



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

21 novembre 2019*

«Rinvio pregiudiziale – Regolamento (CE) n. 561/2006 – Trasporti su strada – Disposizioni sociali – Veicoli utilizzati per la consegna di spedizioni nell’ambito del servizio universale – Deroghe – Veicoli parzialmente utilizzati per una siffatta consegna – Direttiva 97/67/CE – Articolo 3, paragrafo 1 – “Servizio universale” – Nozione»

Nelle cause riunite C-203/18 e C-374/18,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dall’Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunale amministrativo superiore del Land Renania settentrionale-Vestfalia, Germania) (C-203/18), con decisione del 21 febbraio 2018, pervenuta in cancelleria il 20 marzo 2018, nonché dal Landgericht Köln (Tribunale regionale di Colonia, Germania) (C-374/18), con decisione del 22 maggio 2018, pervenuta in cancelleria il 7 giugno 2018, nei procedimenti

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

contro

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

e

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

contro

Deutsche Post AG (C-374/18),

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da A. Prechal, presidente di sezione, L.S. Rossi (relatrice) e J. Malenovský, giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: D. Dittert, capo unità

* Lingua processuale: il tedesco.

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 28 marzo 2019,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Deutsche Post AG e K. Leymann, da T. Mayen e B. Stamm, Rechtsanwälte;
- per il Land Nordrhein-Westfalen, da A. Baron-Barth e B. Spieles, in qualità di agenti;
- per l'UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, la DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG e il Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., da S. Maaßen e P. Pommerening, Rechtsanwälte;
- per la Deutsche Post AG, da K. Hamacher, Rechtsanwalt;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da W. Mölls e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 13 giugno 2019,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU 2006, L 102, pag. 1), come modificato dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014 (GU 2014, L 60, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 561/2006»).
- 2 Tali domande sono state presentate nell'ambito di controversie che vedono contrapposti, da un lato, l'operatore postale Deutsche Post AG e il responsabile per i trasporti della sua sede a Bonn (Germania), il sig. Leymann (in prosieguo, congiuntamente: la «Deutsche Post e a.»), al Land Nordrhein-Westfalen (causa C-203/18) e, dall'altro, l'UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, la DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG, nonché il Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., (in prosieguo, congiuntamente: l'«UPS Deutschland e a.»), all'operatore postale Deutsche Post (causa C-374/18), in merito all'applicazione, ai trasporti effettuati dai veicoli della Deutsche Post, delle norme relative ai periodi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo che devono essere osservati dai conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 561/2006

3 Ai sensi dei considerando 4, 17, 22 e 23 del regolamento n. 561/2006:

«(4) Per conseguire gli obiettivi prefissi ed evitare che [le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 relative ai periodi di guida, interruzioni e riposo dei conducenti dei veicoli addetti ai trasporti comunitari nazionali e internazionali su strada] vengano disattese è auspicabile che le suddette disposizioni vengano fatte osservare rigorosamente e uniformemente. Occorre a tal fine dettare un complesso di regole più semplici e chiare, di immediata comprensione, che possano essere facilmente interpretate e applicate tanto dalle imprese del settore quanto dalle autorità che devono farle osservare.

(...)

(17) Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore. Dato che tali disposizioni garantiscono un riposo adeguato, e tenuto conto anche dell'esperienza acquisita negli ultimi anni in materia di applicazione, un sistema di compensazione per i periodi di riposo giornalieri ridotti non è più necessario.

(...)

(22) Per incentivare il progresso sociale ed accrescere la sicurezza stradale, ogni Stato membro dovrebbe poter continuare ad adottare determinate misure che ritiene opportune.

(23) Le deroghe nazionali dovrebbero riflettere l'evoluzione nel settore del trasporto su strada e limitarsi a quegli elementi che attualmente non sono soggetti a dinamiche concorrenziali».

4 L'articolo 1, di tale regolamento così dispone:

«Il presente regolamento disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Il presente regolamento mira inoltre ad ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada».

5 L'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento enuncia quanto segue:

«Il presente regolamento si applica al trasporto su strada:

a) di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate; (...).

6 Gli articoli da 5 a 9 di detto regolamento illustrano le norme applicabili al personale viaggiante di un veicolo da trasporto, ai periodi di guida, alle interruzioni nonché ai periodi di riposo.

7 Il capo IV del medesimo regolamento, intitolato «Deroghe», contiene un articolo 13, il quale così dispone:

«1. Purché ciò non pregiudichi gli obiettivi indicati all'articolo 1, ogni Stato membro può concedere deroghe alle disposizioni degli articoli da 5 a 9 e subordinarle a condizioni individuali, per il suo territorio o, con l'accordo degli Stati interessati, per il territorio di altri Stati membri, applicabili ai trasporti effettuati impiegando:

(...)

d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, [punto] 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio [GU 1998, L 15, pag. 14] per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

Tali veicoli sono utilizzati solamente entro un raggio di cento km dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

e) veicoli operanti esclusivamente in isole di superficie non superiore a 2 300 km², che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria che consentano il passaggio di veicoli a motore;

(...)

i) veicoli da 10 a 17 posti utilizzati esclusivamente per il trasporto di passeggeri senza fini commerciali;

(...)

o) veicoli impiegati esclusivamente su strade all'interno di centri di smistamento quali porti, interporti e terminali ferroviari;

(...)).

Direttiva 97/67

8 Ai sensi del considerando 18 della direttiva 97/67, come modificata dalla direttiva 2008/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008 (GU 2008, L 52, pag. 3) (in prosieguo: la «direttiva 97/67»):

«considerando che, poiché la differenza fondamentale tra servizio di posta espressa e servizio postale universale risiede nel valore aggiunto (in qualsiasi forma) che il servizio di posta espressa rappresenta ed è percepito dal cliente, il metodo più efficace per determinare il valore supplementare percepito consiste nel tenere conto del supplemento di prezzo che il cliente è disposto a pagare, senza tuttavia incidere sui limiti di prezzo del settore riservato».

9 L'articolo 2, punto 13, di tale direttiva così dispone:

«Ai fini della presente direttiva s'intende per:

(...)

(13) fornitore del servizio universale: il fornitore di un servizio postale, pubblico o privato, che fornisce un servizio postale universale o una parte dello stesso all'interno di uno Stato membro e la cui identità è stata notificata alla Commissione a norma dell'articolo 4».

10 L'articolo 3, paragrafi 1, 4 e 5, della direttiva in parola così prevede:

«1. Gli Stati membri garantiscono che gli utilizzatori godano del diritto a un servizio universale corrispondente ad un'offerta di servizi postali di qualità determinata forniti permanentemente in tutti i punti del territorio a prezzi accessibili a tutti gli utenti.

(...)

4. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie affinché il servizio universale comprenda almeno le seguenti prestazioni:

(...)

– la raccolta, lo smistamento, il trasporto e la distribuzione dei pacchi postali fino a 10 kg;

(...)

5. Le autorità nazionali di regolamentazione possono innalzare il limite di peso di copertura del servizio universale per i pacchi postali ad una soglia non superiore ai 20 kg e stabilire regimi speciali per la distribuzione a domicilio dei pacchi postali.

(...))».

Diritto tedesco

11 Il Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (regolamento di attuazione della legge relativa agli equipaggi di trasporti stradali), del 27 giugno 2005 (BGBl. 2005 I, pag. 1882), come modificato da ultimo dal regolamento dell'8 agosto 2017 (BGBl. 2017 I, pag. 3158) (in prosieguo: il «FPersV»), è stato adottato dal Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Ministero federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo urbano, Germania) al fine di garantire l'attuazione, nell'ordinamento giuridico tedesco, del regolamento n. 561/2006.

12 Ai sensi dell'articolo 1 del FPersV, intitolato «Tempi di guida e periodi di riposo nel settore dei trasporti su strada»:

«(1) I conducenti

1. di veicoli, inclusi rimorchi o semirimorchi, che garantiscono il trasporto di merci, la cui massa massima ammissibile è superiore a 2,8 tonnellate e non supera le 3,5 tonnellate, (...)

(...)

devono rispettare i tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo conformemente agli articoli 4, da 6 a 9 e 12 del [regolamento n. 561/2006].

(2) Le disposizioni di cui al paragrafo 1 non sono applicabili

1. ai veicoli citati all'articolo 18,

(...)

(6) (...)

L'imprenditore deve

1. consegnare al conducente un numero sufficiente di appositi moduli, corrispondenti al modello riportato nell'allegato 1, per la compilazione dei registri;
2. verificare, senza ritardo, i registri al momento della loro consegna da parte del conducente e adottare immediatamente le misure necessarie per garantire il rispetto delle frasi da 1 a 5;
3. conservare i registri, in ordine cronologico e in forma leggibile, all'esterno del veicolo e per il periodo di un anno dalla loro consegna ed esibirli su richiesta dei soggetti competenti;
4. distruggere i registri una volta spirato il termine per la conservazione, al più tardi, il 31 marzo dell'anno civile successivo (...).

(...).

¹³ L'articolo 18 del FPersV, intitolato «Eccezioni conformemente ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014», dispone quanto segue:

«(1) Conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 e all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, nell'ambito di applicazione della [Fahrpersonalgesetz (legge relativa agli equipaggi di trasporti stradali), gli articoli da 5 a 9 del [regolamento n. 561/2006], nonché il regolamento (UE) n. 165/2014 non si applicano alle seguenti categorie di veicoli:

(...)

4. i veicoli o le combinazioni di veicoli la cui massa massima ammissibile non è superiore a 7,5 tonnellate, utilizzati, entro un raggio di cento km dal luogo in cui si trova l'impresa, per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale, dai fornitori di servizi postali che erogano il servizio universale come definito all'articolo 1, paragrafo 1, della Post-Universaldienstleistungsverordnung (regolamento federale sul servizio postale universale) del 15 dicembre 1999 (BGBl. 1999 I, pag. 2418), come modificato da ultimo dall'articolo 3, paragrafo 26, della legge del 7 luglio 2005 (BGBl. I, pag. 1970)], a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.

(...).

- 14 L'articolo 4, punto 1, lettera b), del Postgesetz (legge sul servizio postale) del 22 dicembre 1997 (BGBl. 1997 I, pag. 3294), come modificato da ultimo dall'articolo 169 della legge del 29 marzo 2017 (BGBl. 2017 I, pag. 626) (in prosieguo: il «PostG»), prevede quanto segue:

«1. Ai sensi della presente legge costituiscono servizi postali i seguenti servizi commerciali:

(...)

b) il trasporto di pacchi con destinatario, di peso non superiore a 20 chilogrammi ciascuno,

(...)».

- 15 Ai sensi dell'articolo 11 del PostG:

«(1) Il servizio universale costituisce l'offerta di base di servizi postali di cui all'articolo 4, punto 1, forniti in tutti i punti del territorio, di qualità determinata e a un prezzo ragionevole. Il servizio universale è limitato a servizi postali soggetti a licenza e a quelli che possono essere forniti almeno in parte, dal punto di vista della tecnica di trasporto, insieme con i servizi postali soggetti a licenza. Esso include solo quei servizi considerati generalmente indispensabili.

(2) Il governo federale è autorizzato a stabilire, con regolamento soggetto ad approvazione del Bundestag (Dieta federale, Germania) e del Bundesrat (Consiglio federale, Germania), il contenuto e la portata del servizio universale (...)».

- 16 Sul fondamento dell'articolo 11, paragrafo 2, del PostG, il governo federale ha precisato la portata del servizio universale, per quanto riguarda le spedizioni di pacchi postali, previste all'articolo 1, paragrafo 1, punto 2, della Post-Universaldienstleistungsverordnung (regolamento relativo al servizio postale universale) del 15 dicembre 1999 (BGBl. I, pag. 2418), come modificato da ultimo dall'articolo 3, paragrafo 26, della legge del 7 luglio 2005 (BGBl. 2005 I, pag. 1970), che così recita:

«(1) Per “servizio universale” si intendono i seguenti servizi postali:

(...)

2. Il trasporto di pacchi con destinatario, il cui peso non superi 20 kg cadauno e la cui dimensione non ecceda quanto stabilito dalla Convenzione postale universale e dai relativi regolamenti di attuazione,

(...)».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

Causa C-203/18

- 17 Dalla decisione di rinvio risulta che la Deutsche Post è designata come fornitore del servizio postale universale ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, del PostG ed effettua così il trasporto di pacchi postali con destinatario dal peso massimo di 20 chilogrammi, conformemente all'articolo 1, paragrafo 1, punto 2, del regolamento relativo al servizio postale universale, come modificato dalla legge del 7 luglio 2005. Essa fornisce tale servizio utilizzando veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile compresa tra 2,8 tonnellate e 3,5 tonnellate, nonché veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiori alle 7,5 tonnellate. Allo stesso tempo, e con gli stessi veicoli, la Deutsche Post assicura altresì la consegna di pacchi postali di peso superiore a 20

chilogrammi – ossia pacchi postali che non rientrano nel servizio universale –, ma che, secondo le indicazioni della stessa, non rappresentano più del 5% del carico complessivo dell'insieme dei veicoli, anche nei periodi di distribuzione intensa.

- 18 La Deutsche Post ritiene che, in quanto fornitore del servizio universale, essa rientri nella disposizione derogatoria dell'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, della FPerSV, che riprende l'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006. Pertanto, essa non sarebbe soggetta, in particolare, agli obblighi di applicazione delle regole connesse alle imprese riguardanti il tempo di guida, le interruzioni e i periodi di riposo che devono essere osservati dai conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada in forza di detto regolamento.
- 19 Per contro, secondo le competenti autorità tedesche e dei *Länder*, tale disposizione derogatoria non sarebbe applicabile alla Deutsche Post, in quanto essa trasporta anche pacchi postali il cui peso supera il limite di 20 chilogrammi, applicabile alle spedizioni rientranti nel servizio postale universale. In tali circostanze, le sedi della Deutsche Post sono già state oggetto di ispezioni e sono stati avviati nei confronti di detto operatore procedimenti che possono condurre a sanzioni amministrative.
- 20 Il 21 gennaio 2015 la Deutsche Post e a. hanno presentato dinanzi al Verwaltungsgericht Köln (Tribunale amministrativo di Colonia, Germania) una domanda di accertamento diretta a far precisare la portata della deroga prevista all'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, del FPersV e a far riconoscere che tale deroga si applica anche alle prestazioni di servizi di cui trattasi. Con sentenza del 2 febbraio 2016, la domanda è stata respinta in quanto infondata, avendo detto giudice accolto, in particolare, l'interpretazione del Land Nordrhein-Westfalen (Land Renania settentrionale-Vestfalia, Germania) secondo cui la deroga in questione si applica soltanto se i veicoli sono utilizzati «esclusivamente» ai fini della consegna di spedizioni rientranti nel servizio postale universale.
- 21 Il 7 marzo 2016 la Deutsche Post e a. hanno impugnato tale sentenza dinanzi all'Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunale amministrativo superiore del Land Renania settentrionale-Vestfalia, Germania). Tale giudice rileva che, adottando l'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, del FPersV, il legislatore tedesco ha pienamente ripreso il contenuto della deroga prevista all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, di modo che l'interpretazione della disposizione nazionale di cui trattasi dipende essenzialmente dall'interpretazione della disposizione derogatoria di diritto dell'Unione.
- 22 In particolare, il giudice del rinvio osserva che, poiché la Corte non ha ancora chiarito la portata e il contenuto di tale deroga, non sarebbe possibile, in tale fase, escludere né l'interpretazione proposta dalla Deutsche Post e a., né quella difesa dal Land Nordrhein-Westfalen (Land Renania settentrionale-Vestfalia). A tale riguardo, esso rileva che l'interpretazione sostenuta da quest'ultimo consentirebbe di evitare che in Germania un'impresa che fornisce anche il servizio postale universale possa sfruttare un vantaggio concorrenziale rispetto a un'impresa che non fornisce tale servizio e che è, pertanto, soggetta alle norme relative ai periodi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo. Tuttavia, secondo tale giudice, può essere parimenti ipotizzabile che tale vantaggio concorrenziale sia previsto per compensare lo svantaggio concorrenziale proveniente, per le imprese che forniscono il servizio postale universale, dalla regolamentazione statale dei prezzi e dalla qualità delle prestazioni di un siffatto servizio.
- 23 Inoltre, nell'ipotesi in cui la disposizione derogatoria di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006 non richiedesse che i veicoli o le combinazioni di veicoli ivi considerati siano utilizzati «esclusivamente» per consegnare le spedizioni nell'ambito del servizio universale, occorrerebbe chiarire se tale disposizione richieda quanto meno una determinata quota di spedizioni rientranti nel servizio universale affinché veicoli e combinazioni di veicoli possano essere esentati dagli obblighi imposti da tale regolamento.

24 In tali circostanze, l'Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunale amministrativo superiore del Land Renania settentrionale-Vestfalia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1. Se la disposizione derogatoria di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del [regolamento n. 561/2006] debba essere interpretata nel senso che riguardi unicamente veicoli o combinazioni di veicoli impiegati esclusivamente per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale, ovvero se sia applicabile anche laddove i veicoli o le combinazioni di veicoli siano impiegati, prevalentemente o in misura altrimenti determinata, ai fini della consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

2. Se, nel contesto della disposizione derogatoria di cui alla prima questione, al fine di valutare se i veicoli o le combinazioni di veicoli siano impiegati esclusivamente o – se del caso – in misura prevalente o altrimenti determinata per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale, occorra fare riferimento alla destinazione generale del veicolo o della combinazione di veicoli, ovvero alla destinazione concreta del veicolo o della combinazione di veicoli in un determinato tragitto».

Causa C-374/18

25 Come nella causa C-203/18, il procedimento principale verte sul rispetto, da parte della Deutsche Post, degli obblighi previsti dal FPersV, che riprende talune disposizioni del regolamento n. 561/2006. Tuttavia, nella causa C-374/18, i fatti differiscono nel senso che si tratta soltanto di veicoli o di combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile compresa tra le 2,8 tonnellate e le 3,5 tonnellate.

26 Ritenendo che il mancato rispetto da parte della Deutsche Post di tali obblighi costituisca una violazione degli articoli 3 e 3a del Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (legge contro la concorrenza sleale, BGBl. 2010 I, pag. 254), l'UPS Deutschland e a. hanno proposto un'azione in giudizio dinanzi al Landgericht Köln (Tribunale regionale di Colonia, Germania) diretta a far inibire tali prassi e a far constatare l'obbligo di risarcimento del danno conseguentemente subito.

27 Tale giudice è propenso a ritenere che la Deutsche Post non possa avvalersi dell'eccezione di cui all'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, della FPersV in quanto, come risulterebbe dal senso e dallo scopo di tale disposizione, la deroga di cui trattasi può applicarsi solo quando sono consegnate unicamente spedizioni rientranti nel servizio postale universale. Infatti, l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro degli autisti e la sicurezza stradale, perseguito dal FPersV, che riprende fedelmente nell'ordinamento giuridico tedesco il regolamento n. 561/2006, può essere raggiunto solo se, in un settore come quello postale, caratterizzato da una forte concorrenza, le eccezioni sono interpretate restrittivamente.

28 Oltre a ciò, dato che il FPersV ha del pari ripreso le disposizioni del regolamento n. 561/2006 per quanto riguarda i veicoli aventi una massa massima ammissibile superiore a 2,8 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, si pone la questione se, e in quale misura, si debba ricorrere alle disposizioni del diritto dell'Unione nell'ambito dell'interpretazione di una disposizione nazionale, quale l'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, della FPerSV.

29 Inoltre, il giudice del rinvio nutre dubbi sulla questione se la circostanza che siano fornite talune prestazioni supplementari in correlazione con una spedizione postale osti alla qualificazione di quest'ultima come spedizione effettuata «nell'ambito del servizio universale». A parere di tale giudice, detta questione deve essere risolta in senso affermativo. Tuttavia, esso ritiene che la soluzione della controversia dipenda, in particolare, dall'interpretazione da dare alle disposizioni del regolamento n. 561/2006.

30 In tali circostanze, il Landgericht Köln (Tribunale regionale di Colonia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se l'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che tale disposizione consente l'applicazione delle deroghe agli articoli da 5 a 9 del regolamento (CE) n. 561/2006 soltanto nel caso in cui un veicolo di un fornitore del servizio universale ai sensi dell'articolo 2, punto 13, della direttiva 97/67/CE trasporti, conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CE) n. 561/2006, unicamente ed esclusivamente spedizioni nell'ambito del servizio universale oppure se le deroghe agli articoli da 5 a 9 del regolamento (CE) n. 561/2006 siano applicabili anche quando i veicoli in questione, oltre alle spedizioni comprese nel servizio universale, trasportino anche altre spedizioni non riconducibili al servizio universale.
- 2) Nel caso in cui si rispondesse alla prima questione affermando che le deroghe agli articoli da 5 a 9 del regolamento (CE) n. 561/2006 sono ammesse anche qualora i veicoli interessati trasportino, oltre alle spedizioni comprese nell'ambito del servizio universale, ulteriori spedizioni non riconducibili all'ambito del servizio universale, ci si chiede:
 - a) quale debba essere, in tal caso, la quota minima delle spedizioni trasportate da un veicolo nell'ambito del servizio universale;
 - b) quale sia, in tal caso, la quota massima delle spedizioni non rientranti nell'ambito del servizio universale che sono trasportate dal veicolo unitamente alle spedizioni imputabili al servizio universale;
 - c) come si determini, di volta in volta, la corrispondente quota di cui alle lettere a) e b).
 - d) se la corrispondente quota di cui alle lettere a) e b) debba essere determinata in ogni singolo tragitto del veicolo in questione oppure se sia sufficiente un valore medio relativo all'insieme dei tragitti effettuati dal veicolo.
- 3)
 - a) Se una disposizione nazionale di uno Stato membro relativa ai tempi di guida e ai periodi di riposo per veicoli e combinazioni di veicoli adibiti al trasporto di merci di massa massima ammissibile superiore a 2,8 tonnellate ma inferiore a 3,5 tonnellate, che riproduce il testo delle disposizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006, debba essere interpretata esclusivamente ai sensi del diritto dell'Unione.
 - b) Se un giudice nazionale, nonostante la riproduzione letterale delle disposizioni dell'Unione, possa applicare criteri differenti per l'interpretazione delle disposizioni derivanti dal diritto dell'Unione.
4. Se osti alla qualificazione di una spedizione come spedizione nell'ambito del servizio universale ai sensi della direttiva 97/67 la circostanza che, in relazione a tale spedizione, vengano offerti i seguenti servizi aggiuntivi:
 - ritiro (senza fascia oraria);
 - ritiro (con fascia oraria);
 - controllo visivo dell'età;
 - contrassegno;
 - spedizione a carico del destinatario fino a 31,5 chilogrammi,
 - servizio di inoltra a un nuovo indirizzo;
 - istruzioni in caso di mancata consegna;
 - consegna nel giorno prescelto;

- consegna nell'orario prescelto».

Sulle questioni pregiudiziali

Osservazioni preliminari

- 31 Le questioni nella causa C-203/18 nonché la prima, la seconda e la quarta questione nella causa C-374/18 vertono, in sostanza, sull'interpretazione delle disposizioni del regolamento n. 561/2006 nonché della direttiva 97/67.
- 32 Per contro, per quanto riguarda la terza questione, nella causa C-374/18, i dubbi sollevati dal Landgericht Köln (Tribunale regionale di Colonia) trovano la loro origine nella circostanza che la controversia di cui al procedimento principale verte su veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile compresa tra 2,8 tonnellate e 3,5 tonnellate, vale a dire su veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006. Infatti, conformemente al suo articolo 2, paragrafo 1, lettera a), il regolamento n. 561/2006 si applica soltanto al trasporto di merci con veicoli la cui massa massima ammissibile supera le 3,5 tonnellate.
- 33 Tuttavia, il legislatore tedesco, che si è avvalso della facoltà prevista dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, attenendosi strettamente alla lettera di tale disposizione, per mezzo dell'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, del FPersV, applica parimenti ai veicoli che non raggiungono la massa di 3,5 tonnellate le disposizioni derogatorie previste a detto articolo 13 del regolamento n. 561/2006.
- 34 In tali circostanze, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 39 e 40 delle sue conclusioni, la risposta alla terza questione pregiudiziale nella causa C-374/18 può avere conseguenze sulla competenza della Corte a rispondere alla prima, alla seconda e alla quarta questione in tale causa, vertenti sull'interpretazione delle disposizioni del regolamento n. 561/2006. Pertanto, occorre esaminare in primo luogo la terza questione.

Sulla terza questione nella causa C-374/18

- 35 Con la sua terza questione nella causa C-374/18, il Landgericht Köln (Tribunale regionale di Colonia) chiede, in sostanza, se una disposizione del diritto nazionale, come quella di cui trattasi nei procedimenti principali, che riprende letteralmente le disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, nei limiti in cui si applica a veicoli aventi una massa massima superiore a 2,8 tonnellate, ma non superiore a 3,5 tonnellate, e che, pertanto, non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, debba essere interpretata esclusivamente sul fondamento del diritto dell'Unione o se un giudice nazionale possa applicare criteri diversi da quelli del diritto dell'Unione per interpretare una siffatta disposizione interna.
- 36 Al fine di rispondere a tale questione, occorre ricordare che la Corte si è ripetutamente dichiarata competente a statuire su una domanda di pronuncia pregiudiziale vertente su disposizioni del diritto dell'Unione, in situazioni in cui, anche se i fatti del procedimento principale non rientrano direttamente nell'ambito di applicazione di tale diritto, le disposizioni di detto diritto sono state rese applicabili dal diritto nazionale in forza di un rinvio operato da quest'ultimo al contenuto delle medesime. Infatti, in simili situazioni, sussiste un interesse certo dell'Unione europea a che, per evitare future divergenze d'interpretazione, le disposizioni riprese dal diritto dell'Unione ricevano un'interpretazione uniforme (v., in tal senso, sentenze del 18 ottobre 1990, Dzodzi, C-297/88 e C-197/89, EU:C:1990:360, punto 37, e del 13 marzo 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, punti 35 e 36 nonché giurisprudenza ivi citata).

- 37 Pertanto, un'interpretazione, da parte della Corte, di disposizioni del diritto dell'Unione in situazioni non rientranti nell'ambito di applicazione di queste ultime si giustifica quando tali disposizioni sono state rese applicabili a siffatte situazioni dal diritto nazionale in modo diretto e incondizionato, al fine di assicurare un trattamento identico a dette situazioni e a quelle rientranti nell'ambito di applicazione di tali disposizioni (sentenza del 13 marzo 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, punto 37 e giurisprudenza ivi citata).
- 38 Nel caso di specie, occorre verificare se il rinvio all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, operato dall'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, del FPersV, debba essere qualificato come «diretto e incondizionato», ai sensi della giurisprudenza citata al punto precedente, e, di conseguenza, se detta disposizione del diritto dell'Unione sia resa applicabile ai veicoli che, a motivo di una massa massima ammissibile inferiore al limite minimo di 3,5 tonnellate fissata da detto regolamento, non rientrano nell'ambito di applicazione di quest'ultimo.
- 39 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 53 delle sue conclusioni, la formulazione dell'articolo 18 del FPersV, dopo aver fatto esplicito riferimento, sia nella propria rubrica sia nella prima frase, ai regolamenti n. 561/2006 e n. 165/2014, riproduce parola per parola, senza alcuna variazione, al suo paragrafo 1, punto 4, il contenuto della deroga prevista all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, come modificato dall'articolo 45 del regolamento n. 165/2014.
- 40 Inoltre, il giudice del rinvio, l'unico competente a interpretare il diritto nazionale nell'ambito del sistema di cooperazione giudiziaria istituito dall'articolo 267 TFUE (v, per analogia, sentenza del 7 novembre 2018, K e B, C-380/17, EU:C:2018:877, punto 37, nonché giurisprudenza ivi citata), ha precisato nella decisione di rinvio che il FPersV riprende le disposizioni di tale regolamento, per estenderle ai veicoli con una massa massima ammissibile compresa tra 2,8 e 3,5 tonnellate, facendo esplicito riferimento ai requisiti del diritto dell'Unione. Inoltre, come risulta dalla decisione di rinvio nella causa C-203/18, dai documenti relativi alla genesi dell'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, del FPersV emerge chiaramente che il legislatore tedesco «ha inteso avvalersi pienamente dell'eccezione di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006» ed ha così armonizzato il trattamento delle situazioni interne con quello delle situazioni contemplate dal regolamento n. 561/2006.
- 41 Ne discende, come sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 57 delle sue conclusioni, che l'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, del FPersV si inserisce nel contesto di un sistema completo di norme nazionali che estende l'applicazione del regime giuridico dell'Unione relativo ai periodi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo, predisposto dal regolamento n. 561/2006, ai trasporti effettuati mediante veicoli la cui massa massima ammissibile è inferiore a quella dei veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006.
- 42 In tali circostanze, il rinvio all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, operato all'articolo 18, paragrafo 1, punto 4, del FPersV, deve essere qualificato come «diretto e incondizionato», ai sensi della giurisprudenza citata al punto 37 della presente sentenza, cosicché la Corte è competente, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, a rispondere alle questioni sollevate dal giudice del rinvio e a interpretare così le disposizioni del regolamento n. 561/2006, in una situazione come quella di cui al procedimento principale.
- 43 Peraltro, in considerazione dell'esistenza di un interesse certo a che una siffatta disposizione del diritto dell'Unione resa applicabile nel diritto interno riceva, come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 36 della presente sentenza, un'interpretazione uniforme, il giudice del rinvio è vincolato dall'interpretazione delle disposizioni del diritto dell'Unione di cui trattasi nei procedimenti principali fornita dalla Corte e non può basarsi su altri criteri.

44 Di conseguenza, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che una disposizione del diritto nazionale, come quella di cui trattasi nei procedimenti principali, che riprende letteralmente le disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, nei limiti in cui si applica a veicoli aventi una massa massima ammissibile superiore a 2,8 tonnellate, ma non superiore a 3,5 tonnellate e che, pertanto, non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, deve essere interpretata esclusivamente sul fondamento del diritto dell'Unione, come interpretato dalla Corte, qualora tali disposizioni siano state rese applicabili a siffatti veicoli dal diritto nazionale in modo diretto e incondizionato.

Sulle questioni pregiudiziali nella causa C-203/18 e sulla prima e seconda questione nella causa C-374/18

45 Con le questioni nella causa C-203/18 e la prima e seconda questione nella causa C-374/18, che occorre esaminare congiuntamente, i giudici del rinvio chiedono, in sostanza, se l'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che la deroga ivi prevista riguarda soltanto i veicoli o le combinazioni di veicoli utilizzati esclusivamente, durante un'operazione di trasporto determinata, ai fini della consegna di spedizioni nell'ambito del servizio postale universale o che tale deroga è applicabile anche qualora i veicoli o le combinazioni di veicoli interessati siano utilizzati principalmente o in una proporzione definita ai fini della consegna di spedizioni rientranti nel servizio postale universale.

46 Al fine di rispondere a tali questioni, occorre ricordare che, conformemente al suo considerando 17 e al suo articolo 1, il regolamento n. 561/2006 ha come obiettivi l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza relative al settore stradale e il miglioramento delle condizioni di lavoro nonché della sicurezza stradale (sentenza del 7 febbraio 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punto 18 e giurisprudenza ivi citata).

47 A tal fine, gli articoli da 5 a 9 di detto regolamento prevedono una serie di norme che disciplinano i periodi di guida, le interruzioni, nonché i periodi di riposo che devono essere osservati dai conducenti dei veicoli che rientrano nel suo ambito di applicazione.

48 In forza, in particolare, dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, gli Stati membri sono tuttavia autorizzati a concedere deroghe a dette norme previste agli articoli da 5 a 9 di tale regolamento, applicabili in particolare ai trasporti effettuati da veicoli o da una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori del servizio universale, di cui all'articolo 2, punto 13), della direttiva 97/67, per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

49 Poiché la Repubblica federale di Germania ha esercitato la facoltà concessa dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, occorre determinare la portata della deroga prevista da tale disposizione.

50 A tale riguardo, occorre sottolineare che, in quanto deroga agli articoli da 5 a 9 del regolamento n. 561/2006, le condizioni di applicazione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), primo comma, di tale regolamento devono essere interpretate restrittivamente [v., per analogia, per quanto riguarda l'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), secondo comma, di detto regolamento, sentenza del 28 luglio 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punto 33 e, per quanto riguarda l'articolo 13, paragrafo 1, lettera p), del regolamento n. 561/2006, sentenza del 7 febbraio 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punto 21]. Inoltre, la portata di tale deroga deve essere determinata tenendo conto del tenore letterale, del contesto e delle finalità della normativa di cui trattasi nei procedimenti principali.

- 51 Per quanto riguarda la formulazione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, si deve osservare che tale disposizione riguarda espressamente i veicoli utilizzati per consegnare «spedizioni nell'ambito del servizio universale». Pertanto, la deroga enunciata a detta disposizione è circoscritta in funzione del tipo di spedizioni effettuate con i veicoli interessati, il che suggerisce che il legislatore dell'Unione non intendeva includere nell'ambito di applicazione di tale deroga tutti i veicoli dei fornitori del servizio postale universale, ma soltanto quelli che trasportano spedizioni imputabili al servizio postale universale.
- 52 Di conseguenza, la deroga di cui trattasi nei procedimenti principali non può essere interpretata nel senso che comprende i veicoli utilizzati per consegnare, oltre alle spedizioni imputabili al servizio postale universale, altre spedizioni non rientranti in un siffatto servizio.
- 53 Tale interpretazione non può essere inficiata dagli argomenti relativi al contesto della suddetta deroga, esposti dalla Deutsche Post e dal governo polacco, secondo i quali la scelta del legislatore dell'Unione di utilizzare il termine «esclusivamente» per quanto riguarda le deroghe di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettere e), i) e o), del regolamento n. 561/2006 dimostrerebbe che l'intenzione del legislatore dell'Unione, per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), di tale regolamento, era non già di restringere l'ambito di applicazione di tale eccezione ai trasporti effettuati mediante veicoli utilizzati esclusivamente per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale, bensì di inserirvi anche i casi in cui i veicoli sono utilizzati solo parzialmente per la consegna di tali spedizioni.
- 54 Infatti, come fatto valere in sostanza dalla Commissione nelle sue osservazioni scritte, la mancanza del termine «esclusivamente» nel testo di una delle deroghe elencate all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006 non deve necessariamente condurre a concludere a contrario che questa richieda un'interpretazione ampia. A tale riguardo, è sufficiente ricordare che la Corte ha già dichiarato che, in caso di utilizzo, anche solo parziale, dei veicoli per fini diversi da quelli espressamente previsti dall'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006, le deroghe previste da tale disposizione non si applicano (v., in tal senso, sentenza del 13 marzo 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punti 31 e 35).
- 55 Inoltre, l'interpretazione della deroga enunciata all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, accolta dalla Corte al punto 52 della presente sentenza, è avvalorata dalle finalità del suddetto regolamento, di cui occorre tener conto al fine di determinare la portata di tale deroga (v., in tal senso, sentenza del 13 marzo 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, punto 28 e giurisprudenza ivi citata).
- 56 A tale riguardo, occorre ricordare che, come rilevato al punto 46 della presente sentenza, conformemente al suo considerando 17 e al suo articolo 1, il regolamento n. 561/2006 ha l'obiettivo di armonizzare le condizioni di concorrenza riguardo al trasporto su strada nonché di migliorare le condizioni sociali dei lavoratori e la sicurezza stradale, imponendo, segnatamente, norme relative ai periodi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo che devono essere osservati dai conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada.
- 57 Orbene, un'interpretazione ampia della deroga enunciata all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006 potrebbe avere la conseguenza che, da un lato, i conducenti della Deutsche Post, vale a dire un elevato numero di conducenti, non beneficerebbe più della tutela delle proprie condizioni di lavoro, quale prevista dal regolamento n. 561/2006, il che sarebbe in contrasto con l'obiettivo di migliorare le condizioni sociali di tali lavoratori. Dall'altro lato, una siffatta estensione della deroga prevista all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006 può far sì che tutti i veicoli della Deutsche Post, vale a dire un gran numero di veicoli, potrebbe legalmente essere condotto da siffatti conducenti per lunghe ore senza effettuare periodi di riposo, il che sarebbe idoneo a pregiudicare seriamente l'obiettivo del miglioramento della sicurezza stradale (v., per analogia, sentenza del 28 luglio 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punti 35 e 36).

- 58 Inoltre, una siffatta interpretazione estensiva della deroga di cui trattasi nei procedimenti principali rischierebbe di pregiudicare anche l'obiettivo consistente nell'eliminare le disparità atte a provocare distorsioni della concorrenza nel settore del trasporto su strada. Infatti, un'impresa come la Deutsche Post che eserciti le proprie attività nel settore del servizio postale universale, ma che fornisca altresì altri servizi postali ordinari, pur essendo esente dagli obblighi previsti dagli articoli da 5 a 9 del regolamento n. 561/2006, fruirebbe in tal modo di un vantaggio concorrenziale rispetto alle imprese concorrenti, quali la UPS Deutschland e a., che forniscono soltanto servizi postali ordinari (v., in tal senso, in particolare, sentenza del 13 marzo 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punto 32).
- 59 In particolare, per quanto riguarda i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, un'impresa quale la Deutsche Post potrebbe fare risparmio dei costi connessi all'installazione e alla manutenzione di tachigrafi sui veicoli che utilizza, rispetto alle altre imprese concorrenti.
- 60 Ne consegue che occorre rispondere alla prima questione, rispettivamente, nelle cause C-203/18 e C-374/18, dichiarando che l'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che la deroga ivi prevista riguarda soltanto i veicoli o le combinazioni di veicoli utilizzati esclusivamente, durante un'operazione di trasporto determinata, ai fini della consegna di spedizioni nell'ambito del servizio postale universale.
- 61 Tenuto conto della risposta fornita a tali questioni, non occorre rispondere alla seconda questione pregiudiziale, rispettivamente, nelle cause C-203/18 e C-374/18.

Sulla quarta questione nella causa C-374/18

- 62 Con la sua quarta questione, nella causa C-374/18, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 97/67 debba essere interpretato nel senso che il fatto che prestazioni supplementari, come il ritiro con o senza fascia oraria, il controllo visivo dell'età, il contrassegno, la spedizione a carico del destinatario fino a 31,5 chilogrammi, il servizio di inoltro a un nuovo indirizzo, le istruzioni in caso di mancata consegna, nonché la scelta del giorno e dell'orario, siano fornite in correlazione con una spedizione osti a considerare la stessa come una spedizione effettuata nell'ambito del «servizio universale» ai sensi di tale disposizione e, pertanto, come una spedizione consegnata «nell'ambito del servizio universale» ai fini dell'applicazione della deroga prevista all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006.
- 63 A tale riguardo, risulta anzitutto dall'articolo 3, paragrafi 4 e 5, della direttiva 97/67, che il servizio postale universale che gli Stati membri sono obbligati a garantire agli utenti comprende almeno la raccolta, lo smistamento, il trasporto e la distribuzione dei pacchi postali fino a 10 kg, limite che può essere innalzato fino a 20 kg.
- 64 Inoltre, si deve ricordare, per quanto riguarda specificamente i servizi di posta espressa, che, conformemente al considerando 18 della direttiva 97/67, la differenza essenziale tra tali servizi e il servizio postale universale risiede nel valore aggiunto, in qualsiasi forma, che il servizio di posta espressa rappresenta per i clienti ed è percepito dai medesimi. Pertanto, il metodo più efficace per determinare il valore aggiunto percepito dai clienti consiste nel tenere conto del supplemento di prezzo che questi sono disposti a pagare.
- 65 A tale riguardo, la Corte ha recentemente dichiarato che una spedizione con valore aggiunto, vale a dire una spedizione accompagnata da una prestazione supplementare, deve essere distinta dal servizio universale quale servizio di base. Infatti, i servizi di posta espressa si differenziano dal servizio postale universale per il loro valore aggiunto fornito ai clienti, per il quale essi accettano di pagare di più. Prestazioni del genere corrispondono a servizi specifici, scindibili dal servizio di interesse pubblico,

rispondenti ad esigenze specifiche di operatori economici e che richiedono prestazioni supplementari che il servizio postale tradizionale non offre (sentenza del 31 maggio 2018, Confetra e a., da C-259/16 a C-260/16, EU:C:2018:370, punto 38 e giurisprudenza ivi citata).

- 66 Nel caso di specie, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 125 delle sue conclusioni, è pacifico che servizi di base accompagnati da prestazioni supplementari, come quelle elencate dal giudice del rinvio, sono idonei a fornire un valore aggiunto ai clienti, che sono quindi disposti a pagare un prezzo maggiore per beneficiare di dette prestazioni supplementari.
- 67 Ne consegue che tali servizi, che sono affini piuttosto a servizi di posta espressa, non possono essere considerati come rientranti nel «servizio universale», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 97/67.
- 68 Tenuto conto delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla quarta questione dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 97/67 deve essere interpretato nel senso che il fatto che prestazioni supplementari – come il ritiro con o senza fascia oraria, il controllo visivo dell'età, il contrassegno, la spedizione a carico del destinatario fino a 31,5 chilogrammi, il servizio di inoltra a un nuovo indirizzo, le istruzioni in caso di mancata consegna, nonché la scelta del giorno e dell'orario – siano fornite in correlazione con una spedizione o sta a considerare la stessa come una spedizione effettuata nell'ambito del «servizio universale» ai sensi di tale disposizione e, pertanto, come una spedizione consegnata «nell'ambito del servizio universale» ai fini dell'applicazione della deroga prevista all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006.

Sulle spese

- 69 Nei confronti delle parti nei procedimenti principali la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi ai giudici nazionali, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

- 1) **Una disposizione del diritto nazionale, come quella di cui trattasi nei procedimenti principali, che riprende letteralmente le disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, come modificato dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, nei limiti in cui si applica a veicoli aventi una massa massima ammissibile superiore a 2,8 tonnellate, ma non superiore a 3,5 tonnellate e che, pertanto, non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, come modificato dal regolamento n. 165/2014, deve essere interpretata esclusivamente sul fondamento del diritto dell'Unione, come interpretato dalla Corte, qualora tali disposizioni siano state rese applicabili a siffatti veicoli dal diritto nazionale in modo diretto e incondizionato.**
- 2) **L'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, come modificato dal regolamento n. 165/2014, deve essere interpretato nel senso che la deroga ivi prevista riguarda soltanto i veicoli o le combinazioni di veicoli utilizzati esclusivamente, durante un'operazione di trasporto determinata, ai fini della consegna di spedizioni nell'ambito del servizio postale universale.**

- 3) **L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio, come modificata dalla direttiva 2008/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, deve essere interpretato nel senso che il fatto che prestazioni supplementari – come il ritiro con o senza fascia oraria, il controllo visivo dell'età, il contrassegno, la spedizione a carico del destinatario fino a 31,5 chilogrammi, il servizio di inoltra a un nuovo indirizzo, le istruzioni in caso di mancata consegna, nonché la scelta del giorno e dell'orario – siano fornite in correlazione con una spedizione osta a considerare la stessa come una spedizione effettuata nell'ambito del «servizio universale» ai sensi di tale disposizione e, pertanto, come una spedizione consegnata «nell'ambito del servizio universale» ai fini dell'applicazione della deroga prevista all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), del regolamento n. 561/2006, come modificato dal regolamento n. 165/2014.**

Firme