatnak meg.

[...]”

A német jog

11 A legutóbb a 2017. augusztus 8-i rendelettel módosított (BGBl 2017 I, 3158. o.) 2005. június 27-i Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (a közúti szállításban részt vevő személyzetről szóló törvény végrehajtásáról szóló rendelet, BGBl 2005 I, 1882. o.; a továbbiakban: FPersV) a Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (közlekedési, építésügyi és városfejlesztési minisztérium, Németország) fogadta el az 561/2006 rendelet német jogrendbe történő átültetése érdekében.

12 Az FPersV „Vezetési és pihenőidő a közúti szállításban” című 1. §-a értelmében:

„(1) Járművezetők,

1. akik olyan áruszállításra szolgáló járműveket vezetnek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege a 2,8 tonnát meghaladja, azonban a 3,5 tonnát nem,

[...]

kötelesek betartani az [561/2006 rendelet] 4., 6–9. és 12. cikkének előírásai szerinti vezetési időt, szünetet és pihenőidőt.

(2) Az (1) bekezdés nem alkalmazható

1. a 18. §-ban felsorolt járművekre,

[...]

(6) [...]

A vállalkozó köteles

1. a járművezető részére az 1. melléklet szerinti minta alapján a feljegyzések elkészítésére alkalmas űrlapokat elegendő számban átadni,

2. a feljegyzéseket a járművezető általi átadást követően haladéktalanul ellenőrizni, és haladéktalanul megtenni azokat az intézkedéseket, amelyek az 1–5. mondatban foglaltak betartásának biztosításához szükségesek.

3. a feljegyzéseket egy évig a járművezető általi átadást követően időrendben és olvasható formában a járművön kívül megőrizni és a hatáskörrel rendelkező személyeknek kérésükre bemutatni, és

4. a jegyzeteket az őrzési idő leteltét követően a következő naptári év március 31-éig megsemmisíteni

[...]”

13 Az FPersV-nek „Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet szerinti kivételek” című 18. §-a a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az 561/2006/EK rendelet 13. cikkének (1) bekezdése és a 165/2014/EU rendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerint az [Fahrpersonalgesetz (a közúti szállításban részt vevő személyzetről szóló törvény)] alkalmazási területén a következő járműkategóriákat kiveszik az 561/2006/EK rendelet 5–9. cikkének és a 165/2014/EU rendelet hatálya alól:

[...]

4. 7,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművek vagy járművek kombinációi, amelyeket az utoljára a 2005. július 7-i törvény 3. §-ának (26) bekezdésével (BGBl I, 1970. o.) módosított Post-Universaldienstleistungsverordnung [a postai egyetemes szolgáltatásról szóló, 1999. december 15-i rendelet] (BGBl. 1999 I, 2418. o.) 1. §-ának (1) bekezdése értelmében egyetemes szolgáltatásokat nyújtó postai szolgáltatók a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körben egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető főtevékenysége;

[...]”

14 Az utoljára a 2017. március 29-i törvény (BGBl. 2017 I, 626. o.) 169. §-ával módosított 1997. december 22-i Postgesetz (a postáról szóló törvény, BGBl. 1997 I, 3294. o.; a továbbiakban: PostG) 4. §-a (1) bekezdésének b) pontja a következőket írja elő:

„(1) Az e törvény értelmében vett postai szolgáltatások az alábbi kereskedelmi szolgáltatások:

[...]

b) megcímezett csomagok szállítása, amelyek egyedi tömege nem haladja meg a 20 kilogrammot, vagy

[...]

15 A PostG 11. §-a szerint:

„(1) Az egyetemes postai szolgáltatás a 4. § 1. pontja alapján a postai szolgáltatások azon minimális köre, amelyet az ország egész területén, meghatározott minőségben és megfizethető ár ellenében nyújtani kell. Az egyetemes postai szolgáltatás az engedélyköteles szolgáltatásokra és azon postai szolgáltatásokra korlátozott, amelyek szállítástechnikailag legalább részben engedélyköteles postai szolgáltatásokkal nyújthatóak. Csak olyan szolgáltatásokra terjed ki, amelyek általában véve nélkülözhetetlennek tekinthetők.

(2) Felhatalmazást kap a Bundesregierung (német szövetségi kormány), hogy a Bundestag (a német szövetségi parlament alsó háza) és a Bundesrat (a német szövetségi parlament felső háza) egyetértésével rendeletben szabályozza az (1) bekezdés keretei között az egyetemes szolgáltatást. [...]

16 A PostG 11. §-ának (2) bekezdése alapján a német kormány meghatározta az egyetemes szolgáltatás terjedelmét az utoljára a 2005. július 7-i törvény 3. §-ának (26) bekezdésével (BGBl I, 1970. o.) módosított Post-Universaldienstleistungsverordnung (a postai egyetemes szolgáltatásról szóló, 1999. december 15-i rendelet; BGBl. 1999 I, 2418. o.) 1. §-a (1) bekezdésének 2. pontjában, amely a következőképpen szól:

„(1) Egyetemes szolgáltatásnak a következő postai szolgáltatások minősülnek:

[...]

(2) megcímzett csomagok szállítása, amelyek egyedi tömege nem haladja meg a 20 kilogrammot, és amelyek mérete nem haladja meg az Egyetemes Postaegyesület által elfogadott egyezményben és a megfelelő végrehajtási rendeletekben meghatározott méreteket

[...]

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

A C-203/18. sz. ügy

17 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a Deutsche Post a PostG 11. §-ának (1) bekezdése értelmében vett egyetemes postai szolgáltatónak minősül, és így a 2005. július 7-i törvénnyel módosított, a postai egyetemes szolgáltatásról szóló rendelet 1. §-ának (1) bekezdése értelmében a legfeljebb 20 kilogramm tömegű csomagok szállítását végzi. Szállításaihoz a 2,8 tonna és 3,5 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű járműveket vagy járművek kombinációit, illetve a 7,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járműveket vagy járművek kombinációit használja. Ezzel párhuzamosan, ugyanezen járművek révén a Deutsche Post biztosítja a 20 kilogrammot meghaladó tömegű – vagyis az univerzális szolgáltatás körébe nem tartozó – csomagok szállítását is, amelyek azonban a Deutsche Post adatai szerint a járművek rakományának legfeljebb 5%-át képviselik, még intenzív kézbesítési időszakban is.

18 A Deutsche Post úgy véli, hogy egyetemes szolgáltatóként az FPersV-nek az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontját átültető 18. §-a (1) bekezdése 4. pontja eltérő rendelkezésének hatálya alá tartozik. Ezért nem vonatkozik rá többek között az azon szabályok alkalmazásának kötelezettsége, amelyek a vállalkozásokat a vezetési idővel, szünetekkel és pihenőidővel kapcsolatban kötik, és amelyeket a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőknek e rendelet értelmében tiszteletben kell tartaniuk.

- 19 Ezzel szemben az illetékes német hatóságok és a tartományok szerint ez az eltérést engedő rendelkezés nem alkalmazandó, mivel a Deutsche Post olyan csomagokat is szállít, amelyek súlya meghaladja a 20 kilogrammot, vagyis az egyetemes postai szolgáltatás körébe tartozó küldeményekre alkalmazandó határértéket. Ebben az összefüggésben a Deutsche Post létesítményeiben több vizsgálatot folytattak, és vele szemben közigazgatási bírságok kiszabására irányuló eljárást indítottak.
- 20 2015. január 21-én a Deutsche Post és társai a Verwaltungsgericht Kölnhöz (kölni közigazgatási bíróság, Németország) jog fennállásának megállapítása iránti kérelmet nyújtottak be, annak érdekében, hogy ez a bíróság pontosan határozza meg az FPersV 18. §-a (1) bekezdésének 4. pontjában szereplő eltérés tartalmát, valamint állapítsa meg, hogy ezt az eltérést a szóban forgó szolgáltatásnyújtásokra is alkalmazni kell. A 2016. február 2-i ítéletével az említett bíróság a keresetet mint megalapozatlant elutasította, és többek között elfogadta a Land Nordrhein Westfalen (Észak-Rajna-Vesztfália tartomány, Németország) értelmezését, amely szerint a szóban forgó eltérést csak akkor kell alkalmazni, ha a járműveket „kizárólag” az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használják.
- 21 2016. március 7-én a Deutsche Post és társai fellebbezést nyújtottak be ezen ítélettel szemben az Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalenhez (Észak-Rajna-Vesztfália tartomány közigazgatási felsőbírósága, Németország). E bíróság rámutat, hogy az FPersV 18. §-a (1) bekezdése 4. pontjának elfogadásával a német jogalkotó az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának tartalmát szó szerint átvette, így módon az említett nemzeti rendelkezés értelmezése lényegében az uniós jog eltérést engedélyező rendelkezésének értelmezésétől függ.
- 22 Konkrétan, a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy mivel a Bíróság még nem tisztázta ezen eltérési lehetőség terjedelmét és tartalmát, ebben a szakaszban nem lehet kizárni sem a Deutsche Post és társai által előadott értelmezést, sem pedig a Land Nordrhein–Westfalen (Észak-Rajna-Vesztfália tartomány) által képviselt értelmezést. E tekintetben rámutat, hogy az e tartomány által javasolt értelmezés lehetővé tenné annak elkerülését, hogy az egyetemes postai szolgáltatást is nyújtó vállalkozás versenyelőnyre tegyen szert az ilyen szolgáltatást nem nyújtó vállalkozásokkal szemben, amelyekre ebből következően vonatkoznak a vezetési időkkkel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályok. Ugyanakkor e bíróság véleménye szerint a szóban forgó eltérést úgy lehetne értelmezni, hogy az az egyetemes postai szolgáltató számára a szolgáltatás árának és minőségének állami szabályozásából fakadó hátrány kompenzációjára irányul.
- 23 Egyébiránt, abban az esetben, ha az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának eltérést engedő rendelkezése nem követeli meg azt, hogy a járműveket vagy járművek kombinációját „kizárólag” az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használják, el kellene döntenie, hogy ez az eltérés legalábbis az egyetemes szolgáltatás körébe sorolható szállítások meghatározott arányának fennállását követeli-e meg ahhoz, hogy e járművek vagy járművek kombinációja mentesüljön a rendelet által előírt kötelezettségek alól.
- 24 Ilyen körülmények között az Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Észak-Rajna-Vesztfália tartomány közigazgatási felsőbírósága) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „(1) Úgy kell-e értelmezni az [561/2006 rendelet] 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának kivételt engedő rendelkezését, hogy az csak olyan járművekre vagy járművek kombinációjára vonatkozik, amelyeket kizárólag az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak, vagy e jogszabályi tényállás abban az esetben is megvalósulhat, ha a járműveket vagy járművek kombinációját egyaránt, illetőleg nagyrészt vagy más módon meghatározott arányban az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra is használják?

- (2) Az 1) pontban említett kivételt engedő rendelkezés keretében annak értékelésére nézve, hogy a járműveket vagy járművek kombinációját kizárólag vagy – adott esetben – egyaránt, illetőleg nagyrészt vagy más módon meghatározott arányban az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használják-e, valamely jármű vagy járművek kombinációja általános használatát kell alapul venni, vagy valamely jármű vagy járművek kombinációja konkrét használatát egy egyedi út során?”

C-374/18. sz. ügy

- 25 A C-203/18. sz. ügghöz hasonlóan az alapeljárás arra vonatkozik, hogy a Deutsche Post tiszteletben tartja-e az 561/2006 rendelet bizonyos rendelkezéseit megismétlő FPersV által előírt kötelezettségeket. Mindazonáltal a C-374/18. sz. ügyben a tények abban az értelemben különböznek, hogy csupán a 2,8 tonna és 3,5 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű járművekről vagy járművek kombinációjáról van szó.
- 26 Az UPS Deutschland és társai, mivel úgy vélték, hogy a Deutsche Post a kötelezettségeinek be nem tartásával megsértette a Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (a tisztességtelen verseny tilalmáról szóló törvény, BGBl. 2010 I, 254. o.) 3. és 3a.§-át, keresetet indítottak a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság, Németország) előtt e magatartásoktól való eltiltás és az ezekből fakadóan keletkezett kár megtérítésére irányuló kötelezettség fennállásának megállapítása iránt.
- 27 Ez a bíróság hajlik arra az álláspontra, hogy a Deutsche Post nem hivatkozhat az FPersV 18. §-a (1) bekezdésének 4. pontjában szabályozott kivételre, mivel e rendelkezés értelméből és céljából az következik, hogy a szóban forgó eltérés csak abban az esetben alkalmazható, ha kizárólag az egyetemes szolgáltatás körébe tartozó küldeményeket kézbesítik. Ugyanis a járművezetők munkakörülményeinek és a közúti biztonság javítására irányuló, az 561/2006 rendeletet a német jogrendbe hűen átültető FPersV által követett cél csak abban az esetben érhető el, ha egy erős versennyel jellemzett területen, mint a postai ágazatban, a kivételt engedő rendelkezéseket szigorúan értelmezik.
- 28 Ezenfelül, mivel az FPersV a 2,8 tonnát meghaladó, de legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek esetében az 561/2006 rendelet rendelkezéseit is átvette, felmerül a kérdés, hogy egy olyan nemzeti rendelkezés értelmezéséhez, mint az FPersV 18. §-a (1) bekezdésének 4. pontja, az uniós jogi rendelkezéseket alapul kell-e venni, és ha igen, milyen mértékben.
- 29 Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy az, hogy egyes többlétszolgáltatásokat egy postai küldeménnyel összefüggésben nyújtanak, akadályát jelenti-e annak, hogy e küldeményt úgy tekintsék, mint amely az „egyetemes szolgáltatás keretébe” tartozik. E bíróság álláspontja szerint erre a kérdésre igennel kell válaszolni. Mindazonáltal úgy véli, hogy a jogvita megoldása többek között az 561/2006 rendelet rendelkezéseinek értelmezésétől függ.
- 30 E körülmények között a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Úgy kell-e értelmezni az [561/2006 rendelet] 13. cikkének (1) bekezdését, hogy a rendelkezés csak arra az esetre engedi meg az eltéréseket [e rendelet] 5–9. cikkétől, ha a [97/67] irányelv 2. cikkének 13. pontja szerinti egyetemes szolgáltató járműve az [említett rendelet] 13. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint csak és kizárólag egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó küldeményeket szállít, vagy az [ezen] rendelet 5–9. cikkétől való eltérések abban az esetben is megengedettek, ha az érintett járművek az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó küldeményeken kívül az egyetemes szolgáltatáshoz nem tartozó további küldeményeket is szállítanak?

- 2) Amennyiben az első kérdésre adandó válasz értelmében az [561/2006] rendelet 5–9. cikkétől való eltérések abban az esetben is megengedettek, ha az érintett járművek az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó küldeményeken kívül az egyetemes szolgáltatáshoz nem tartozó további küldeményeket is szállítanak:
- Ebben az esetben legalább milyen arányúnak kell lenniük a járművel egyetemes szolgáltatás keretében szállított küldeményeknek?
 - Ebben az esetben legfeljebb milyen arányt képviselhetnek az egyetemes szolgáltatáshoz nem tartozó és a járművel az egyetemes szolgáltatások körébe tartozó küldeményekkel együtt szállított küldemények?
 - Hogyan kell az a) és b) pont szerinti megfelelő arányt minden esetben meghatározni?
 - Az a) és b) pont szerinti megfelelő arálynak az érintett jármű minden egyes útja esetében adottnak kell lennie, vagy elegendő az adott jármű valamennyi útjára vonatkozó valamely megfelelő átlagérték is?
- 3) a) Kizárólag az uniós jog alapján kell-e értelmezni valamely uniós államnak a 2,8 tonna legnagyobb össztömeget meghaladó és a 3,5 tonna legnagyobb össztömeget meg nem haladó, áruszállításra szolgáló járművek és járművek kombinációja tekintetében a vezetési időről és pihenőidőről szóló olyan nemzeti rendelkezést, amely szó szerint átveszi az [561/2006 rendelet] 13. cikke (1) bekezdésének rendelkezéseit?
- b) Alkalmazhat-e a nemzeti bíróság a szó szerinti átvétel ellenére az uniós jogból átvett rendelkezések értelmezésére uniós jogtól eltérő kritériumokat?
- 4) Ellentétes-e valamely küldeménynek a (97/67) irányelv szerinti egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó küldeményként történő besorolásával, ha ezzel összefüggésben olyan többlétszolgáltatásokat, mint:
- felvétel (meghatározott időközzel);
 - felvétel (meghatározott időközzel);
 - nagykorúság ellenőrzése;
 - utánvétel;
 - címzett fizet szolgáltatás 31,5 kg-ig
 - utánküldés szolgáltatás;
 - rendelkezés a kézbesítés megfiúsulása esetére;
 - kézbesítési nap meghatározása;
 - kézbesítési idő meghatározása;
- kínálnak?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Előzetes észrevételek

- 31 A C-203/18. sz. ügyben előterjesztett kérdések, valamint a C-374/18. sz. ügyben előterjesztett első, második és negyedik kérdés lényegében az 561/2006 rendelet, valamint a 97/67 irányelv rendelkezéseinek értelmezésére vonatkozik.
- 32 Ezzel szemben a C-374/18. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdést illetően a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság) által kifejezett kételyek abból a körülményből erednek, hogy az alapeljárás a 2,8 tonna és 3,5 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű járművekre vagy járművek kombinációira vonatkozik, vagyis olyan járművekre, amelyek nem tartoznak az 561/2006 rendelet hatálya alá. Az 561/2006 rendelet ugyanis a 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében csak olyan járművekkel történő áruszállításra vonatkozik, amelyek megengedett legnagyobb össztömege a 3,5 tonnát meghaladja.
- 33 Mindazonáltal a német jogalkotó, amely élt az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában foglalt lehetőséggel, és e rendelkezés szövegéhez ragaszkodva, az FPersV 18. §-a (1) bekezdésének 4. pontja révén az 561/2006 rendelet 13. cikkében előírt eltérést engedő rendelkezéseket az olyan járművekre is alkalmazza, amelyek nem érik el a 3,5 tonnás megengedett legnagyobb össztömeget.
- 34 E körülmények között, amint arra a főtanácsnok az indítványának 39. és 40. pontjában rámutat, a C-374/18. sz. ügyben előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdésre adandó válasz befolyásolhatja a Bíróságnak az ebben az ügyben az 561/2006 rendelet rendelkezéseinek értelmezésére vonatkozó első, második és negyedik kérdés megválaszolására kiterjedő hatáskörét. Ennélfogva mindenekelőtt e harmadik kérdést kell megvizsgálni.

A C-374/18. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdéstről

- 35 A C-374/18. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésével a Landgericht Köln (kölni regionális bíróság) lényegében arra keresi a választ, hogy az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló nemzeti rendelkezést, amely szó szerint átveszi az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának rendelkezéseit – amennyiben olyan járművekre vonatkozik, amelyek megengedett legnagyobb össztömege a 2,8 tonnát meghaladja, azonban a 3,5 tonnát nem, és amelyek így főszabály szerint nem tartoznak az 561/2006 rendelet hatálya alá – kizárólag az uniós jog alapján kell-e értelmezni, vagy pedig a nemzeti bíróság jogosult az uniós jogtól eltérő szempontokat alkalmazni egy ilyen belső jogi rendelkezés értelmezéséhez.
- 36 E kérdés megválaszolása érdekében emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság már több alkalommal kimondta, hogy hatáskörrel rendelkezik az uniós jogi rendelkezésekre vonatkozó, előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálására olyan helyzetekben, amelyekben az alapeljárás tényállása ugyan nem tartozik közvetlenül az uniós jog hatálya alá, e jog rendelkezéseit a nemzeti jog a tartalmukra való hivatkozással alkalmazandóvá teszi. Ilyen helyzetekben ugyanis egyértelmű európai uniós érdek, hogy a jövőbeli eltérő értelmezések elkerülése érdekében az uniós jogból átvett rendelkezéseket egységesen értelmezzék (lásd ebben az értelemben: 1990. október 18-i Dzodzi ítélet, C-297/88 és C-197/89, EU:C:1990:360, 37. pont; 2019. március 13-i E. ítélet, C-635/17, EU:C:2019:192, 35. és 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 37 Így igazolt az, hogy a Bíróság uniós jogi rendelkezéseket értelmezzon olyan helyzetekben, amelyek nem tartoznak az uniós jog hatálya alá, ha e rendelkezéseket a nemzeti jog közvetlenül és feltétel nélkül alkalmazhatóvá tette az ilyen helyzetekre, az ilyen helyzetek és az uniós jog hatálya alá tartozó helyzetek azonos módon történő kezelésének biztosítása érdekében (2019. március 13-i E. ítélet, C-635/17, EU:C:2019:192, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 38 A jelen ügyben azt kell megvizsgálni, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjára való, az FPersV 18. §-a (1) bekezdésének 4. pontjában szereplő utalás az előző pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében „közvetlen és feltétel nélküli”-nek minősül-e, következésképpen pedig azt, hogy az uniós jog említett rendelkezése alkalmazandó-e azokra a járművekre, amelyek az említett rendeletben meghatározott 3,5 tonnás minimum-határértéknél alacsonyabb megengedett legnagyobb össztömeg miatt nem tartoznak az említett rendelet hatálya alá.
- 39 Amint arra a főtanácsnok az indítványának 53. pontjában rámutat, az FPersV 18. §-ának szövege, miután – mind a címében, mind pedig az első mondatában – kifejezetten utal az 561/2006 és a 165/2014 rendeletre, az (1) bekezdésének 4. pontjában szó szerint megismétli az 561/2006 rendeletnek a 165/2014 rendelet 45. cikke által módosított 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eltérés tartalmát.
- 40 Ezenkívül az EUMSZ 267. cikkel létrehozott igazságügyi együttműködési rendszer keretében a nemzeti jog értelmezésére kizárólagos hatáskörrel rendelkező kérdést előterjesztő bíróság (lásd analógia útján: 2018. november 7-i K és B ítélet, C-380/17, EU:C:2018:877, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat) az előzetes döntéshozatalra utaló határozatában kifejtette, hogy az FPersV átveszi az említett rendelet rendelkezéseit, hogy azok hatályát kiterjessze a 2,8 tonna és a 3,5 tonna közé eső megengedett legnagyobb össztömegű járművekre, kifejezetten utalva az uniós jog követelményeire. Ezenkívül, amint az a C-203/18. sz. ügyben hozott előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, az FPersV 18. §-a (1) bekezdése 4. pontjának keletkezéstörténetével kapcsolatos dokumentumokból egyértelműen következik, hogy a német jogalkotó „teljes mértékben élni szándékozott az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának kivételt engedő rendelkezésével”, és ily módon harmonizálta a belső helyzetek kezelését és az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó tényállások kezelését.
- 41 Ebből következik, amint azt a főtanácsnok az indítványának 57. pontjában hangsúlyozza, hogy az FPersV 18. §-a (1) bekezdésének 4. pontja a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőkre vonatkozó, az 561/2006 rendelet által bevezetett uniós szabályozás alkalmazását az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó járműveknél kisebb megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel végzett szállításokra kiterjesztő nemzeti szabályok teljes rendszerének összefüggésébe illeszkedik.
- 42 E körülmények között az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjára történő, az FPersV 18. §-a (1) bekezdésének 4. pontjában szereplő utalás a jelen ítélet 37. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében „közvetlen és feltétel nélküli”-nek minősül, így a Bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján hatáskörrel rendelkezik a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdések megválaszolására, és az 561/2006 rendelet rendelkezéseinek az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzetre vonatkozó értelmezésére.
- 43 Egyébiránt, tekintettel arra, hogy egyértelmű érdek fűződik ahhoz, hogy a belső jogban alkalmazandóvá tett uniós jogi rendelkezést – amint a jelen ítélet 36. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból következik – egységesen értelmezzék, a kérdést előterjesztő bíróságot köti az alapügyben szóban forgó uniós jogi rendelkezések Bíróság általi értelmezése, és nem támaszkodhat más kritériumokra/szempontokra.
- 44 Következésképpen a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az olyan nemzeti jogi rendelkezést, mint amely az alapügy tárgyát képezi, amely szó szerint átveszi az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának rendelkezéseit, amennyiben az a 2,8 tonnát meghaladó, de legfeljebb

3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművekre alkalmazandó, és amelyek ennélfogva nem tartoznak az 561/2006 rendelet hatálya alá, kizárólag az uniós jog alapján – a Bíróság értelmezése szerint – kell értelmezni, amennyiben e rendelkezéseket a nemzeti jog közvetlenül és feltétel nélkül alkalmazhatóvá tette az ilyen járművekre.

A C-203/18. sz. ügyben előterjesztett kérdésekről, valamint a C-374/18. sz. ügyben előterjesztett első és második kérdésről

- 45 A C-203/18. sz. ügyben előterjesztett kérdésekkel, valamint a C-374/18. sz. ügyben előterjesztett első és második kérdéssel, amelyeket együttesen kell megvizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróságok lényegében arra várnak választ, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az abban foglalt eltérés csak olyan járművekre vagy járművek kombinációjára vonatkozik, amelyeket kizárólag az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak, vagy pedig úgy, hogy ez az eltérés akkor is alkalmazható, ha az érintett járműveket vagy járművek kombinációját nagyrészt vagy meghatározott arányban az egyetemes postai szolgáltatás körébe tartozó szállításra használják.
- 46 E kérdések megválaszolása érdekében emlékeztetni kell arra, hogy az 561/2006 rendelet célja a (17) preambulumbekzdésének és 1. cikkének megfelelően a közúti szektor tekintetében a verseny feltételeinek harmonizálása, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítása (2019. február 7-i NK ítélet, C-231/18, EU:C:2019:103, 18. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 47 Ennek érdekében e rendelet 5–9. cikke számos, a rendelet hatálya alá tartozó vezetők által tiszteletben tartandó, a vezetési időre, szünetre és pihenőidőre vonatkozó szabályt ír elő.
- 48 Konkrétan az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint a tagállamok azonban jogosultak eltéréseket engedélyezni a rendelet 5–9. cikkében előírt szabályok alól, különösen az olyan járművekre vagy járművek kombinációjára vonatkozóan, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát, és amelyeket a 97/67 irányelv 2. cikkének 13. pontjában meghatározott egyetemes postai szolgáltatók az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak.
- 49 Mivel a Németországi Szövetségi Köztársaság élt az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában biztosított lehetőséggel, az e rendelkezésben meghatározott eltérés terjedelmét kell tehát meghatározni.
- 50 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának alkalmazási feltételeit mint az e rendelet 5–9. cikkétől való eltérést, szigorúan kell értelmezni (lásd analógia útján az említett rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának második albekezdését illetően: 2011. július 28-i Seeger ítélet, C-554/09, EU:C:2011:523, 33. pont; az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének p) pontját illetően: 2019. február 7-i NK ítélet, C-231/18, EU:C:2019:103, 21. pont). Egyébiránt ezen eltérés terjedelmét az alapügyben szóban forgó szabályozás szövegére, összefüggéseire és céljaira figyelemmel kell meghatározni.
- 51 Az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának szövegét illetően meg kell jegyezni, hogy ez a rendelkezés kifejezetten az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használt járművekre vonatkozik. Így az említett rendelkezésben szereplő eltérés az érintett járművekkel történő szállítás típusától függően került megfogalmazásra, ami azt sugallja, hogy az uniós jogalkotó nem kívánta ezen eltérés hatálya alá sorolni az egyetemes postai szolgáltatók valamennyi gépjárműjét, hanem csak azokat, amelyek az egyetemes postai szolgáltatás körébe tartozó küldeményeket szállítják.

- 52 Következésképpen az alapügyben szóban forgó eltérés nem értelmezhető úgy, hogy annak hatálya kiterjed azokra a járművekre, amelyeket az egyetemes postai szolgáltatás körébe tartozó szállításokon kívül más, nem oda tartozó szállításokra is használnak.
- 53 Ezt az értelmezést nem cáfolhatják meg az említett eltéréssel kapcsolatban a Deutsche Post és a lengyel kormány részéről kifejtett azon érvek, amelyek szerint az uniós jogalkotó azon döntése, hogy a „kizárólag” kifejezést az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének e), i) és o) pontjában szereplő eltérések tekintetében alkalmazza, azt bizonyítja, hogy az uniós jogalkotónak az e rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában szereplő eltéréssel kapcsolatos szándéka nem az volt, hogy e kivétel hatályát a kizárólag az egyetemes szolgáltatás keretében küldemények szállítására használt járműveken keresztül történő szállításra korlátozza, hanem az, hogy ide sorolják azokat az eseteket is, amelyekben a járműveket csak részben használják az ilyen küldemények szállítására.
- 54 Ugyanis, amint arra lényegében a Bizottság is hivatkozik az írásbeli észrevételeiben, az, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében felsorolt valamely eltérés szövegében hiányzik a „kizárólag” kifejezés, nem feltétlenül vezet *a contrario* arra a következtetésre, hogy azt tágan kell értelmezni. E tekintetben elegendő emlékeztetni arra, hogy a Bíróság már megállapította, hogy a járműveknek az 561/2006 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében kifejezetten meghatározott céltól eltérő célra – akár csak részben – történő használata esetén az e rendelkezésben meghatározott eltérések nem alkalmazandók (lásd ebben az értelemben: 2014. március 13-i A. Karuse ítélet, C-222/12, EU:C:2014:142, 31. és 35. pont).
- 55 Ezenkívül az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott eltérésnek a Bíróság által a jelen ítélet 52. pontjában elfogadott értelmezését alátámasztja az említett rendelet célja, amelyet egy ilyen eltérés terjedelmének meghatározása szempontjából figyelembe kell venni (lásd ebben az értelemben: 2014. március 13-i A. Karuse ítélet, C-222/12, EU:C:2014:142, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 56 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy amint az a jelen ítélet 46. pontjában is megállapításra került, az 561/2006 rendelet célja a (17) preambulumbekkezdésének és az 1. cikkének megfelelően az, hogy különösen a közúti személy- és személyszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályok előírásával harmonizálja a versenyfeltételeket a közúti ágazatra vonatkozóan, és javítsa a munkavállalók szociális helyzetét, valamint a közúti biztonságot.
- 57 Márpedig az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában szereplő eltérés tág értelmezése azzal a következménnyel járhat, hogy egyrészt a Deutsche Post járművezetői – vagyis számos járművezető – már nem részesülne az 561/2006 rendeletben meghatározott munkafeltételek védelmében, ami ellentétes lenne e munkavállalók szociális helyzetének javítására irányuló célkitűzéssel. Másrészt az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eltérés ilyen kiterjesztése azzal a hatással járhat, hogy a Deutsche Post valamennyi járműjét – azaz számos járművet – olyan járművezetők vezetnék, akik jogszerűen vezethetnék pihenő nélkül hosszú órákon át, ami súlyosan veszélyeztetné a közúti biztonság javítására irányuló célkitűzést (lásd analógia útján: 2011. július 28-i Seeger ítélet, C-554/09, EU:C:2011:523, 35. és 36. pont).
- 58 Ezenkívül az alapügyben szóban forgó eltérés ilyen kiterjesztő értelmezése azzal a kockázattal járna, hogy sértené a közúti közlekedés területén a verseny torzítására alkalmas egyenlőtlenségek kiküszöbölésére irányuló célkitűzést is. Ugyanis az olyan vállalkozás, mint a Deutsche Post, amely az egyetemes postai szolgáltatás területén végzi tevékenységét, de amely más rendes postai szolgáltatást is nyújt, mindamelllett hogy az 561/2006 rendelet 5–9. cikkében előírt kötelezettségek alól mentesül, versenyelőnyre tenne szert az olyan versenytárs vállalkozásokkal szemben, mint az UPS Deutschland és társai, amelyek csupán rendes postai szolgáltatásokat nyújtanak (lásd ebben az értelemben: 2014. március 13-i A. Karuse ítélet, C-222/12, EU:C:2014:142, 32. pont).

- 59 Különösen, az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó járműveket illetően egy olyan vállalkozás, mint a Deutsche Post, a versenytárs vállalkozásokkal ellentétben megtakaríthatná a menetíró készülékeknek az általa használt járművekbe való beszereléséhez és karbantartásához kapcsolódó költségeket.
- 60 Ebből következik, hogy a C-203/18., illetve a C-374/18. sz. ügyben előterjesztett első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy az abban foglalt eltérés csak olyan járművekre vagy járművek kombinációjára vonatkozik, amelyeket kizárólag az egyetemes postai szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak.
- 61 Az e kérdésekre adott válasza tekintettel a C-203/18., illetve a C-374/18. sz. ügyben előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre nem kell válaszolni.

A C-374/18. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdéstről

- 62 A C-374/18. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 97/67 irányelv 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az a tény, hogy az olyan többletszolgáltatásokat, mint a küldemény felvétele meghatározott időközzel vagy anélkül, a nagykorúság ellenőrzése, az utánvétel, a címzett fizet szolgáltatás 31,5 kilogrammig, az utánküldés szolgáltatás, a rendelkezés a kézbesítés megfiúszulása esetére, valamint a kézbesítési nap és időpont meghatározása, a küldeménnyel összefüggésben nyújtják, akadályát jelenti annak, hogy e küldemény az e rendelkezés értelmében vett „egyetemes szolgáltatás” keretébe tartozó küldeménynek, ezáltal pedig az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eltérés alkalmazása szempontjából az „egyetemes szolgáltatás keretébe” tartozó szállításnak minősüljön.
- 63 E tekintetben a 97/67 irányelv 3. cikkének (4) és (5) bekezdéséből következik, hogy az egyetemes postai szolgáltatás, amelyet a tagállamok kötelesek biztosítani a felhasználók számára, magában foglalja legalább a legfeljebb 10 kilogramm tömegű postai csomagok gyűjtését, feldolgozását, szállítását és szétosztását, amely tömeghatárt 20 kilogrammra felemelhetnek.
- 64 Ezenkívül különösen az expressz postai szolgáltatásokat illetően emlékeztetni kell arra, hogy a 97/67 irányelv (18) preambulumbekzdésének megfelelően az e szolgáltatások és az egyetemes postai szolgáltatás közötti lényegi különbség az expressz szolgáltatások által biztosított – bármilyen formában jelentkező – és az ügyfelek által érzékelt hozzáadott értékben rejlik. Ennélfogva az ügyfelek által érzékelt többletérték meghatározásának leghatékonyabb módja annak a többletárnak a megvizsgálása, amelyet az ügyfelek hajlandóak megfizetni.
- 65 E tekintetben a Bíróság a közelmúltban megállapította, hogy az egyetemes szolgáltatásoktól mint alapszolgáltatástól meg kell különböztetni a hozzáadott értékű postai szolgáltatást, azaz amely kiegészítő szolgáltatást foglal magában. Ugyanis az expressz postai szolgáltatások az egyetemes postai szolgáltatástól az ügyfelek számára keletkező hozzáadott érték vonatkozásában különböznek, amelyért az ügyfelek vállalják a nagyobb összeg kifizetését. Az ilyen szolgáltatások sajátos, a közérdekű szolgáltatástól elkülöníthető szolgáltatásoknak felelnek meg, amelyek a gazdasági szereplők különleges szükségleteit elégítik ki, és amelyek bizonyos olyan további szolgáltatásokat követelnek meg, amelyeket a hagyományos postai szolgáltatás nem kínál (2018. május 31-i Confetra és társai ítélet, C-259/16 és C-260/16, EU:C:1918:370, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 66 A jelen ügyben, amint arra a főtanácsnok az indítványának 125. pontjában rámutat, nem vitatott, hogy a kérdést előterjesztő bíróság által felsoroltakhoz hasonló többletszolgáltatásokkal kiegészülő alapszolgáltatások hozzáadott értéket jelentenek az ügyfelek számára, akik ily módon hajlandóak magasabb árat fizetni az említett többletszolgáltatások igénybevételéért.

- 67 Ebből következik, hogy az ilyen szolgáltatások, amelyek inkább az expressz postai szolgáltatásokhoz hasonlítanak, nem tekinthetők a 97/67 irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „egyetemes szolgáltatásnak”.
- 68 A fenti megfontolásokra tekintettel a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 97/67 irányelv 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az a tény, hogy az olyan többletszolgáltatásokat, mint a küldemény felvétele meghatározott időközzel, vagy anélkül, a nagykorúság ellenőrzése, az utánvétel, a címzett fizet szolgáltatás 31,5 kilogrammig, az utánküldés szolgáltatás, a rendelkezés a kézbesítés megghiúsulása esetére, valamint a kézbesítési nap és időpont meghatározása, a küldeménnyel összefüggésben nyújtják, akadályát jelenti annak, hogy e küldemény az e rendelkezés értelmében vett „egyetemes szolgáltatás” keretébe tartozó küldeménynek, ezáltal pedig az 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eltérés alkalmazása szempontjából az „egyetemes szolgáltatás keretébe” tartozó szállításnak minősüljön.

A költségekről

- 69 Mivel ez az eljárás az alapeljárásokban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróságok előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) Az olyan nemzeti jogi rendelkezést, mint amely az alapügy tárgyát képezi, amely szó szerint átveszi a 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának rendelkezéseit, amennyiben az a 2,8 tonnát meghaladó, de legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművekre alkalmazandó, és amelyek ennél fogva nem tartoznak az 561/2006 rendelet hatálya alá, kizárólag az uniós jog alapján – a Bíróság értelmezése szerint – kell értelmezni, amennyiben e rendelkezéseket a nemzeti jog közvetlenül és feltétel nélkül alkalmazhatóvá tette az ilyen járművekre.
- 2) A 165/2014 rendelettel módosított 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy az abban foglalt eltérés csak olyan járművekre vagy járművek kombinációjára vonatkozik, amelyeket kizárólag az egyetemes postai szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak.
- 3) A 2008. február 20-i 2008/6/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1997. december 15-i 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az a tény, hogy az olyan többletszolgáltatásokat, mint a küldemény felvétele meghatározott időközzel, vagy anélkül, a nagykorúság ellenőrzése, az utánvétel, a címzett fizet szolgáltatás 31,5 kilogrammig, az utánküldés szolgáltatás, a rendelkezés a kézbesítés megghiúsulása esetére, valamint a kézbesítési nap és időpont meghatározása, a küldeménnyel összefüggésben nyújtják, akadályát jelenti annak, hogy e küldemény az e rendelkezés értelmében vett „egyetemes szolgáltatás” keretébe tartozó küldeménynek, ezáltal pedig a 165/2014 rendelettel módosított 561/2006 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének d) pontjában előírt eltérés alkalmazása szempontjából az „egyetemes szolgáltatás keretébe” tartozó szállításnak minősüljön.

Aláírások