



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

21 november 2019*

„Prejudiciële verwijzing – Verordening (EG) nr. 561/2006 – Wegvervoer – Sociale bepalingen – Voertuigen die worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele postdienst – Uitzonderingen – Voertuigen die deels voor een dergelijke bezorging worden gebruikt – Richtlijn 97/67/EG – Artikel 3, lid 1 – ‚Universele dienst’ – Begrip”

In de gevoegde zaken C-203/18 en C-374/18,

betreffende verzoeken om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (hoogste bestuursrechter van de deelstaat Noordrijn-Westfalen, Duitsland) (C-203/18) bij beslissing van 21 februari 2018, ingekomen bij het Hof op 20 maart 2018, en door het Landgericht Köln (rechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland) (C-374/18) bij beslissing van 22 mei 2018, ingekomen bij het Hof op 7 juni 2018, in de procedures

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

tegen

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

en

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

tegen

Deutsche Post AG (C-374/18),

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: A. Prechal, kamerpresident, L. S. Rossi (rapporteur) en J. Malenovský, rechters,

advocaat-generaal: P. Pikamäe,

* Procestaal: Duits.

griffier: D. Dittert, hoofd van een administratieve eenheid,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 28 maart 2019,

gelet op de opmerkingen van:

- Deutsche Post AG en Klaus Leymann, vertegenwoordigd door T. Mayen en B. Stamm, Rechtsanwalte,
- het Land Nordrhein-Westfalen, vertegenwoordigd door A. Baron-Barth en B. Spieles als gemachtigden,
- UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG en Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., vertegenwoordigd door S. Maaßen en P. Pommerening, Rechtsanwalte,
- Deutsche Post AG, vertegenwoordigd door K. Hamacher, Rechtsanwalt,
- de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door W. Molls en J. Hottiaux als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 13 juni 2019,

het navolgende

Arrest

- 1 De verzoeken om een prejudiciële beslissing betreffen de uitlegging van artikel 13, lid 1, onder d), van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB 2006, L 102, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 (PB 2014, L 60, blz. 1) (hierna: „verordening nr. 561/2006”).
- 2 Deze verzoeken zijn ingediend in het kader van gedingen tussen enerzijds het postbedrijf Deutsche Post AG en de voor het vervoer verantwoordelijke van haar vestiging te Bonn (Duitsland), Klaus Leymann (hierna gezamenlijk: „Deutsche Post e.a.”), en anderzijds het Land Nordrhein-Westfalen (deelstaat Noordrijn-Westfalen, Duitsland) (zaak C-203/18), en tussen enerzijds UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG en het Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (hierna gezamenlijk: „UPS Deutschland e.a.”) en anderzijds het postbedrijf Deutsche Post (zaak C-374/18), over de toepassing van de voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen op vervoer dat wordt verricht met voertuigen van Deutsche Post.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Verordening nr. 561/2006

3 In de overwegingen 4, 17, 22 en 23 van verordening nr. 561/2006 staat te lezen:

„(4) Een effectieve en uniforme naleving van [de bepalingen van verordening (EEG) nr. 3820/85 betreffende rijtijden, onderbrekingen en rusttijden voor bestuurders in het nationale en internationale wegvervoer binnen de Gemeenschap] is wenselijk om de doelstellingen daarvan te bereiken en om de toepassing van deze voorschriften geen slechte reputatie te bezorgen. Er is derhalve een duidelijker en eenvoudiger samenstel van voorschriften noodzakelijk die gemakkelijker kunnen worden begrepen, geïnterpreteerd en toegepast door zowel de sector van het wegvervoer als de met de handhaving belaste instanties.

[...]

(17) Deze verordening strekt tot verbetering van de sociale omstandigheden van de werknemers op wie ze van toepassing is, alsmede tot verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen. Dit gebeurt vooral aan de hand van bepalingen in verband met de maximum rijtijd per dag, per week en per periode van twee opeenvolgende weken, de bepaling die een bestuurder verplicht om ten minste één keer per periode van twee opeenvolgende weken minstens één normale wekelijkse rusttijd te nemen en de bepalingen die voorschrijven dat een dagelijkse rusttijd in geen geval minder dan negen aaneengesloten uren mag duren. Omdat dit maatregelenpakket voldoende rust garandeert, en rekening houdend met de handhavingspraktijken van de voorbije jaren, is een regeling voor de compensatie van verkorte dagelijkse rusttijden niet langer nodig.

[...]

(22) Teneinde de sociale vooruitgang te bevorderen en de verkeersveiligheid te verbeteren, moet elke lidstaat het recht behouden om bepaalde passende maatregelen te treffen.

(23) De nationale uitzonderingen dienen de veranderingen in de sector van het wegvervoer te weerspiegelen en moeten beperkt blijven tot die elementen welke thans niet aan concurrentiedruk onderhevig zijn.”

4 Artikel 1 van deze verordening luidt:

„Deze verordening geeft voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen, met als doel de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende wijzen van vervoer over land te harmoniseren, met name met betrekking tot de wegvervoersector, en ter verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid. De verordening heeft tevens tot doel betere controle en handhaving door de lidstaten en betere arbeidsomstandigheden in de wegvervoerssector te bevorderen.”

5 In artikel 2, lid 1, onder a), van die verordening is bepaald:

„1. Deze verordening is van toepassing op wegvervoer:

a) van goederen waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, [die] van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 3,5 ton bedraagt”.

6 In de artikelen 5 tot en met 9 van verordening nr. 561/2006 zijn de voorschriften vastgesteld die gelden voor de bemanning van een voertuig alsook voor de rijtijd, de onderbrekingen en de rusttijden.

7 Hoofdstuk IV („Uitzonderingen”) van diezelfde verordening bevat artikel 13. Daarin staat te lezen:

„1. Mits geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van artikel 1, mag elke lidstaat voor zijn eigen grondgebied of, met instemming van de betrokken staat, voor het grondgebied van een andere lidstaat uitzonderingen toestaan op de artikelen 5 tot en met 9, en deze uitzonderingen laten afhangen van bijzondere voorwaarden, voor vervoer dat wordt verricht met:

[...]

d) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 7,5 ton, die worden gebruikt door leveranciers van de universele dienst als gedefinieerd in artikel 2, [punt] 13, van richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst [(PB 1998, L 15, blz. 14)] voor het bezorgen van goederen in het kader van de universele dienst.

Deze voertuigen mogen alleen binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf worden gebruikt en op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

e) voertuigen die uitsluitend rijden op eilanden waarvan de oppervlakte niet meer dan 2 300 km² bedraagt en die niet met de rest van het nationale grondgebied zijn verbonden door een brug, een wad of een tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen;

[...]

i) voertuigen met 10 tot 17 zitplaatsen die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel personenvervoer;

[...]

o) voertuigen die uitsluitend gebruikt worden op wegen binnen hubfaciliteiten, zoals havens, intermodale overslagcentra en spoorwegterminals;

[...]”

Richtlijn 97/67

8 Overweging 18 van richtlijn 97/67, zoals gewijzigd bij richtlijn 2008/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 (PB 2008, L 52, blz. 3) (hierna: „richtlijn 97/67”) luidt:

„Overwegende dat, gezien het feit dat het wezenlijke verschil tussen exprespost en universele postdiensten ligt in de waarde (in welke vorm dan ook) die de leveranciers van exprespostdiensten hebben toegevoegd en die de klanten hebben waargenomen, de waargenomen extra waarde het best kan worden bepaald door uit te gaan van de extra prijs die klanten bereid zijn te betalen, evenwel met inachtneming van de maximumprijs van de voorbehouden diensten die moet worden aangehouden”.

9 Artikel 2, punt 13, van deze richtlijn bepaalt:

„In deze richtlijn wordt verstaan onder:

[...]

13. aanbieder van de universele dienst: de publieke of particuliere aanbieder van postdiensten die in een lidstaat een universele postdienst of een deel daarvan aanbiedt, en waarvan de identiteit overeenkomstig artikel 4 aan de Commissie is meegedeeld”.

10 In artikel 3, leden 1, 4 en 5, van die richtlijn staat te lezen:

„1. De lidstaten zorgen ervoor dat de gebruikers het recht genieten op een universele dienst welke inhoudt dat op alle punten van het grondgebied permanent postdiensten van een bepaalde kwaliteit worden aangeboden tegen prijzen die voor alle gebruikers betaalbaar zijn.

[...]

4. Elke lidstaat treft de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de universele dienst ten minste de volgende prestaties omvat:

[...]

– het ophalen, het sorteren, het vervoeren en de distributie van postpakketten tot 10 kg;

[...]

5. De nationale regelgevende instanties kunnen de drempel voor de onder de universele dienst vallende postpakketten optrekken tot maximaal 20 kg en kunnen bijzondere regelingen treffen voor de bestelling aan huis van dergelijke postpakketten.

[...]”

Duits recht

11 De Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (besluit ter uitvoering van de wet op het rijdend personeel) van 27 juni 2005 (BGBl. 2005 I, blz. 1882), zoals laatstelijk gewijzigd bij het besluit van 8 augustus 2017 (BGBl. 2017 I, blz. 3158) (hierna: „FPersV”), is door het Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (bondsministerie van Vervoer, Openbare Werken en Stadsontwikkeling, Duitsland) vastgesteld om de uitvoering van verordening nr. 561/2006 in de Duitse rechtsorde te waarborgen.

12 In § 1 FPersV, met als opschrift „Rij- en rusttijden in het wegvervoer”, staat te lezen:

„(1) Bestuurders

1. van voertuigen voor het bezorgen van goederen waarbij de toegestane maximummassa van deze voertuigen, die van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 2,8 ton en ten hoogste 3,5 ton bedraagt, [...]

[...]

moeten zich houden aan de in de artikelen 4, 6 tot en met 9 en 12 van [verordening nr. 561/2006] vervatte voorschriften voor rijtijden, onderbrekingen en rusttijden.

(2) Lid 1 is niet van toepassing op:

1. de in § 18 vermelde voertuigen,

[...]

(6) [...]

De ondernemer moet

1. de bestuurder in voldoende aantal aan het model in bijlage 1 beantwoordende passende formulieren ter beschikking stellen voor het registreren van gegevens,
2. de geregistreerde gegevens na overlegging ervan door de bestuurder onverwijld controleren en onverwijld maatregelen treffen die vereist zijn om te waarborgen dat de leden 1 tot en met 5 worden nageleefd;
3. de geregistreerde gegevens na overlegging ervan door de bestuurder een jaar lang in chronologische volgorde en in leesbare vorm buiten het voertuig bewaren en op verzoek van daartoe bevoegde personen overleggen, en
4. de geregistreerde gegevens na afloop van de bewaringstermijn – tot en met 31 maart van het daaropvolgende kalenderjaar – vernietigen [...].

[...]”

¹³ § 18 FPersV, met als opschrift „Uitzonderingen op grond van verordening (EG) nr. 561/2006 en verordening (EU) nr. 165/2014”, bepaalt:

„(1) Krachtens artikel 13, lid 1, van verordening (EG) nr. 561/2006 en artikel 3, lid 2, van verordening (EU) nr. 165/2014 zijn de volgende categorieën voertuigen, binnen de werkingssfeer van het [Fahrpersonalgesetz (wet op het rijdend personeel)], uitgesloten van de toepassing van de artikelen 5 tot en met 9 van verordening (EG) nr. 561/2006 en van de toepassing van verordening (EU) nr. 165/2014:

[...]

4. voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 7,5 ton, die door postbedrijven die de universele dienst aanbieden als bedoeld in § 1, lid 1, van de Post-Universaldienstleistungsverordnung [(federaal besluit betreffende de universele postdienst)] van 15 december 1999 (BGBl. [1999] I, blz. 2418), zoals laatstelijk gewijzigd bij artikel 3, lid 26, van de wet van 7 juli 2005 (BGBl. I, blz. 1970), binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele dienst, op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is,

[...]”

14 In § 4, punt 1, onder b), van het Postgesetz (postwet) van 22 december 1997 (BGBl. 1997 I, blz. 3294), zoals laatstelijk gewijzigd bij artikel 169 van de wet van 29 maart 2017 (BGBl. 2017 I, blz. 626) (hierna: „PostG”), is bepaald:

„1. Postdiensten in de zin van deze wet zijn de volgende bedrijfsmatig verrichte diensten:

[...]

b) het vervoer van geadresseerde pakketten waarvan het individuele gewicht niet meer dan 20 kg bedraagt, of

[...]”.

15 § 11 PostG luidt:

„(1) De universele dienst bestaat uit een minimumpakket aan postdiensten in de zin van § 4, punt 1, die van een bepaalde kwaliteit zijn en op alle punten van het grondgebied tegen een betaalbare prijs worden verricht. De universele dienst is beperkt tot vergunningsplichtige postdiensten en postdiensten die vervoerstechnisch gesproken ten minste gedeeltelijk met vergunningsplichtige postdiensten kunnen worden verricht. De universele dienst omvat alleen diensten die in het algemeen als onontbeerlijk worden beschouwd.

(2) De bondsregering wordt gemachtigd om bij besluit, dat door de Bundestag [(Bondsdag, Duitsland)] en de Bundesrat [(Bondsraad, Duitsland)] moet worden goedgekeurd, de inhoud en de omvang van de universele dienst vast te stellen met inachtneming van hetgeen is bepaald in lid 1. [...]”

16 Op de grondslag van § 11, lid 2, PostG heeft de bondsregering de omvang van de universele dienst gepreciseerd voor de verzending van pakketten als bedoeld in § 1, lid 1, punt 2, van de Post-Universaldienstleistungsverordnung (besluit betreffende universele postdiensten) van 15 december 1999 (BGBl. I, blz. 2418), zoals laatstelijk gewijzigd bij artikel 3, lid 26, van de wet van 7 juli 2005 (BGBl. 2005 I, blz. 1970). In de betreffende bepaling van dat besluit staat te lezen:

„(1) De volgende postdiensten worden als universele dienst aangemerkt:

[...]

2. het vervoer van geadresseerde pakketten waarvan het individuele gewicht niet meer dan 20 kg bedraagt en waarvan de afmetingen de in het Wereldpostverdrag en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten vastgestelde afmetingen niet overschrijden,

[...]”

Hoofdgedingen en prejudiciële vragen

Zaak C-203/18

17 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat Deutsche Post is aangewezen als aanbieder van de universele postdienst in de zin van § 11, lid 1, PostG en dus het vervoer van pakketten met een gewicht van ten hoogste 20 kg verzorgt overeenkomstig § 1, lid 1, punt 2, van het besluit betreffende universele postdiensten, zoals gewijzigd bij de wet van 7 juli 2005. Bij het verrichten van deze dienst maakt zij gebruik van voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa tussen 2,8 en 3,5 ton en van voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van

ten hoogste 7,5 ton. Tegelijkertijd bezorgt Deutsche Post met diezelfde voertuigen ook pakketten met een gewicht van meer dan 20 kg, dat wil zeggen pakketten die niet onder de universele postdienst vallen. Deze pakketten maken volgens haar evenwel niet meer dan 5 % van de totale lading van de voertuigen uit, zelfs in intensieve distributieperioden.

- 18 Deutsche Post is van mening dat zij als aanbieder van de universele dienst onder de uitzonderingsbepaling van § 18, lid 1, punt 4, FPersV valt, waarin artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 is overgenomen. Dientengevolge is zij volgens haar met name niet onderworpen aan de op ondernemingen rustende verplichting om de voorschriften inzake de rijtijd, de onderbrekingen en de rusttijden toe te passen, die krachtens die verordening in acht moeten worden genomen door de bestuurders die het wegvervoer van goederen en personen verzorgen.
- 19 Volgens de bevoegde Duitse autoriteiten en de Länder daarentegen is die uitzonderingsbepaling niet van toepassing op Deutsche Post, omdat deze eveneens pakketten vervoert waarvan het gewicht meer bedraagt dan 20 kg, de drempel die geldt voor zendingen die onder de universele postdienst vallen. In dit verband zijn in de vestigingen van Deutsche Post reeds inspecties uitgevoerd en zijn er tegen deze aanbieder reeds procedures ingesteld die tot administratieve sancties kunnen leiden.
- 20 Op 21 januari 2015 hebben Deutsche Post e.a. bij het Verwaltungsgericht Köln (bestuursrechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland) een vordering tot verkrijging van een verklaring voor recht ingesteld die ertoe strekte dat de draagwijdte van de in § 18, lid 1, punt 4, FPersV neergelegde uitzondering zou worden gepreciseerd en dat zou worden erkend dat deze uitzondering ook van toepassing is op de diensten in kwestie. Bij vonnis van 2 februari 2016 is die vordering ongegrond verklaard, waarbij het Verwaltungsgericht Köln met name heeft gekozen voor de uitlegging van het Land Nordrhein-Westfalen, die inhoudt dat de uitzondering in kwestie enkel van toepassing is indien de voertuigen „uitsluitend” worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen die onder de universele postdienst vallen.
- 21 Op 7 maart 2016 hebben Deutsche Post e.a. tegen dat vonnis hoger beroep ingesteld bij het Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (hoogste bestuursrechter van de deelstaat Noordrijn-Westfalen, Duitsland). Deze rechter wijst erop dat de Duitse wetgever met de vaststelling van § 18, lid 1, punt 4, FPersV de inhoud van de in artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 neergelegde uitzondering volledig heeft overgenomen zodat de uitlegging van de betreffende nationale bepaling in wezen afhangt van de uitlegging die moet worden gegeven aan de Unierechtelijke uitzonderingsbepaling.
- 22 Met name merkt de verwijzende rechter op dat in dit stadium de door Deutsche Post e.a. verdedigde uitlegging noch de door het Land Nordrhein-Westfalen voorgestane uitlegging kan worden uitgesloten, aangezien het Hof de draagwijdte en de inhoud van de betreffende uitzondering nog niet heeft verduidelijkt. In dit verband wijst hij erop dat met de door het Land Nordrhein-Westfalen voorgestane uitlegging zou kunnen worden voorkomen dat in Duitsland een onderneming die eveneens de universele postdienst verricht, een concurrentievoordeel geniet ten opzichte van ondernemingen die deze dienst niet verrichten en dientengevolge onderworpen zijn aan de voorschriften inzake de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden. Volgens de verwijzende rechter is het evenwel ook denkbaar dat dit concurrentievoordeel wordt verschaft om het concurrentienadeel te compenseren dat de ondernemingen die de universele postdienst aanbieden ondervinden doordat de prijzen en de kwaliteit van de onder die dienst vallende prestaties worden gereguleerd door de overheid.
- 23 Bovendien moet voor het geval dat de uitzonderingsbepaling van artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 niet zou vereisen dat de in deze bepaling bedoelde voertuigen of combinaties van voertuigen „uitsluitend” worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele dienst, worden verduidelijkt of deze bepaling op zijn minst vereist dat er

sprake is van een bepaald aandeel onder de universele dienst vallende zendingen opdat voertuigen en combinaties van voertuigen kunnen worden vrijgesteld van de bij die verordening opgelegde verplichtingen.

- 24 In deze omstandigheden heeft het Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
- „1) Moet de uitzonderingsbepaling in artikel 13, lid 1, onder d), van [verordening nr. 561/2006] aldus worden uitgelegd dat zij alleen betrekking heeft op voertuigen of combinaties van voertuigen die uitsluitend worden ingezet voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele dienst, of kan ook aan die bepaling zijn voldaan wanneer de voertuigen of combinaties van voertuigen mede, overwegend of voor een anderszins omschreven deel worden ingezet voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele dienst?
 - 2) Moet in het kader van de in de eerste vraag genoemde uitzonderingsbepaling bij de beoordeling of voertuigen of combinaties van voertuigen uitsluitend dan wel – in voorkomend geval – mede, overwegend of voor een anderszins omschreven deel worden ingezet voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele dienst, worden afgestaan op het algemene gebruik van een voertuig of combinatie van voertuigen dan wel op het concrete gebruik van een voertuig of combinatie van voertuigen bij één welbepaalde rit?”

Zaak C-374/18

- 25 Net als in zaak C-203/18 betreft het hoofdgeding de naleving door Deutsche Post van de verplichtingen die zijn neergelegd in de FPersV, waarin een aantal bepalingen van verordening nr. 561/2006 zijn overgenomen. De feiten in zaak C-374/18 zijn evenwel in die zin verschillend dat het enkel gaat om voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa tussen 2,8 en 3,5 ton.
- 26 Omdat UPS Deutschland e.a. van mening zijn dat Deutsche Post de §§ 3 en 3a van het Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (wet ter bestrijding van oneerlijke mededinging, BGBl. 2010 I, blz. 254) schendt doordat zij die verplichtingen niet nakomt, hebben zij bij het Landgericht Köln (rechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland) een rechtsvordering ingesteld die ertoe strekt dat Deutsche Post deze praktijken staakt en dat wordt vastgesteld dat zij verplicht is om de daardoor geleden schade te vergoeden.
- 27 Het Landgericht Köln is geneigd te oordelen dat Deutsche Post zich niet kan beroepen op de uitzondering van § 18, lid 1, punt 4, FPersV, omdat de uitzondering in kwestie – zoals volgens die rechter blijkt uit de betekenis en het doel van die bepaling – enkel kan worden toegepast wanneer uitsluitend zendingen worden bezorgd die onder de universele postdienst vallen. De doelstelling om de arbeidsomstandigheden van de bestuurders en de verkeersveiligheid te verbeteren, die wordt nagestreefd met de FPersV – waarbij verordening nr. 561/2006 getrouw in de Duitse rechtsorde is overgenomen – kan immers alleen worden bereikt indien de uitzonderingen restrictief worden uitgelegd in een sector die zoals de postsector wordt gekenmerkt door hevige concurrentie.
- 28 Aangezien in de FPersV ook de bepalingen van verordening nr. 561/2006 zijn overgenomen die betrekking hebben op voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 2,8 ton en ten hoogste 3,5 ton, rijst bovendien de vraag of en in hoeverre Unierechtelijke bepalingen moeten worden betrokken bij de uitlegging van een nationale bepaling als § 18, lid 1, punt 4, FPersV.

- 29 Voorts heeft de verwijzende rechter twijfels over de vraag of het feit dat bepaalde aanvullende diensten worden verricht die verband houden met een postzending, eraan in de weg staat dat deze postzending wordt gekwalificeerd als een zending „in het kader van de universele dienst”. Volgens hem moet deze vraag bevestigend worden beantwoord. Niettemin is hij van oordeel dat de beslechting van het geding met name afhangt van de wijze waarop verordening nr. 561/2006 moet worden uitgelegd.
- 30 In deze omstandigheden heeft het Landgericht Köln de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
- „1) Dient artikel 13, lid 1, van verordening nr. 561/2006 aldus te worden uitgelegd dat het uitzonderingen op de artikelen 5 tot en met 9 van [deze verordening] alleen toestaat wanneer een voertuig van een aanbieder van universele diensten in de zin van artikel 2, punt 13, van richtlijn 97/67 overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), van [die verordening] uitsluitend zendingen vervoert in het kader van de universele dienst, of zijn uitzonderingen op de artikelen 5 tot en met 9 van [diezelfde verordening] ook toegestaan wanneer de desbetreffende voertuigen naast de zendingen die in het kader van de universele dienst worden getransporteerd, ook andere zendingen vervoeren die niet onder de universele dienst vallen?
- 2) Indien de eerste vraag in die zin moet worden beantwoord dat uitzonderingen op de artikelen 5 tot en met 9 van verordening nr. 561/2006 ook zijn toegestaan wanneer de desbetreffende voertuigen naast de zendingen die in het kader van de universele dienst worden getransporteerd, ook andere zendingen vervoeren die niet onder de universele dienst vallen:
- a) Welke omvang moet het aandeel van de zendingen die een voertuig in het kader van de universele dienst vervoert, in dat geval minstens hebben?
- b) Welke omvang mag het aandeel van de zendingen die niet onder de universele dienst vallen en die het voertuig gelijktijdig vervoert met zendingen in het kader van de universele dienst, in dat geval hoogstens hebben?
- c) Hoe moet de minimum- en de maximumomvang, zoals beschreven onder a) en b), telkens worden bepaald?
- d) Moet de minimum- en de maximumomvang, zoals beschreven onder a) en b), worden vastgesteld voor elke rit van het desbetreffende voertuig of volstaat een gemiddelde waarde, berekend over alle ritten van het desbetreffende voertuig?
- 3) a) Dient een nationale bepaling van een staat van de Unie inzake rij- en rusttijden voor voertuigen en combinaties van voertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa tussen 2,8 ton en 3,5 ton die de bepalingen van artikel 13, lid 1, van verordening nr. 561/2006 letterlijk overneemt, uitsluitend op grond van het Unierecht te worden uitgelegd?
- b) Mag een nationale rechter, ondanks de letterlijke overneming van Unierecht, afwijkende criteria toepassen voor de uitlegging van de bepalingen die van het Unierecht zijn overgenomen?
- 4) Is een zending niet langer aan te merken als een zending in het kader van de universele dienst in de zin van richtlijn 97/67 wanneer in samenhang daarmee aanvullende diensten worden aangeboden, zoals:
- ophaling (zonder tijdvenster),
 - ophaling (met tijdvenster),
 - leeftijdscontrole op zicht,
 - verzending onder rembours,
 - verzending tot 31,5 kg op kosten van de ontvanger,

- doorzendingsdienst,
- instructies in geval van onbestelbaarheid,
- gewenste dag,
- gewenst tijdstip?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Voorafgaande opmerkingen

- 31 De prejudiciële vragen in zaak C-203/18 alsook de eerste, de tweede en de vierde prejudiciële vraag in zaak C-374/18 hebben in wezen betrekking op de uitlegging van verordening nr. 561/2006 en richtlijn 97/67.
- 32 Wat daarentegen de derde prejudiciële vraag in zaak C-374/18 betreft, vinden de twijfels van het Landgericht Köln hun oorsprong in het feit dat het hoofdgeding betrekking heeft op voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa tussen 2,8 en 3,5 ton, dat wil zeggen voertuigen die niet binnen de werkingssfeer van verordening nr. 561/2006 vallen. Deze verordening is namelijk volgens artikel 2, lid 1, onder a), ervan enkel van toepassing op goederenvervoer met voertuigen waarvan de toegestane maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt.
- 33 De Duitse wetgever, die met § 18, lid 1, punt 4, FPersV heeft gebruikgemaakt van de door artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 geboden mogelijkheid en daarbij nauw aansluit bij de bewoordingen van deze bepaling, past de uitzonderingsbepalingen van artikel 13 van die verordening echter ook toe op voertuigen waarvan de massa minder dan 3,5 ton bedraagt.
- 34 Zoals de advocaat-generaal in de punten 39 en 40 van zijn conclusie heeft opgemerkt, kan het antwoord op de derde prejudiciële vraag in zaak C-374/18 dan ook gevolgen hebben voor de bevoegdheid van het Hof om te antwoorden op de eerste, de tweede en de vierde prejudiciële vraag in deze zaak, die betrekking hebben op de uitlegging van verordening nr. 561/2006. Derhalve dient deze derde prejudiciële vraag in de eerste plaats te worden behandeld.

Derde prejudiciële vraag in zaak C-374/18

- 35 Met zijn derde vraag in zaak C-374/18 wenst het Landgericht Köln in wezen te vernemen of een bepaling van nationaal recht als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, waarin artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 letterlijk wordt overgenomen, voor zover die bepaling van toepassing is op voertuigen die een maximummassa van meer dan 2,8 ton maar minder dan 3,5 ton hebben en die dientengevolge niet binnen de werkingssfeer van verordening nr. 561/2006 vallen, uitsluitend op grond van het Unierecht moet worden uitgelegd, dan wel of een nationale rechter voor de uitlegging van een dergelijke nationale bepaling criteria mag toepassen die van het Unierecht afwijken.
- 36 Met het oog op de beantwoording van deze vraag zij eraan herinnerd dat het Hof zich herhaaldelijk bevoegd heeft verklaard om over verzoeken om een prejudiciële beslissing die betrekking hebben op bepalingen van het Unierecht, uitspraak te doen in situaties waarin de feiten van het hoofdgeding weliswaar niet rechtstreeks binnen de werkingssfeer van het Unierecht vallen, maar waarin de bepalingen van dat recht toepasselijk zijn gemaakt doordat het nationale recht naar de inhoud ervan verwijst. In dergelijke situaties heeft de Europese Unie er immers stellig belang bij dat de van het Unierecht overgenomen bepalingen op uniforme wijze worden uitgelegd opdat uiteenlopende

uitleggingen in de toekomst worden vermeden (zie in die zin arresten van 18 oktober 1990, Dzodzi, C-297/88 en C-197/89, EU:C:1990:360, punt 37, en 13 maart 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, punten 35 en 36 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

- 37 Dat Unierechtelijke bepalingen door het Hof worden uitgelegd in situaties die niet binnen de werkingssfeer van het Unierecht vallen, is dan ook gerechtvaardigd indien deze bepalingen door het nationale recht op rechtstreekse en onvoorwaardelijke wijze op deze situaties toepasselijk zijn gemaakt om te waarborgen dat die situaties op dezelfde wijze worden behandeld als situaties die binnen de werkingssfeer van die bepalingen vallen (arrest van 13 maart 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, punt 37 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 38 In casu dient te worden nagegaan of de verwijzing naar artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 in § 18, lid 1, punt 4, FPersV moet worden aangemerkt als „rechtstreeks en onvoorwaardelijk” in de zin van de in het vorige punt aangehaalde rechtspraak en of die Unierechtelijke bepaling bijgevolg toepasselijk is gemaakt op voertuigen die wegens een toegestane maximummassa die minder bedraagt dan de in verordening nr. 561/2006 vastgestelde minimumdrempel van 3,5 ton, niet binnen de werkingssfeer van deze verordening vallen.
- 39 Zoals de advocaat-generaal in punt 53 van zijn conclusie opmerkt, wordt in de tekst van § 18 FPersV – nadat zowel in het opschrift van deze bepaling als in de eerste volzin ervan uitdrukkelijk is verwezen naar verordening nr. 561/2006 en verordening nr. 165/2014 – de inhoud van de uitzondering die is vervat in artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006, zoals gewijzigd bij artikel 45 van verordening nr. 165/2014, woordelijk en ongewijzigd overgenomen in lid 1, punt 4.
- 40 Bovendien heeft de verwijzende rechter – die in het kader van het bij artikel 267 VWEU ingevoerde stelsel van rechterlijke samenwerking als enige bevoegd is om het nationale recht uit te leggen (zie naar analogie arrest van 7 november 2018, K en B, C-380/17, EU:C:2018:877, punt 37 en aldaar aangehaalde rechtspraak) – in zijn verwijzingsbeslissing gepreciseerd dat de bepalingen van verordening nr. 561/2006 in de FPersV zijn overgenomen om ze onder uitdrukkelijke verwijzing naar de Unierechtelijke vereisten uit te breiden tot voertuigen met een toegestane maximummassa tussen 2,8 en 3,5 ton. Daarbij komt dat volgens de verwijzingsbeslissing in zaak C-203/18 uit de documenten die verband houden met de totstandkoming van § 18, lid 1, punt 4, FPersV, duidelijk naar voren komt dat de Duitse wetgever „ten volle heeft willen gebruikmaken van de uitzonderingsbepaling van artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006” en aldus de behandeling van interne situaties in overeenstemming heeft gebracht met de behandeling van situaties die onder die verordening vallen.
- 41 Zoals de advocaat-generaal in punt 57 van zijn conclusie benadrukt, volgt hieruit dat § 18, lid 1, punt 4, FPersV past in het kader van een volledig stelsel van nationale regels waarbij de toepassing van de bij verordening nr. 561/2006 ingevoerde Unierechtelijke regeling inzake de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden wordt uitgebreid tot vervoer met voertuigen waarvan de toegestane maximummassa lager is dan die van de voertuigen die binnen de werkingssfeer van verordening nr. 561/2006 vallen.
- 42 Derhalve moet de verwijzing naar artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 in § 18, lid 1, punt 4, FPersV worden aangemerkt als „rechtstreeks en onvoorwaardelijk” in de zin van de in punt 37 van dit arrest aangehaalde rechtspraak, zodat het Hof krachtens artikel 267 VWEU bevoegd is om de vragen van de verwijzende rechter te beantwoorden en dus de bepalingen van verordening nr. 561/2006 uit te leggen in een situatie als die welke in het hoofdgeding aan de orde is.
- 43 Bovendien bestaat er blijkens de in punt 36 van dit arrest aangehaalde rechtspraak stellig een belang bij een uniforme uitlegging van een dergelijke Unierechtelijke bepaling die toepasselijk is gemaakt in het nationale recht, zodat de verwijzende rechter gebonden is aan de uitlegging van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde Unierechtelijke bepalingen door het Hof en zich niet kan baseren op andere criteria.

- 44 Bijgevolg dient op de derde prejudiciële vraag te worden geantwoord dat een bepaling van nationaal recht als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, waarin artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 letterlijk wordt overgenomen, voor zover die bepaling van toepassing is op voertuigen die een toegestane maximummassa van meer dan 2,8 ton maar minder dan 3,5 ton hebben en die dientengevolge niet binnen de werkingssfeer van verordening nr. 561/2006 vallen, uitsluitend moet worden uitgelegd op grond van het Unierecht zoals dat door het Hof wordt uitgelegd, indien de genoemde verordeningsbepaling door het nationale recht op rechtstreekse en onvoorwaardelijke wijze op die voertuigen toepasselijk is gemaakt.

Prejudiciële vragen in zaak C-203/18 alsook eerste en tweede prejudiciële vraag in zaak C-374/18

- 45 Met de vragen in zaak C-203/18 alsook de eerste en de tweede vraag in zaak C-374/18, die gezamenlijk dienen te worden onderzocht, wensen de verwijzende rechters in wezen te vernemen of artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 aldus moet worden uitgelegd dat de daarin neergelegde uitzondering alleen ziet op voertuigen of combinaties van voertuigen die tijdens een bepaalde vervoershandeling uitsluitend worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele postdienst, dan wel of deze uitzondering ook van toepassing is wanneer de betreffende voertuigen of combinaties van voertuigen overwegend of voor een anderszins omschreven deel worden ingezet voor het bezorgen van zendingen die onder de universele postdienst vallen.
- 46 Met het oog op de beantwoording van deze vragen zij eraan herinnerd dat verordening nr. 561/2006 volgens overweging 17 en artikel 1 ervan tot doel heeft de voorwaarden voor concurrentie in de wegvervoersector te harmoniseren alsook de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid te verbeteren (arrest van 7 februari 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punt 18 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 47 Daartoe bevatten de artikelen 5 tot en met 9 van deze verordening een reeks voorschriften inzake de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden voor de bestuurders van de voertuigen die binnen de werkingssfeer van die verordening vallen.
- 48 Op grond van met name artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 mogen de lidstaten evenwel uitzonderingen op die in de artikelen 5 tot en met 9 van deze verordening vastgestelde voorschriften toestaan die in het bijzonder gelden voor vervoer dat wordt verzorgd met voertuigen of combinaties van voertuigen die een toegestane maximummassa van ten hoogste 7,5 ton hebben en die door aanbieders van de universele dienst zoals die zijn gedefinieerd in artikel 2, punt 13, van richtlijn 97/67, worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele dienst.
- 49 Aangezien de Bondsrepubliek Duitsland heeft gebruikgemaakt van de door artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 geboden mogelijkheid, moet de draagwijdte van de in deze bepaling neergelegde uitzondering worden bepaald.
- 50 In dit verband dient te worden benadrukt dat artikel 13, lid 1, onder d), eerste alinea, van verordening nr. 561/2006 een uitzondering op de artikelen 5 tot en met 9 van deze verordening vormt, zodat de voorwaarden voor de toepassing van die bepaling strikt moeten worden uitgelegd [zie naar analogie, met betrekking tot artikel 13, lid 1, onder d), tweede alinea, van die verordening, arrest van 28 juli 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punt 33, en, met betrekking tot artikel 13, lid 1, onder p), van verordening nr. 561/2006, arrest van 7 februari 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punt 21]. Bovendien moet bij het bepalen van de draagwijdte van deze uitzondering rekening worden gehouden met de bewoordingen, de context en de doelstellingen van de regeling die in de hoofdgedingen aan de orde is.

- 51 Wat betreft de bewoordingen van artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006, zij opgemerkt dat deze bepaling uitdrukkelijk ziet op voertuigen die worden gebruikt voor het bezorgen „van goederen in het kader van de universele dienst”. Derhalve is de in die bepaling neergelegde uitzondering beperkt op basis van de aard van de zendingen die met de betreffende voertuigen worden uitgevoerd, wat erop wijst dat de Uniewetgever niet alle voertuigen van aanbieders van de universele postdienst binnen de werkingssfeer van die uitzondering heeft willen doen vallen, maar enkel voertuigen waarmee zendingen worden vervoerd die aan de universele postdienst kunnen worden toegerekend.
- 52 Bijgevolg kan de in de hoofdgedingen aan de orde zijnde uitzondering niet aldus worden uitgelegd dat zij zich mede uitstrekt tot voertuigen die worden gebruikt om, naast zendingen die onder de universele postdienst vallen, ook andere zendingen te bezorgen die niet onder die dienst vallen.
- 53 Aan deze uitlegging wordt niet afgedaan door de argumenten van Deutsche Post en de Poolse regering die betrekking hebben op de context van die uitzondering en die de stelling behelzen dat de keuze van de Uniewetgever om de term „uitsluitend” te gebruiken voor de uitzonderingen die zijn vervat in artikel 13, lid 1, onder e), i) en o), van verordening nr. 561/2006, aantoonde dat diezelfde Uniewetgever, wat de in artikel 13, lid 1, onder d), van deze verordening neergelegde uitzondering betreft, niet de bedoeling had de werkingssfeer van deze uitzondering te beperken tot vervoer met voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele dienst, maar binnen die werkingssfeer tevens de gevallen heeft willen doen vallen waarin de voertuigen slechts gedeeltelijk worden gebruikt voor het bezorgen van dergelijke zendingen.
- 54 Immers, zoals de Commissie in wezen stelt in haar schriftelijke opmerkingen, hoeft het feit dat de term „uitsluitend” niet voorkomt in de bewoordingen van een van de in artikel 13, lid 1, van verordening nr. 561/2006 vermelde uitzonderingen, er niet noodzakelijk toe leiden dat a contrario de gevolgtrekking wordt gemaakt dat de betreffende uitzondering ruim moet worden uitgelegd. In dit verband volstaat het in herinnering te brengen dat het Hof reeds heeft geoordeeld dat wanneer voertuigen – al was het slechts gedeeltelijk – worden gebruikt voor andere doeleinden dan die welke uitdrukkelijk in artikel 13, lid 1, van verordening nr. 561/2006 zijn vermeld, de in deze bepaling neergelegde uitzonderingen niet van toepassing zijn (zie in die zin arrest van 13 maart 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punten 31 en 35).
- 55 Bovendien vindt de uitlegging die het Hof in punt 52 van het onderhavige arrest heeft gegeven aan de in artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 neergelegde uitzondering, steun in de doelstellingen van deze verordening, die in aanmerking moeten worden genomen bij het bepalen van de draagwijdte van een dergelijke uitzondering (zie in die zin arrest van 13 maart 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punt 28 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 56 In dit verband zij eraan herinnerd dat verordening nr. 561/2006 – zoals in punt 46 van het onderhavige arrest is opgemerkt – volgens overweging 17 en artikel 1 ervan tot doel heeft de voorwaarden voor concurrentie in de wegvervoersector te harmoniseren alsook de sociale omstandigheden van de werknemers en de verkeersveiligheid te verbeteren, met name doordat in die verordening voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen worden vastgesteld.
- 57 Een ruime uitlegging van de in artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 neergelegde uitzondering zou tot gevolg kunnen hebben dat de bij Deutsche Post werkzame bestuurders, dat wil zeggen een groot aantal bestuurders, niet meer de bij verordening nr. 561/2006 geboden bescherming van hun werkomstandigheden genieten, wat in strijd zou zijn met de doelstelling de werkomstandigheden van deze werknemers te verbeteren. Daarnaast kan een dergelijke uitbreiding van de uitzondering waarin artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 voorziet, tot gevolg hebben dat alle voertuigen van Deutsche Post, dat wil zeggen een groot aantal voertuigen, door dergelijke bestuurders op rechtmatige wijze urenlang en zonder rusttijd kunnen worden bestuurd,

hetgeen in ernstige mate afbreuk zou kunnen doen aan de doelstelling de verkeersveiligheid te verbeteren (zie naar analogie arrest van 28 juli 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punten 35 en 36).

- 58 Bovendien houdt een dergelijke extensieve uitlegging van de uitzondering die in de hoofdingen aan de orde is, het gevaar in dat tevens afbreuk wordt gedaan aan de doelstelling die bestaat in het wegwerken van de dispariteiten die de mededingingsvoorwaarden in de wegvervoersector kunnen vervalsen. Een onderneming die zich zoals Deutsche Post bezighoudt met de universele postdienst maar ook andere, gewone postdiensten verricht en daarbij vrijgesteld zou zijn van de bij de artikelen 5 tot en met 9 van verordening nr. 561/2006 opgelegde verplichtingen, zou immers een concurrentievoordeel genieten ten opzichte van concurrerende ondernemingen die zoals UPS Deutschland e.a. enkel gewone postdiensten verrichten (zie in die zin met name arrest van 13 maart 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punt 32).
- 59 Met name wat de binnen de werkingssfeer van verordening nr. 561/2006 vallende voertuigen betreft, zou een onderneming als Deutsche Post ten opzichte van concurrerende ondernemingen kunnen besparen op kosten die verband houden met de installatie en het onderhoud van tachografen in de door haar gebruikte voertuigen.
- 60 Hieruit volgt dat op de eerste prejudiciële vraag in respectievelijk de zaken C-203/18 en C-374/18 dient te worden geantwoord dat artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 aldus moet worden uitgelegd dat de daarin neergelegde uitzondering alleen ziet op voertuigen of combinaties van voertuigen die tijdens een bepaalde vervoershandeling uitsluitend worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele postdienst.
- 61 Gelet op het antwoord op deze vragen hoeft de tweede prejudiciële vraag in respectievelijk de zaken C-203/18 en C-374/18 niet te worden beantwoord.

Vierde prejudiciële vraag in zaak C-374/18

- 62 Met zijn vierde vraag in zaak C-374/18 wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 3, lid 1, van richtlijn 97/67 aldus moet worden uitgelegd dat het feit dat in verband met een zending aanvullende diensten worden aangeboden, zoals ophaling met of zonder tijdsvenster, leeftijdscontrole op zicht, verzending onder rembours, verzending tot 31,5 kg op kosten van de ontvanger, doorzendingsdienst, instructies in geval van onbestelbaarheid en gewenste dag of gewenst tijdstip, eraan in de weg staat dat die zending als een zending in het kader van de „universele dienst” in de zin van die bepaling wordt beschouwd en dus voor de toepassing van de in artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 neergelegde uitzondering als een „in het kader van de universele dienst” bezorgde zending wordt aangemerkt.
- 63 In dit verband volgt om te beginnen uit artikel 3, leden 4 en 5, van richtlijn 97/67 dat de universele postdienst die de lidstaten de gebruikers moeten garanderen, ten minste het ophalen, het sorteren, het vervoeren en de distributie van pakketten tot 10 kg omvat, waarbij deze drempel kan worden opgetrokken tot 20 kg.
- 64 Bovendien zij er specifiek met betrekking tot exprespostdiensten aan herinnerd dat het wezenlijke verschil tussen deze diensten en de universele postdiensten volgens overweging 18 van richtlijn 97/67 ligt in de waarde, in welke vorm dan ook, die de aanbieder van de exprespostdienst heeft toegevoegd en die de klanten hebben waargenomen. De door de klanten waargenomen extra waarde kan dan ook het best worden bepaald door uit te gaan van de extra prijs die zij bereid zijn te betalen.

- 65 In dit verband heeft het Hof onlangs geoordeeld dat een zending met toegevoegde waarde, dat wil zeggen een zending die gepaard gaat met een aanvullende prestatie, moet worden onderscheiden van de universele dienst als basisdienst. Exprespostdiensten onderscheiden zich namelijk van de universele postdienst door de voor de klanten toegevoegde waarde, waarvoor zij bereid zijn meer te betalen. Dergelijke prestaties komen overeen met specifieke, van de dienst van algemeen belang scheidbare diensten die beantwoorden aan bijzondere behoeften van marktdeelnemers en die een aantal bijkomende prestaties vereisen die de traditionele postdienst niet aanbiedt (arrest van 31 mei 2018, Confetra e.a., C-259/16 en C-260/16, EU:C:2018:370, punt 38 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 66 Zoals de advocaat-generaal in punt 125 van zijn conclusie opmerkt, staat het in casu vast dat basisdiensten die vergezeld gaan van aanvullende prestaties als die welke door de verwijzende rechter worden vermeld, een toegevoegde waarde kunnen bieden aan de klanten, zodat dezen bereid zijn een hogere prijs te betalen om die aanvullende prestaties te ontvangen.
- 67 Hieruit volgt dat dergelijke diensten, die veeleer gelijkenis vertonen met exprespostdiensten, niet kunnen worden geacht onder de „universele dienst” in de zin van artikel 3, lid 1, van richtlijn 97/67 te vallen.
- 68 Gelet op een en ander dient op de vierde prejudiciële vraag te worden geantwoord dat artikel 3, lid 1, van richtlijn 97/67 aldus moet worden uitgelegd dat het feit dat in verband met een zending aanvullende diensten worden aangeboden, zoals ophaling met of zonder tijdsvenster, leeftijdscontrole op zicht, verzending onder rembours, verzending tot 31,5 kg op kosten van de ontvanger, doorzendingsdienst, instructies in geval van onbestelbaarheid en gewenste dag of gewenst tijdstip, eraan in de weg staat dat die zending als een zending in het kader van de „universele dienst” in de zin van die bepaling wordt beschouwd en dus voor de toepassing van de in artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006 neergelegde uitzondering als een „in het kader van de universele dienst” bezorgde zending wordt aangemerkt.

Kosten

- 69 Ten aanzien van de partijen in de hoofdgedingen is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechters over de kosten hebben te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

- 1) Een bepaling van nationaal recht als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, waarin artikel 13, lid 1, onder d), van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, zoals gewijzigd bij verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014, letterlijk wordt overgenomen, moet voor zover die bepaling van toepassing is op voertuigen die een toegestane maximummassa van meer dan 2,8 ton maar minder dan 3,5 ton hebben en die dientengevolge niet vallen binnen de werkingssfeer van verordening nr. 561/2006, zoals gewijzigd bij verordening nr. 165/2014, uitsluitend worden uitgelegd op grond van het Unierecht zoals dat door het Hof wordt uitgelegd, indien de genoemde verordeningsbepaling door het nationale recht op rechtstreekse en onvoorwaardelijke wijze op die voertuigen toepasselijk is gemaakt.

- 2) Artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006, zoals gewijzigd bij verordening nr. 165/2014, moet aldus worden uitgelegd dat de daarin neergelegde uitzondering alleen ziet op voertuigen of combinaties van voertuigen die tijdens een bepaalde vervoershandeling uitsluitend worden gebruikt voor het bezorgen van zendingen in het kader van de universele postdienst.
- 3) Artikel 3, lid 1, van richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst, zoals gewijzigd bij richtlijn 2008/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008, moet aldus worden uitgelegd dat het feit dat in verband met een zending aanvullende diensten worden aangeboden, zoals ophaling met of zonder tijdsvenster, leeftijdscontrole op zicht, verzending onder rembours, verzending tot 31,5 kg op kosten van de ontvanger, doorzendingsdienst, instructies in geval van onbestelbaarheid en gewenste dag of gewenst tijdstip, eraan in de weg staat dat die zending als een zending in het kader van de „universele dienst” in de zin van die bepaling wordt beschouwd en dus voor de toepassing van de uitzondering die is neergelegd in artikel 13, lid 1, onder d), van verordening nr. 561/2006, zoals gewijzigd bij verordening nr. 165/2014, als een „in het kader van de universele dienst” bezorgde zending wordt aangemerkt.

ondertekeningen