



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 21 listopada 2019 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – Transport drogowy – Przepisy socjalne – Pojazdy używane do dostarczania przesyłek w ramach powszechnych usług pocztowych – Odstępstwa – Pojazdy używane częściowo do takiego dostarczania – Dyrektywa 97/67 WE – Artykuł 3 ust. 1 – „Usługa powszechna” – Pojęcie

W sprawach połączonych C-203/18 i C-374/18

mających za przedmiot wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE, złożone przez Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (wyższy sąd administracyjny dla kraju związkowego Nadrenia Północna-Westfalia, Niemcy) (C-203/18) postanowieniem z dnia 21 lutego 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 20 marca 2018 r., oraz przez Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii, Niemcy) (C-374/18) postanowieniem z dnia 22 maja 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 7 czerwca 2018 r., w postępowaniach:

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

przeciwko

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

i

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

przeciwko

Deutsche Post AG (C-374/18),

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: A. Prechal, prezes izby, L.S. Rossi (sprawozdawczyni) i J. Malenovský, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: D. Dittert, kierownik wydziału,

* Język postępowania: niemiecki.

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 28 marca 2019 r., rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu Deutsche Post AG, a także Klaus Leymanna – T. Mayen i B. Stamm, Rechtsanwälte,
- w imieniu Land Nordrhein-Westfalen – A. Baron-Barth i B. Spieles, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG, a także Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. – S. Maaßen i P. Pommerening, Rechtsanwälte,
- w imieniu Deutsche Post AG – K. Hamacher, Rechtsanwalt,
- w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej – W. Mölls i J. Hottiaux, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 13 czerwca 2019 r., wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. 2006, L 102, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. (Dz.U. 2014, L 60, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 561/2006”).
- 2 Wnioski te zostały złożone w kontekście sporów pomiędzy z jednej strony operatorem pocztowym Deutsche Post AG i osobą odpowiedzialną za transport w jego oddziale w Bonn (Niemcy) K. Leymannem (zwanymi dalej razem „Deutsche Post i in.”) a Land Nordrhein-Westfalen (sprawa C-203/18), z drugiej strony zaś pomiędzy UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG i Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (zwanymi dalej razem „UPS Deutschland i in.”) a operatorem pocztowym Deutsche Post (sprawa C-374/18) w przedmiocie stosowania do przewozów prowadzonych pojazdami należącymi do Deutsche Post przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób.

Ramy prawne

Prawo Unii

Rozporządzenie nr 561/2006

3 Zgodnie z motywami 4, 17, 22 i 23 rozporządzenia nr 561/2006:

„(4) Dla osiągnięcia celów [przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców uczestniczących w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym na terytorium Wspólnoty] i utrzymania zaufania do ich stosowania pożądane jest ich skuteczne i jednolite egzekwowanie. Potrzeba zatem zestawu jaśniejszych i prostszych przepisów, które będą łatwiejsze do zrozumienia, wykładni i stosowania dla branży transportu drogowego oraz organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa.

[...]

(17) Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na dwa tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny okres odpoczynku nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres dziewięciu godzin. Ponieważ przepisy te gwarantują odpowiedni odpoczynek oraz uwzględniając doświadczenia z lat ubiegłych w zakresie wprowadzania w życie odpowiednich przepisów, nie jest już niezbędny system rekompensowania skrócenia dziennego okresu odpoczynku.

[...]

(22) W celu wspierania postępu społecznego oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego każde państwo członkowskie powinno zachować prawo do przyjęcia stosownych środków.

(23) Odstępstwa krajowe powinny odzwierciedlać zmiany w sektorze transportu drogowego oraz ograniczać się do tych elementów, które obecnie nie podlegają presji konkurencyjnej”.

4 Artykuł 1 tego rozporządzenia stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego, oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym”.

5 Artykuł 2 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu drogowego:

a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony [...]”.

6 W art. 5–9 omawianego rozporządzenia przedstawione zostały zasady mające zastosowanie do załóg pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku.

7 Rozdział IV tego samego rozporządzenia, zatytułowany „Wyjątki”, zawiera art. 13, który stanowi:

„1. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1, każde państwo członkowskie może wprowadzić wyjątki od przepisów art. 5–9 i uzależnić te wyjątki od spełnienia indywidualnych warunków na swoim terytorium lub, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami, na terytorium innego państwa członkowskiego, mające zastosowanie do następujących przewozów wykonywanych:

[...]

d) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 [pkt] 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług [Dz.U. 1998, L 15, s. 14] do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych.

Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2300 km² w strefach, które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych;

[...]

i) pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niezarobkowego przewozu osób;

[...]

o) pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe;

[...]”.

Dyrektywa 97/67

8 Zgodnie z motywem 18 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/6/WE z dnia 20 lutego 2008 r. (Dz.U. 2008, L 52, s. 3) (zwanej dalej „dyrektywą 97/67”):

„W świetle faktu, iż zasadnicza różnica pomiędzy przesyłką ekspresową i pocztowymi usługami powszechnymi polega na wartości dodanej (bez względu na formę, jaką ona przyjmuje) oferowanej przez usługi ekspresowe i postrzeganej przez klientów, najbardziej skutecznym sposobem określenia postrzeganej wartości dodatkowej jest wzięcie pod uwagę dodatkowej ceny, którą klienci gotowi są zapłacić, nie naruszając jednak limitu cenowego w obszarze zastrzeżonym, który musi być respektowany”.

9 Artykuł 2 pkt 13 tej dyrektywy stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy będą stosowane następujące definicje:

[...]

13) »operator świadczący usługi powszechne«: podmiot publiczny lub prywatny świadczący powszechne usługi pocztowe lub wybrane powszechne usługi pocztowe w państwie członkowskim, o tożsamości którego Komisja została powiadomiona zgodnie z art. 4”.

10 Artykuł 3 ust. 1, 4 i 5 tej dyrektywy przewiduje, że

„1. Państwa członkowskie zapewnią, by użytkownicy korzystali z prawa do usług powszechnych obejmujących ciągle świadczenie usług pocztowych o określonej jakości we wszystkich punktach na swoich obszarach, po przystępnych cenach dla wszystkich użytkowników.

[...]

4. Każde państwo członkowskie podejmie działania konieczne do zapewnienia, by usługi powszechne obejmowały przynajmniej następujące świadczenia:

[...]

– przyjmowanie, sortowanie, przemieszczanie i doręczanie paczek pocztowych do 10 kilogramów;

[...]

5. Krajowe organy regulacyjne mogą podwyższyć limit wagowy w ramach usług powszechnych dla paczek pocztowych do dowolnej wagi nieprzekraczającej 20 kilogramów oraz mogą określić specjalne zasady dostarczania takich paczek »od drzwi do drzwi«.

[...]”.

Prawo niemieckie

11 Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (rozporządzenie wykonawcze do ustawy o kierowcach transportu drogowego) z dnia 27 czerwca 2005 r. (BGBl. 2005 I, s. 1882), zmienione ostatnio rozporządzeniem z dnia 8 sierpnia 2017 r. (BGBl. 2017 I, s. 3158) (zwane dalej „FPersV”), zostało wydane przez Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (federalne ministerstwo transportu, budownictwa i rozwoju miast, Niemcy) w celu wdrożenia w niemieckim porządku prawnym rozporządzenia nr 561/2006.

12 Zgodnie z § 1 FPersV, zatytułowanym „Czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku w dziedzinie transportu drogowego”:

„1) Kierowcy

1. pojazdów, w tym pojazdów z przyczepą lub naczepą służących do przewozu towarów, o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 2,8 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony, [...]

[...]

zobowiązani są do przestrzegania czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku zgodnie z art. 4, 6–9 oraz 12 [rozporządzenia nr 561/2006].

2) Przepisów ustępu 1 nie stosuje się do:

1. pojazdów, o których mowa w § 18,

[...]

6) [...]

Przedsiębiorca musi

1. wydać kierowcy wystarczającą liczbę stosownych formularzy służących do dokonywania zapisów, zgodnych ze wzorem stanowiącym załącznik 1,

2. kontrolować zapisy niezwłocznie po ich przekazaniu przez kierowcę i niezwłocznie podejmować niezbędne środki w celu zapewnienia zgodności ze zdaniem 1–5,

3. przechowywać zapisy poza pojazdem przez okres jednego roku po przekazaniu ich przez kierowcę, w porządku chronologicznym oraz w czytelnej formie, oraz okazywać je na żądanie uprawnionym osobom,

4. niszczyć zapisy po upływie okresu przechowywania do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego [...]

[...]”.

¹³ Paragraf 18 FPersV, zatytułowany „Wyjątki zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014”, stanowi:

„1) Zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 3 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 następujące kategorie pojazdów wyłączone są, w zakresie stosowania [Fahrpersonalgesetz (ustawy o kierowcach transportu drogowego)], od stosowania art. 5–9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz od stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014:

[...]

4. pojazdy lub zestawy pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używane w promieniu 100 km od miejsca oddziały przedsiębiorstwa do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w § 1 ust. 1 Post-Universaldienstleistungsverordnung (federalnego rozporządzenia w sprawie powszechnych usług pocztowych) z dnia 15 grudnia 1999 r. (BGBl. 1999 I, s. 2418), zmienionego ostatnio przez § 3 ust. 26 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. (BGBl. 2005 I, s. 1970) pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównej działalności kierowcy;

[...]”.

- 14 Paragraf 4 pkt 1 lit. b) Postgesetz (ustawy o usługach pocztowych) z dnia 22 grudnia 1997 r. (BGBl. 1997 I, s. 3294), zmienionej ostatnio przez § 169 ustawy z dnia 29 marca 2017 r. (BGBl. 2017 I, p. 626) (zwanej dalej „PostG”), przewiduje:

„1. Usługami pocztowymi w rozumieniu niniejszej ustawy są następujące usługi handlowe:

[...]

b) przewóz paczek o jednostkowej wadze nieprzekraczającej 20 kg,

[...]”.

- 15 Zgodnie z § 11 PostG:

„1) Usługi powszechne to minimalny zakres usług pocztowych, o których mowa w § 4 pkt 1, o określonej jakości, dostarczanych we wszystkich punktach na całym terytorium po przystępnych cenach. Usługi powszechne ograniczone są do usług pocztowych objętych koncesją oraz usług pocztowych, które przynajmniej częściowo z punktu widzenia techniki przemieszczania mogą być świadczone wraz z usługami pocztowymi objętymi koncesją. Usługi powszechne obejmują tylko takie usługi, które są powszechnie uważane za niezbędne.

2) Rząd federalny jest uprawniony do określenia zgodnie z ust. 1 wykazu i zakresu usług powszechnych w drodze rozporządzeń, które wymagają zgody Bundestagu (parlamentu federalnego, Niemcy) i Bundesratu (rady federalnej, Niemcy). [...]”.

- 16 Opierając się na § 11 ust. 2 PostG, rząd niemiecki sprecyzował zakres usług powszechnych w odniesieniu do przesyłania paczek, o którym mowa w § 1 ust. 1 pkt 2 Post-Universaldienstleistungsverordnung (rozporządzenia w sprawie powszechnych usług pocztowych) z dnia 15 grudnia 1999 r. (BGBl. 1999 I, s. 2418), zmienionego ostatnio przez § 3 ust. 26 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. (BGBl. 2005 I, s. 1970), o następującym brzmieniu:

„1) Do »usług powszechnych« zalicza się następujące usługi pocztowe:

[...]

2. przewóz adresowanych paczek, których waga jednostkowa nie przekracza 20 kg i których wymiary nie przekraczają wymiarów określonych w Światowej konwencji pocztowej i odpowiednich rozporządzeniach wykonawczych

[...]”.

Postępowania główne i pytania prejudycjalne

Sprawa C-203/18

- 17 Z postanowienia odsyłającego wynika, że Deutsche Post został wyznaczony jako operator świadczący powszechne usługi pocztowe w rozumieniu § 11 ust. 1 PostG i w związku z tym przewozi przesyłki o maksymalnej wadze 20 kg, zgodnie z § 1 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie powszechnych usług pocztowych, zmienionego ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. Usługę tę świadczy, używając pojazdów lub zespołów pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie od 2,8 tony do 3,5 tony oraz pojazdów lub zespołów pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 tony. Jednocześnie tymi samymi pojazdami Deutsche Post dostarcza również paczki o wadze ponad 20 kg – to jest paczki,

których nie można przyporządkować do powszechnych usług pocztowych – ale które zgodnie z informacjami Deutsche Post nie stanowią więcej niż 5% całkowitego obciążenia pojazdów, nawet w okresach intensywnej dystrybucji.

- 18 Deutsche Post uważa, że jako operator świadczący usługę powszechną objęty jest przepisem ustanawiającym odstępstwo, przewidzianym w § 18 ust. 1 pkt 4 FPerSV, który powiela art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006. Z tego powodu nie jest on objęty między innymi obowiązkiem stosowania norm wiążących przedsiębiorstwa w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób.
- 19 Natomiast zdaniem właściwych władz niemieckich i krajów związkowych ten przepis ustanawiający odstępstwo nie ma zastosowania do Deutsche Post, w sytuacji gdy przewozi on również paczki, których waga przekracza limit 20 kg, mający zastosowanie do przesyłek objętych powszechnymi usługami pocztowymi. W tym kontekście oddziały Deutsche Post zostały już skontrolowane i przeciwko temu operatorowi wszczęto postępowania, które mogą prowadzić do nałożenia kar administracyjnych.
- 20 W dniu 21 stycznia 2015 r. Deutsche Post i in. wnieśli do Verwaltungsgericht Köln (sądu administracyjnego w Kolonii, Niemcy) skargę o ustalenie prawa, zmierzającą do wyjaśnienia zakresu odstępstwa przewidzianego w § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV i do uznania, że odstępstwo to ma zastosowanie również do przedmiotowych usług. Wyrokiem z dnia 2 lutego 2016 r. skarga ta została oddalona jako bezzasadna, ponieważ sąd przychylił się do interpretacji bronionej przez Land Nordrhein-Westfalen (kraj związkowy Nadrenia Północna-Westfalia, Niemcy), zgodnie z którą wspomniane odstępstwo ma zastosowanie tylko wtedy, gdy pojazdy są wykorzystywane „wyłącznie” do dostarczania przesyłek objętych powszechną usługą pocztową.
- 21 W dniu 7 marca 2016 r. Deutsche Post i in. odwołali się od tego wyroku do Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (wyższego sądu administracyjnego kraju związkowego Nadrenia Północna-Westfalia, Niemcy). Sąd ten zauważa, że przyjmując § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV, ustawodawca niemiecki w pełni powielił treść odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, w związku z czym wykładnia tego przepisu krajowego zależy co do istoty od wykładni, jaką należy nadać przepisowi ustanawiającemu odstępstwo w prawie Unii.
- 22 W szczególności sąd odsyłający zwraca uwagę, że ponieważ Trybunał nie wyjaśnił jeszcze zakresu i treści tego odstępstwa, na tym etapie nie jest możliwe wykluczenie ani interpretacji przedstawionej przez Deutsche Post i in., ani interpretacji bronionej przez Land Nordrhein-Westfalen (kraj związkowy Nadrenia Północna-Westfalia). W tym względzie zaznacza, że interpretacja proponowana przez ten kraj związkowy pozwala na uniknięcie sytuacji, w której operator powszechnych usług pocztowych mógłby korzystać z przewagi konkurencyjnej względem przedsiębiorstw, które nie świadczą takich usług i w związku z tym podlegają przepisom dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku. Jednakże zdaniem tego sądu możliwe jest również, że ta przewaga konkurencyjna została przewidziana w celu zrekompensowania niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej wynikającej dla przedsiębiorstw świadczących powszechne usługi pocztowe z państwowej regulacji cen i jakości świadczenia takich usług.
- 23 Ponadto w przypadku gdyby przepis stanowiący odstępstwo przewidziany w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006 nie wymagał, aby pojazdy lub zespoły pojazdów, o których mowa w tym przepisie, były wykorzystywane „wyłącznie” do dostarczania przesyłek w ramach usługi powszechnej, należałoby wyjaśnić, czy przepis ten wymaga przynajmniej pewnej proporcji przesyłek objętych usługą powszechną, aby pojazdy i zespoły pojazdów mogły być zwolnione z obowiązków nałożonych tym rozporządzeniem.

- 24 W tych okolicznościach Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (wyższy sąd administracyjny dla kraju związkowego Nadrenia Północna-Westfalia) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy przepis stanowiący odstępstwo przewidziany w art. 13 ust. 1 lit. d) [rozporządzenia nr 561/2006] należy interpretować w ten sposób, że jego zakres obejmuje tylko pojazdy lub zespoły pojazdów używane wyłącznie do dostarczania przesyłek w ramach usługi powszechnej, czy też może on mieć zastosowanie także wtedy, gdy pojazdy lub zespoły pojazdów używane są również, głównie lub w określonej w inny sposób proporcji, do dostarczania przesyłek w ramach usługi powszechnej?
 - 2) Czy w ramach wymienionego w pytaniu pierwszym przepisu stanowiącego odstępstwo dla oceny, czy pojazdy lub zespoły pojazdów są używane wyłącznie do dostarczania przesyłek w ramach usługi powszechnej, czy też – w danym wypadku – również, głównie lub w określonej w inny sposób proporcji, do dostarczania przesyłek w ramach usługi powszechnej, miarodajne jest ogólne użytkowanie pojazdu lub zespołu pojazdów, czy konkretne użytkowanie pojazdu lub zespołu pojazdów podczas pojedynczego przejazdu?”.

Sprawa C-374/18

- 25 Podobnie jak w sprawie C-203/18 spór w postępowaniu głównym dotyczy wypełniania przez Deutsche Post obowiązków przewidzianych w FPersV, które powiela część przepisów rozporządzenia nr 561/2006. Jednakże w sprawie C-374/18 fakty różnią się tym, że chodzi jedynie o pojazdy lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej od 2,8 tony do 3,5 tony.
- 26 Uznając, że niewywiązanie się przez Deutsche Post z tych obowiązków stanowi naruszenie art. 3 i 3a Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (ustawy o przeciwdziałaniu nieuczciwej konkurencji, BGBl. 2010 I, s. 254), UPS Deutschland i in. wnieśli skargę do Landgericht Köln (sądu krajowego w Kolonii, Niemcy), domagając się zaprzestania tych praktyk i zobowiązania do naprawienia poniesionej z tego powodu szkody.
- 27 Sąd ten skłania się do uznania, że Deutsche Post nie może powoływać się na wyjątek przewidziany w § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV, ponieważ – jak wynika z treści i celu tego przepisu – omawiane odstępstwo może znajdować zastosowanie tylko wtedy, gdy dostarczane są jedynie przesyłki objęte powszechnymi usługami pocztowymi. Cel poprawy warunków pracy kierowców i bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowany przez FPersV, które wiernie powiela rozporządzenie nr 561/2006 w prawie niemieckim, można bowiem osiągnąć jedynie wtedy, gdy w sektorze takim jak sektor pocztowy, charakteryzującym się silną konkurencją, wyjątki będą interpretowane ściśle.
- 28 Ponadto, ponieważ FPersV powieliło również przepisy rozporządzenia nr 561/2006 w odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,8 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony, powstaje pytanie, czy i w jakim zakresie należy posłużyć się przepisami prawa Unii w ramach wykładni przepisu krajowego takiego jak § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV.
- 29 Ponadto sąd odsyłający ma wątpliwości, czy okoliczność, że pewne dodatkowe usługi są świadczone w związku z przesyłką pocztową, stanowi przeszkodę dla uznania jej za przesyłkę dokonaną „w ramach usługi powszechnej”. Zdaniem tego sądu na to pytanie należy udzielić odpowiedzi twierdzącej. Uważa jednak, że rozstrzygnięcie sporu zależy w szczególności od interpretacji przepisów rozporządzenia nr 561/2006.

30 W tych okolicznościach Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy wykładni art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006 należy dokonywać w ten sposób, że przepis ten pozwala na odstępstwa od art. 5–9 [tego rozporządzenia] jedynie w wypadku, gdy pojazd operatora świadczącego usługi powszechne w rozumieniu art. 2 pkt 13 dyrektywy 97/67 przewozi zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d) [wspomnianego rozporządzenia] tylko i wyłącznie przesyłki w ramach usługi powszechnej, czy też odstępstwa od art. 5–9 [tego samego rozporządzenia] są dopuszczalne także wówczas, gdy dane pojazdy dodatkowo, obok przesyłek transportowanych w ramach usługi powszechnej, przewożą także inne przesyłki, niewchodzące w zakres usługi powszechnej?
- 2) Jeżeli na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć w ten sposób, że odstępstwa od art. 5–9 rozporządzenia nr 561/2006 są dopuszczalne także wówczas, gdy dane pojazdy dodatkowo, obok przesyłek transportowanych w ramach usługi powszechnej, przewożą także inne przesyłki, niewchodzące w zakres usługi powszechnej:
- Jaka powinna być w takim przypadku minimalna wartość proporcji przesyłek przewożonych pojazdem w ramach usługi powszechnej?
 - Jaka może być w takim przypadku maksymalna wartość proporcji przesyłek niewchodzących w zakres usługi powszechnej, a które przewożone są równocześnie pojazdem wraz z przesyłkami w ramach usługi powszechnej?
 - W jaki sposób należy każdorazowo określić odpowiednią wartość, o której mowa w lit. a) i b)?
 - Czy odpowiednia wartość, o której mowa w lit. a) i b), występować musi w każdym przejeździe danego pojazdu, czy też wystarczające jest wystąpienie odpowiedniej wartości średniej odnoszącej się do łącznej liczby przejazdów danego pojazdu?
- 3) a) Czy wykładni przepisu krajowego państwa Unii regulującego czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów do przewozu rzeczy o masie całkowitej ponad 2,8 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony, dosłownie przejmującego przepis art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006, należy dokonywać wyłącznie na podstawie prawa Unii?
- b) Czy sąd krajowy może, mimo dosłownego przejścia w przepisach krajowych przepisów prawa Unii, stosować odmienne kryteria dla wykładni takich przepisów przejętych z prawa Unii?
4. Czy zakwalifikowaniu przesyłki jako przesyłki w ramach usługi powszechnej na podstawie dyrektywy 97/67 stoi na przeszkodzie to, że w związku z tą przesyłką oferowane są usługi dodatkowe, takie jak:
- odbiór (bez określonego przedziału czasowego);
 - odbiór (w określonym przedziale czasowym);
 - kontrola wzrokowa wieku odbiorcy;
 - przesyłka pobraniowa;
 - wysyłka do 31,5 kg na koszt adresata;
 - przekierowanie przesyłek;
 - dyspozycja co do postępowania z niedoręczoną przesyłką;
 - wskazanie dnia dostawy;

– doręczenie w wybranym przedziale czasowym?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

Uwagi wstępne

- 31 Pytania w sprawie C-203/18 oraz pytania pierwsze, drugie i czwarte w sprawie C-374/18 dotyczą zasadniczo wykładni przepisów rozporządzenia nr 561/2006 i dyrektywy 97/67.
- 32 Co się tyczy natomiast pytania trzeciego w sprawie C-374/18, wątpliwości wyrażone przez Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii) wynikają z faktu, że spór w postępowaniu przed sądem krajowym dotyczy pojazdów lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej od 2,8 tony do 3,5 tony, czyli pojazdów, które nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006. Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 ma ono bowiem zastosowanie wyłącznie do przewozu rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.
- 33 Niemniej ustawodawca niemiecki, który w § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV skorzystał z możliwości przewidzianej w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, trzymając się ściśle litery tego przepisu, stosuje przepisy stanowiące odstępstwo, przewidziane we wspomnianym art. 13 rozporządzenia nr 561/2006, również do pojazdów, które nie osiągają masy 3,5 tony.
- 34 W tych okolicznościach, jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 39 i 40 opinii, odpowiedź na trzecie pytanie prejudycjalne w sprawie C-374/18 może mieć wpływ na właściwość Trybunału do udzielenia odpowiedzi na pytania pierwsze, drugie i czwarte w tej sprawie, dotyczące wykładni przepisów rozporządzenia nr 561/2006. W związku z tym w pierwszej kolejności należy zająć się tym pytaniem trzecim.

W przedmiocie pytania trzeciego w sprawie C-374/18

- 35 W pytaniu trzecim w sprawie C-374/18 Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii) zmierza zasadniczo do ustalenia, czy przepis prawa krajowego, taki jak będący przedmiotem postępowania głównego, który dosłownie powiela przepisy art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, w zakresie, w jakim ma zastosowanie do pojazdów o masie maksymalnej przekraczającej 2,8 tony, lecz nieprzekraczającej 3,5 tony, które z tego powodu nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006, należy interpretować wyłącznie na podstawie prawa Unii, czy przy wykładni takiego przepisu krajowego sąd krajowy może zastosować inne kryteria niż kryteria prawa Unii.
- 36 W celu udzielenia odpowiedzi na to pytanie należy przypomnieć, że Trybunał wielokrotnie stwierdzał, że jest właściwy do orzekania w przedmiocie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczącego przepisów prawa Unii w sytuacjach, w których – nawet jeżeli stan faktyczny sprawy w postępowaniu głównym nie mieścił się bezpośrednio w zakresie stosowania tego prawa – przepisy prawa Unii znalazły zastosowanie na mocy prawa krajowego ze względu na zawarte w prawie krajowym odesłanie do ich treści. W takich sytuacjach istnieje bowiem określony interes Unii Europejskiej w tym, by dla uniknięcia przyszłych rozbieżności w wykładni przepisy lub pojęcia przejęte z prawa Unii były interpretowane w sposób jednolity (zob. podobnie wyroki: z dnia 18 października 1990 r., Dzodzi, C-297/88 i C-197/89, EU:C:1990:360, pkt 37; z dnia 13 marca 2019 r., E., C-635/17, EU:C:2019:192, pkt 35, 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 37 Tym samym dokonanie przez Trybunał wykładni przepisów prawa Unii w sytuacjach nieobjętych zakresem stosowania tego prawa jest uzasadnione, gdy owe przepisy w sposób bezpośredni i bezwarunkowy znalazły zastosowanie do takich sytuacji na mocy prawa krajowego, aby zapewnić identyczne traktowanie tych sytuacji i sytuacji objętych zakresem stosowania tychże przepisów (wyrok z dnia 13 marca 2019 r., E., C-635/17, EU:C:2019:192, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 38 W niniejszym przypadku należy zbadać, czy odesłanie do art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, zawarte w § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV, należy zakwalifikować jako „bezpośrednie i bezwarunkowe” w rozumieniu orzecznictwa przywołanego w poprzednim punkcie i czy w związku z tym wspomniany przepis prawa Unii ma zastosowanie do pojazdów, które z powodu maksymalnej dopuszczalnej masy niższej niż minimalna granica 3,5 tony ustanowiona w tym rozporządzeniu nie są objęte jego zakresem zastosowania.
- 39 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 53 opinii, brzmienie § 18 FPersV, po wyraźnym odesłaniu zarówno w jego tytule, jak i w pierwszym zdaniu, do rozporządzeń nr 561/2006 i nr 165/2014, powiela dosłownie, bez żadnych zmian, w ust. 1 pkt 4 treść odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, w brzmieniu zmienionym przez art. 45 rozporządzenia nr 165/2014.
- 40 Ponadto sąd odsyłający, który jako jedyny jest właściwy do dokonywania wykładni prawa krajowego w ramach systemu współpracy sądowej ustanowionego w art. 267 TFUE (zob. analogicznie wyrok z dnia 7 listopada 2018 r., K i B, C-380/17, EU:C:2018:877, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo), wyjaśnił w postanowieniu odsyłającym, że FPersV powiela przepisy tego rozporządzenia, rozszerzając je na pojazdy o maksymalnej dopuszczalnej masie od 2,8 tony do 3,5 tony, z wyraźnym powołaniem się na wymogi prawa Unii. Poza tym, jak zaznaczono w postanowieniu odsyłającym w sprawie C-203/18, z dokumentów dotyczących genezy § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV jasno wynika, że ustawodawca niemiecki „chciał skorzystać w pełni z wyjątku przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006” i w ten sposób zharmonizował traktowanie sytuacji krajowych oraz sytuacji objętych rozporządzeniem nr 561/2006.
- 41 Wynika z tego, jak podkreśla rzecznik generalny w pkt 57 opinii, że § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV wpisuje się w kontekst kompletnego systemu przepisów krajowych rozszerzających stosowanie systemu prawnego Unii dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku, ustanowionego przez rozporządzenie nr 561/2006, na przewozy dokonywane przez pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej niższej od masy pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006.
- 42 W tych okolicznościach odesłanie do art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006 w § 18 ust. 1 pkt 4 FPersV należy zakwalifikować jako „bezpośrednie i bezwarunkowe” w rozumieniu orzecznictwa przywołanego w pkt 37 niniejszego wyroku, wobec czego Trybunał jest właściwy na podstawie art. 267 TFUE do udzielenia odpowiedzi na pytania zadane przez sąd krajowy, a tym samym do dokonania wykładni przepisów rozporządzenia nr 561/2006 w sytuacji takiej jak będąca przedmiotem postępowania głównego.
- 43 Poza tym, biorąc pod uwagę istnienie wyraźnego interesu w zapewnieniu, by taki przepis prawa Unii mający zastosowanie w prawie krajowym został poddany, jak wynika z orzecznictwa przywołanego w pkt 36 niniejszego wyroku, jednolitej wykładni, sąd odsyłający jest związany wykładnią przepisów prawa Unii, o których mowa w postępowaniu głównym, i nie może opierać się na innych kryteriach.
- 44 W konsekwencji na pytanie trzecie należy odpowiedzieć, że przepis prawa krajowego, taki jak będący przedmiotem postępowania głównego, który powiela dosłownie przepisy art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, w zakresie, w jakim ma on zastosowanie do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,8 tony, lecz nieprzekraczającej 3,5 tony, które w związku z tym nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006, należy interpretować wyłącznie na

podstawie prawa Unii zgodnie z jego wykładnią dokonywaną przez Trybunał, jeżeli na mocy prawa krajowego przepisy te w sposób bezpośredni i bezwarunkowy znalazły zastosowanie do takich pojazdów.

W przedmiocie pytań w sprawie C-203/18, a także pytań pierwszego i drugiego w sprawie C-374/18

- 45 W pytaniach w sprawie C-203/18, a także w pytaniach pierwszym i drugim w sprawie C-374/18, które należy rozpatrzyć łącznie, sądy odsyłające zwracają się zasadniczo o ustalenie, czy art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że przewidziane w nim odstępstwo dotyczy tylko pojazdów lub zespołów pojazdów używanych wyłącznie w trakcie określonej operacji transportowej do dostarczania przesyłek w ramach powszechnej usługi pocztowej czy też tak, że odstępstwo to ma również zastosowanie, gdy dane pojazdy lub zespoły pojazdów są używane głównie lub w określonej proporcji do dostarczania przesyłek objętych powszechną usługą pocztową.
- 46 W celu udzielenia odpowiedzi na te pytania należy przypomnieć, że rozporządzenie nr 561/2006 zgodnie z jego motywem 17 i art. 1 ma na celu ujednoczenie warunków konkurencji w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz poprawę warunków pracy pracowników i poprawę bezpieczeństwa drogowego (wyrok z dnia 7 lutego 2019 r., NK, C-231/18, EU:C:2019:103, pkt 18 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 47 W tych celach w art. 5–9 tego rozporządzenia przewidziano szereg norm dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw oraz okresów odpoczynku kierowców pojazdów objętych zakresem jego stosowania.
- 48 W szczególności na mocy art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006 państwa członkowskie są jednak uprawnione do wprowadzenia odstępstw od wspomnianych norm przewidzianych w art. 5–9 tego rozporządzenia, mających zastosowanie w szczególności do przewozów wykonywanych pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 pkt 13 dyrektywy 97/67 do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych.
- 49 Ponieważ Republika Federalna Niemiec skorzystała z możliwości przyznanej przez art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, należy określić zakres odstępstwa przewidzianego w tym przepisie.
- 50 W tym względzie należy podkreślić, że jako odstępstwo od art. 5–9 rozporządzenia nr 561/2006 przesłanki stosowania art. 13 ust. 1 lit. d) akapit pierwszy tego rozporządzenia podlegają ścisłej wykładni [zob. analogicznie w przypadku art. 13 ust. 1 lit. d) akapit drugi wspomnianego rozporządzenia wyrok z dnia 28 lipca 2011 r., Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, pkt 33, a w przypadku art. 13 ust. 1 lit. p) rozporządzenia nr 561/2006 wyrok z dnia 7 lutego 2019 r., NK, C-231/18, EU:C:2019:103, pkt 21]. Ponadto zakres tego odstępstwa należy określić z uwzględnieniem brzmienia, kontekstu i celów uregulowania będącego przedmiotem postępowania głównego.
- 51 W odniesieniu do brzmienia art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006 należy zauważyć, że przepis ten wyraźnie odnosi się do pojazdów używanych do dostarczania „przesyłek w ramach usług powszechnych”. W związku z tym odstępstwo określone w tym przepisie jest ograniczone w zależności od rodzaju przesyłek dostarczanych danymi pojazdami, co sugeruje, że prawodawca unijny nie zamierzał obejmować zakresem tego odstępstwa wszystkich pojazdów operatorów świadczących powszechne usługi pocztowe, a jedynie te, które przewożą przesyłki, które należy przyporządkować do powszechnych usług pocztowych.

- 52 W związku z tym odstępstwa, o którym mowa w postępowaniu głównym, nie można interpretować w ten sposób, że obejmuje ono pojazdy używane do dostarczania, oprócz przesyłek, które należy przyporządkować do powszechnych usług pocztowych, innych przesyłek, które nie są nimi objęte.
- 53 Interpretacji tej nie mogą podważyć argumenty dotyczące kontekstu wspomnianego odstępstwa, przedstawione przez Deutsche Post i rząd polski, zgodnie z którymi decyzja prawodawcy unijnego o użyciu terminu „wyłącznie” w odniesieniu do odstępstw zawartych w art. 13 ust. 1 lit. e), i) i o) rozporządzenia nr 561/2006 dowodzi, że jego zamiarem w odniesieniu do odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) tego rozporządzenia nie było ograniczenie zakresu zastosowania tego wyjątku do przewozów wykonywanych pojazdami używanymi wyłącznie do dostarczania przesyłek w ramach usługi powszechnej, ale włączenie do nich również przypadków, w których pojazdy te są używane tylko częściowo do dostarczania takich przesyłek.
- 54 Jak bowiem zasadniczo podnosi Komisja w uwagach na piśmie, brak terminu „wyłącznie” w brzmieniu jednego z odstępstw wymienionych w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006 niekoniecznie musi prowadzić do stwierdzenia a contrario, że wymaga ono szerokiej wykładni. W tym względzie wystarczy przypomnieć, że Trybunał orzekł już, iż w przypadku nawet częściowego używania pojazdów do celów innych niż wyraźnie wymienione w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006, odstępstwa przewidziane w tym przepisie nie mają zastosowania (zob. podobnie wyrok z dnia 13 marca 2014 r., A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, pkt 31, 35).
- 55 Ponadto wykładnię odstępstwa uregulowanego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, przyjętą przez Trybunał w pkt 52 niniejszego wyroku, potwierdzają cele tego rozporządzenia, które należy uwzględnić przy określaniu zakresu takiego odstępstwa (zob. podobnie wyrok z dnia 13 marca 2014 r., A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 56 W tym względzie należy przypomnieć, że – jak zauważono w pkt 46 niniejszego wyroku – celem rozporządzenia nr 561/2006 zgodnie z jego motywem 17 i art. 1 jest ujednoczenie warunków konkurencji w sektorze drogowym oraz poprawa warunków socjalnych pracowników i bezpieczeństwa drogowego, w szczególności poprzez wprowadzenie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób.
- 57 Tymczasem szeroka interpretacja odstępstwa uregulowanego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006 mogłaby jednak skutkować tym, że z jednej strony kierowcy Deutsche Post, czyli duża liczba kierowców, nie korzystaliby już z ochrony warunków pracy przewidzianej w rozporządzeniu nr 561/2006, co byłoby sprzeczne z celem, jakim jest poprawa warunków socjalnych tych pracowników. Z drugiej strony takie rozszerzenie odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006 mogłoby powodować, że pojazdy Deutsche Post, czyli duża liczba pojazdów, mogłyby być prowadzone przez takich kierowców przez długie godziny bez odpoczynku, co poważnie zagrażałoby celowi poprawy bezpieczeństwa drogowego (zob. analogicznie wyrok z dnia 28 lipca 2011 r., Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, pkt 35, 36).
- 58 Ponadto taka rozszerzająca wykładnia odstępstwa, o którym mowa w postępowaniu głównym, mogłaby naruszyć także cel polegający na wyeliminowaniu różnic mogących zakłócać konkurencję w dziedzinie transportu drogowego. Przedsiębiorstwo takie jak Deutsche Post, które prowadzi działalność w dziedzinie powszechnych usług pocztowych, lecz świadczy również inne zwykłe usługi pocztowe, będąc jednocześnie zwolnione z obowiązków przewidzianych w art. 5–9 rozporządzenia nr 561/2006, uzyskałoby bowiem w ten sposób przewagę konkurencyjną względem konkurujących z nim przedsiębiorstw, takich jak UPS Deutschland i in., świadczących jedynie zwykłe usługi pocztowe (zob. podobnie w szczególności wyrok z dnia 13 marca 2014 r., A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, pkt 32).

- 59 W szczególności w przypadku pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006 przedsiębiorstwo takie jak Deutsche Post mogłoby zaoszczędzić na kosztach instalacji i konserwacji tachografów w używanych przez siebie pojazdach w porównaniu z innymi konkurującymi z nim przedsiębiorstwami.
- 60 Wynika z tego, że na pytanie pierwsze odpowiednio w sprawach C-203/18 i C-374/18 należy odpowiedzieć, iż art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że przewidziane w nim odstępstwo ma zastosowanie tylko do pojazdów lub zespołów pojazdów używanych wyłącznie w trakcie określonej operacji transportowej do dostarczania przesyłek w ramach powszechnych usług pocztowych.
- 61 Biorąc pod uwagę odpowiedź udzieloną na te pytania, nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na drugie pytanie prejudycjalne odpowiednio w sprawach C-203/18 i C-374/18.

W przedmiocie pytania czwartego w sprawie C-374/18

- 62 Poprzez pytanie czwarte w sprawie C-374/18 sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 ust. 1 dyrektywy 97/67 należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż w związku z przesyłką świadczone są dodatkowe usługi, takie jak odbiór w określonym albo nieokreślonym przedziale czasowym, kontrola wzrokowa wieku odbiorcy, przesyłka pobraniowa, wysyłka do 31,5 kg na koszt adresata, przekierowanie przesyłek, dyspozycja co do postępowania z niedoręczoną przesyłką, a także wybór dnia i godziny, stanowi przeszkodę dla uznania jej za przesyłkę wykonaną w ramach „usługi powszechnej” na podstawie tego przepisu, a zatem za przesyłkę dostarczoną „w ramach usług powszechnych” do celów zastosowania odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006.
- 63 W tym względzie z art. 3 ust. 4 i 5 dyrektywy 97/67 wynika najpierw, że powszechne usługi pocztowe, które państwa członkowskie są zobowiązane gwarantować użytkownikom, obejmują co najmniej przyjmowanie, sortowanie, przemieszczanie i doręczanie paczek pocztowych do 10 kg, który to limit może zostać zwiększony do 20 kg.
- 64 Ponadto należy przypomnieć, co się tyczy w szczególności usług przesyłek ekspresowych, że zgodnie z motywem 18 dyrektywy 97/67 zasadnicza różnica między tymi usługami a powszechną usługą pocztową polega na wartości dodanej, bez względu na formę, jaką ona przyjmuje, oferowanej przez usługi ekspresowe i postrzeganej przez klientów. Dlatego też najlepszym sposobem określenia wartości dodanej postrzeganej przez klientów jest zbadanie dodatkowych kosztów, które są skłonni zapłacić.
- 65 W tym względzie Trybunał orzekł ostatnio, że przesyłkę o wartości dodanej, to jest przesyłkę z usługą dodatkową, należy odróżniać od usługi powszechnej jako usługi podstawowej. Usługi przesyłek ekspresowych różnią się bowiem od pocztowych usług powszechnych wartością dodaną dla klientów, z powodu której klienci akceptują zapłatę wyższej ceny. Tego rodzaju usługi stanowią możliwe do oddzielenia od usług świadczonych w interesie publicznym usługi szczególne, odpowiadające indywidualnym potrzebom podmiotów gospodarczych oraz wymagające pewnych świadczeń dodatkowych, których nie oferują tradycyjne usługi pocztowe (wyrok z dnia 31 maja 2018 r., Confetra i in., C-259/16 i C-260/16, EU:C:2018:370, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 66 W niniejszej sprawie, jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 125 opinii, nie ulega wątpliwości, że podstawowe usługi z dodatkowymi świadczeniami takimi jak wymienione przez sąd odsyłający mogą przynieść wartość dodaną klientom, którzy są tym samym gotowi zapłacić wyższą cenę, aby skorzystać z tych świadczeń dodatkowych.
- 67 Wynika z tego, że takich usług, które są raczej podobne do usług przesyłek ekspresowych, nie można uznać za wchodzące w zakres „usług powszechnych” w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 97/67.

68 Mając na uwadze powyższe rozważania, na pytanie czwarte należy odpowiedzieć, że art. 3 ust. 1 dyrektywy 97/67 należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż w związku z przesyłką świadczone są dodatkowe usługi, takie jak odbiór w określonym albo nieokreślonym przedziale czasowym, kontrola wzrokowa wieku odbiorcy, przesyłka pobraniowa, wysyłka do 31,5 kg na koszt adresata, przekierowanie przesyłek, dyspozycja co do postępowania z niedoręczoną przesyłką, a także wybór dnia i godziny, stanowi przeszkodę dla uznania jej za przesyłkę wykonaną w ramach „usługi powszechnej” na podstawie tego przepisu, a zatem za przesyłkę dostarczoną „w ramach usług powszechnych” do celów zastosowania odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006.

W przedmiocie kosztów

69 Dla stron w postępowaniach głównych niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionych przed sądami odsyłającymi, do nich zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniach głównych, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

- 1) Przepis prawa krajowego, taki jak będący przedmiotem postępowania głównego, który powiela dosłownie przepisy art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r., w zakresie, w jakim ma on zastosowanie do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,8 tony, lecz nieprzekraczającej 3,5 tony, które w związku z tym nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006, zmienionego rozporządzeniem nr 165/2014, należy interpretować wyłącznie na podstawie prawa Unii zgodnie z jego wykładnią dokonywaną przez Trybunał, jeżeli na mocy prawa krajowego przepisy te w sposób bezpośredni i bezwarunkowy znalazły zastosowanie do takich pojazdów.
- 2) Artykuł 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, zmienionego rozporządzeniem nr 165/2014, należy interpretować w ten sposób, że przewidziane w nim odstępstwo ma zastosowanie tylko do pojazdów lub zespołów pojazdów używanych wyłącznie w trakcie określonej operacji transportowej do dostarczania przesyłek w ramach powszechnych usług pocztowych.
- 3) Artykuł 3 ust. 1 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/6/WE z dnia 20 lutego 2008 r., należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż w związku z przesyłką świadczone są dodatkowe usługi, takie jak odbiór w określonym albo nieokreślonym przedziale czasowym, kontrola wzrokowa wieku odbiorcy, przesyłka pobraniowa, wysyłka do 31,5 kg na koszt adresata, przekierowanie przesyłek, dyspozycja co do postępowania z niedoręczoną przesyłką, a także wybór dnia i godziny, stanowi przeszkodę dla uznania jej za przesyłkę wykonaną w ramach „usługi powszechnej” na podstawie tego przepisu, a zatem za przesyłkę dostarczoną „w ramach usług powszechnych” do celów zastosowania odstępstwa przewidzianego w art. 13 ust. 1 lit. d) rozporządzenia nr 561/2006, zmienionego rozporządzeniem nr 165/2014.

Podpisy