



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

21 noiembrie 2019*

„Trimitere preliminară – Regulamentul (CE) nr. 561/2006 – Transporturi rutiere – Dispoziții sociale – Vehicule utilizate pentru livrarea expedierilor în cadrul serviciului poștal universal – Derogări – Vehicule utilizate parțial pentru o asemenea livrare – Directiva 97/67/CE – Articolul 3 alineatul (1) – «Serviciu universal» – Noțiune”

În cauzele conexe C-203/18 și C-374/18,

având ca obiect cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Renania de Nord-Westfalia, Germania) (C-203/18), prin decizia din 21 februarie 2018, primită de Curte la 20 martie 2018, precum și de Landgericht Köln (Tribunalul Regional Köln, Germania) (C-374/18), prin decizia din 22 mai 2018, primită de Curte la 7 iunie 2018, în procedurile

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

împotriva

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

și

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

împotriva

Deutsche Post AG (C-374/18),

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna A. Prechal, președintă de cameră, doamna L. S. Rossi (raportoare) și domnul J. Malenovský, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul D. Dittert, șef de unitate,

* Limba de procedură: germana.

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 28 martie 2019,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Deutsche Post AG, precum și pentru domnul Leymann, de T. Mayen și de B. Stamm, Rechtsanwälte;
- pentru Land Nordrhein-Westfalen, de A. Baron-Barth și de B. Spieles, în calitate de agenți;
- pentru UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, pentru DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG, precum și pentru Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., de S. Maaßen și de P. Pommerening, Rechtsanwälte;
- pentru Deutsche Post AG, de K. Hamacher, Rechtsanwalt;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de W. Mölls și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 13 iunie 2019,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea articolului 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102 p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 (JO 2014, L 60 p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 561/2006”).
- 2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul unor litigii între, pe de o parte, operatorul poștal Deutsche Post AG și responsabilul pentru transporturi al sediului său din Bonn (Germania), domnul Leymann (denumiți în continuare, împreună, „Deutsche Post și alții”), și Land Nordrhein-Westfalen (cauza C-203/18) și, pe de altă parte, UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG, precum și Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (denumite în continuare, împreună, „UPS Deutschland și alții”) și operatorul poștal Deutsche Post (cauza C-374/18), în legătură cu aplicarea, în cazul transporturilor efectuate de vehicule ale Deutsche Post, a normelor referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Regulamentul nr. 561/2006

3 Potrivit considerentelor (4), (17), (22) și (23) ale Regulamentului nr. 561/2006:

„(4) Este de dorit ca [dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 referitoare la durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus pe care trebuie să le respecte conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere naționale și internaționale în interiorul Comunității] să fie aplicate în mod eficient și uniform pentru ca să fie îndeplinite obiectivele vizate și să nu se discrediteze aplicarea normelor. În consecință, este necesar să se stabilească o serie de norme mai clare și mai simple care vor fi ușor de înțeles, de interpretat și de aplicat de către sectorul transporturilor rutiere și de către autoritățile responsabile de aplicarea acestora.

[...]

(17) Prezentul regulament urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general. Acesta urmărește realizarea acestui obiectiv în special prin dispozițiile referitoare la durata maximă de conducere pe zi, pe săptămână și pe o perioadă de două săptămâni consecutive, prin dispoziția care obligă un conducător auto să ia o perioadă de repaus săptămânal normală, cel puțin o dată pe o perioadă de două săptămâni consecutive, și prin dispozițiile care prevăd că în niciun caz o perioadă de repaus zilnic nu poate fi mai mică decât o perioadă neîntreruptă de nouă ore. Acest ansamblu de dispoziții garantează un repaus corespunzător și, luând în considerare și experiența dobândită în ultimii ani în domeniul aplicării normelor, nu mai este necesar un sistem de compensație pentru perioadele de repaus zilnic reduce.

[...]

(22) În vederea promovării progresului social și a îmbunătățirii siguranței rutiere, fiecare stat membru ar trebui să-și păstreze dreptul de a adopta anumite măsuri corespunzătoare.

(23) Derogările naționale ar trebui să reflecte schimbările intervenite în sectorul transportului rutier și să se limiteze la elementele care nu sunt supuse în prezent concurenței.”

4 Articolul 1 din acest regulament prevede:

„Prezentul regulament stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier, și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. De asemenea, prezentul regulament prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.”

5 Articolul 2 alineatul (1) litera (a) din regulamentul menționat prevede:

„Prezentul regulament se aplică transportului rutier:

(a) de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone [...].”

- 6 Articolele 5-9 din regulamentul menționat prevăd normele aplicabile echipajului unui vehicul de transport, duratei de conducere, pauzelor, precum și timpului de repaus.
- 7 Capitolul IV din același regulament, intitulat „Derogări”, conține articolul 13, care prevede:

„(1) Cu condiția ca acest lucru să nu aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1, fiecare stat membru poate acorda derogări de la articolele 5-9 și să supună aceste derogări unor condiții speciale pe propriul teritoriu sau, cu acordul statului interesat, pe teritoriul unui alt stat membru, aplicabile transporturilor efectuate cu următoarele vehicule:

[...]

- (d) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 13 din Directiva 97/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului [JO 1998, L 15, p. 14] pentru livrarea loturilor în cadrul serviciului universal.

Aceste vehicule nu trebuie să fie utilizate decât pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

- (e) vehicule care circulă exclusiv pe insule a căror suprafață nu depășește 2 300 kilometri pătrați și care nu sunt legate de restul teritoriului național de un pod, vad sau tunel deschis circulației autovehiculelor;

[...]

- (i) vehicule care au 10-17 locuri destinate exclusiv transportului de călători în scopuri necomerciale;

[...]

- (o) vehicule utilizate exclusiv pe uscat în instalații de platforme precum porturile, porturile intermodale de transbordare și terminalele feroviare;

[...]”

Directiva 97/67

- 8 Potrivit considerentului (18) al Directivei 97/67, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2008/6/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 februarie 2008 (JO 2008, L 52, p. 3) (denumită în continuare „Directiva 97/67”):

„Întrucât, având în vedere că diferența esențială dintre serviciul de curierat expres și serviciul poștal universal constă în valoarea adăugată (oricare ar fi forma acesteia) prevăzută de către serviciile de curierat expres și percepută de către clienți, cel mai eficient mod de a determina valoarea adăugată percepută este de a lua în considerare surplusul de preț pe care clienții sunt dispuși să îl plătească, fără a aduce atingere, cu toate acestea, limitei de preț a sectorului rezervat ce trebuie să se respecte[.]”

9 Articolul 2 punctul 13 din această directivă prevede:

„În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

[...]

13. «furnizor de serviciu universal» înseamnă furnizorul public sau privat al serviciului poștal care asigură totalitatea sau o parte a serviciului universal poștal într-un stat membru, a cărui identitate a fost notificată Comisiei în conformitate cu articolul 4;”

10 Articolul 3 alineatele (1), (4) și (5) din directiva menționată prevede:

„(1) Statele membre asigură că utilizatorii beneficiază de dreptul la un serviciu universal care implică prestarea permanentă a unui serviciu poștal de o calitate determinată în toate punctele de pe teritoriul lor la prețuri accesibile pentru toți utilizatorii.

[...]

(4) Fiecare stat membru adoptă măsurile necesare pentru a asigura că serviciul universal cuprinde cel puțin prestările următoare:

[...]

– ridicarea, sortarea, transportul și distribuția coletelor poștale de cel mult 10 kilograme,

[...]

(5) Autoritățile naționale de reglementare pot mări limita de greutate a ofertei serviciului universal pentru colete poștale la orice greutate mai mică de 20 de kilograme și pot stabili regimuri speciale pentru livrarea la domiciliu a acestor colete.

[...]”

Dreptul german

11 Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Regulamentul de punere în aplicare a Legii privind personalul din transporturile rutiere) din 27 iunie 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1882), astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul din 8 august 2017 (BGBl. 2017 I, p. 3158) (denumit în continuare „FPersV”), a fost adoptat de Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane, Germania) pentru a se asigura punerea în aplicare a Regulamentului nr. 561/2006 în ordinea juridică germană.

12 Potrivit articolului 1 din FPersV, intitulat „Durata de conducere și timpul de repaus în domeniul transporturilor rutiere”:

„(1) Conducătorii auto

1. de vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, care asigură transportul de mărfuri, a căror masă maximă admisibilă este mai mare de 2,8 tone și nu depășește 3,5 tone [...]

[...]

trebuie să respecte normele privind durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus în conformitate cu articolele 4, 6-9 și 12 din [Regulamentul nr. 561/2006].

(2) Dispozițiile alineatului (1) nu se aplică

1. vehiculelor vizate la articolul 18,

[...]

(6) [...]

Antreprenorul trebuie

1. să predea conducătorului auto un număr suficient de formulare adecvate, în conformitate cu modelul din anexa 1, pentru prezentarea înregistrărilor;
2. să examineze înregistrările imediat după predarea lor de către conducătorul auto și să ia fără întârziere măsurile necesare pentru a asigura respectarea tezelor 1-5;
3. să păstreze înregistrările, în ordine cronologică și într-o formă lizibilă, la exteriorul vehiculului, pentru o perioadă de un an de la predarea lor și să le prezinte, la cerere, persoanelor competente;
4. să distrugă înregistrările după expirarea perioadei de păstrare până la data de 31 martie a anului calendaristic următor [...]

[...]”

- 13 Articolul 18 din FPersV, intitulat „Excepții în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014”, prevede:

„(1) În temeiul articolului 13 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și al articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, următoarele categorii de vehicule sunt excluse, în domeniul de aplicare al [Fahrpersonalgesetz (Legea privind personalul din transporturile rutiere)], de la aplicarea articolelor 5-9 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și de la aplicarea Regulamentului (UE) nr. 165/2014

[...]

4. vehiculele sau combinația de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii pentru a distribui expedieri poștale în cadrul serviciului universal de către furnizorii de servicii poștale care furnizează serviciul universal astfel cum a fost definit la articolul 1 alineatul (1) din Post Universaldienstleistungsverordnung (Regulamentul federal privind serviciul poștal universal) din 15 decembrie 1999 (BGBl. 1999 I, p. 2418), astfel cum a fost modificat ultima dată prin articolul 3 alineatul (26) din Legea din 7 iulie 2005 (BGBl. I, p. 1970), cu condiția ca principală activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

[...]”

- 14 Articolul 4 punctul 1 litera b) din Postgesetz (Legea privind serviciul poștal) din 22 decembrie 1997 (BGBl. 1997 I, p. 3294), astfel cum a fost modificat ultima dată prin articolul 169 din Legea din 29 martie 2017 (BGBl. 2017 I, p. 626) (denumită în continuare „PostG”), prevede:

„1. „Serviciile poștale în sensul prezentei legi sunt următoarele servicii comerciale:

[...]

b) transportul de colete adresate, a căror greutate individuală nu depășește 20 de kilograme,

[...]”

- 15 Potrivit articolului 11 din PostG:

„(1) Serviciul universal constituie o ofertă minimă de servicii poștale prevăzute la articolul 4 punctul 1, care sunt furnizate în toate punctele de pe teritoriul respectiv, de o calitate determinată și la prețuri accesibile. Serviciul universal se limitează la serviciile poștale care fac obiectul unei licențe și la serviciile poștale care, din punctul de vedere tehnic al transportului, pot fi oferite cel puțin în parte cu serviciile poștale care fac obiectul licenței. Acesta include doar serviciile considerate, ca regulă generală, indispensabile.

(2) Guvernul federal este competent să stabilească prin regulament, cu acordul Bundestag (Dieta Federală, Germania) și al Bundesrat (Consiliul Federal, Germania), în conformitate cu alineatul (1), conținutul și întinderea serviciului universal. [...]”

- 16 În temeiul articolului 11 alineatul (2) din PostG, guvernul federal a precizat întinderea serviciului universal, în ceea ce privește expedierile de colete prevăzute la articolul 1 alineatul (1) punctul 2 din Post-Universaldienstleistungsverordnung (Regulamentul privind serviciul poștal universal) din 15 decembrie 1999 (BGBl. I, p. 2418), astfel cum a fost modificat ultima dată prin articolul 3 alineatul (26) din Legea din 7 iulie 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1970), care are următorul cuprins:

„(1) «Serviciul universal» înseamnă următoarele servicii poștale:

[...]

2. Transportul de colete adresate, a căror greutate individuală nu depășește 20 de kilograme și ale căror dimensiuni nu le depășesc pe cele stabilite în convenția poștală universală și în regulamentele de punere în aplicare aferente.

[...]”

Acțiunile principale și întrebările preliminare

Cauza C-203/18

- 17 Din decizia de trimitere reiese că Deutsche Post este desemnat drept furnizorul serviciului poștal universal în sensul articolului 11 alineatul (1) din PostG și efectuează astfel transportul de colete cu o greutate de cel mult 20 de kilograme, conform articolului 1 alineatul (1) punctul 2 din Regulamentul privind serviciul poștal universal, astfel cum a fost modificat prin Legea din 7 iulie 2005. Ea furnizează acest serviciu utilizând vehicule sau combinații de vehicule cu o masă maximă admisibilă cuprinsă între 2,8 tone și 3,5 tone, precum și vehicule sau combinații de vehicule cu o masă maximă admisibilă care nu depășește 7,5 tone. În același timp și cu aceleași vehicule, Deutsche Post asigură, de asemenea,

livrarea coletelor a căror greutate depășește 20 de kilograme – și anume coletele care nu intră sub incidența serviciului universal –, dar care, conform indicațiilor Deutsche Post, constituie maximum 5 % din totalul încărcăturii din toate vehiculele, chiar și în perioada de livrare intensivă.

- 18 Deutsche Post consideră că, în calitate de furnizor al serviciului universal, ea intră sub incidența dispoziției derogatorii a articolului 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV, care reia articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006. Pentru acest motiv, ea nu ar fi supusă printre altele obligațiilor de a aplica normele care se impun întreprinderilor în ceea ce privește durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus, care trebuie respectate de conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în temeiul regulamentului menționat.
- 19 În schimb, potrivit autorităților competente germane și ale *Länder*, această dispoziție derogatorie nu ar fi aplicabilă Deutsche Post din moment ce aceasta transportă, de asemenea, pachete a căror greutate depășește 20 de kilograme, aplicabilă expedierilor poștale care intră în sfera serviciului poștal universal. În acest context, unitățile Deutsche Post au făcut deja obiectul mai multor inspecții și s-au desfășurat împotriva acestui operator proceduri care pot conduce la amenzi administrative.
- 20 La 21 ianuarie 2015, Deutsche Post și alții au sesizat Verwaltungsgericht Köln (Tribunalul Administrativ din Köln, Germania) cu o cerere în constatare de drept prin care s-a urmărit să se precizeze întinderea derogării prevăzute la articolul 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV și să se recunoască faptul că această derogare se poate aplica și prestărilor de servicii în cauză. Prin hotărârea din 2 februarie 2016, cererea a fost respinsă ca lipsită de temei, instanța menționată reținând în special interpretarea Land Nordrhein-Westfalen (Landul Renania de Nord-Westfalia, Germania) potrivit căreia derogarea în discuție se aplică doar în cazul în care vehiculele sunt utilizate „exclusiv” în scopul livrării de expedieri poștale care intră în sfera serviciului poștal universal.
- 21 La 7 martie 2016, Deutsche Post și alții au declarat apel împotriva acestei hotărâri în fața Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Renania de Nord-Westfalia, Germania). Această instanță arată că, prin adoptarea articolului 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV, legiuitorul german a reluat pe deplin conținutul derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, astfel încât interpretarea dispoziției naționale menționate depinde în esență de interpretarea care trebuie dată dispoziției derogatorii de drept al Uniunii.
- 22 În special, instanța de trimitere arată că, întrucât Curtea nu a clarificat încă întinderea și conținutul acestei derogări, nu ar fi posibil, la acest stadiu, să se excludă nici interpretarea avansată de Deutsche Post și alții, nici cea avută în vedere de Land Nordrhein-Westfalen (Landul Renania de Nord-Westfalia). În această privință, ea arată că interpretarea susținută de acesta ar permite să se evite ca în Germania o întreprindere care furnizează și serviciul poștal universal să poată beneficia de un avantaj concurențial în raport cu o întreprindere care nu furnizează acest serviciu și care, pentru acest motiv, este supusă normelor privind durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus. Totuși, potrivit acestei instanțe, se poate avea în vedere și ca acest avantaj concurențial să fie prevăzut pentru a compensa dezavantajul concurențial care provine, pentru întreprinderile care furnizează serviciul poștal universal, din reglementarea de către stat a prețurilor și din calitatea prestațiilor unui asemenea serviciu.
- 23 În plus, în ipoteza în care dispoziția derogatorie a articolului 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006 nu ar impune ca vehiculele sau combinația de vehicule vizate de acesta să fie utilizate „exclusiv” pentru livrarea expedierilor în cadrul serviciului universal, ar trebui să se clarifice dacă această dispoziție impune cel puțin existența unei anumite cote de expedieri care fac parte din serviciul universal pentru ca aceste vehicule și combinații de vehicule să poată să fie scutite de obligațiile impuse de acest regulament.

24 În aceste condiții, Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Renania de Nord-Westfalia, Germania) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curtii următoarele întrebări preliminare:

- „1) Dispoziția derogatorie a articolului 13 alineatul (1) litera (d) din [Regulamentul nr. 561/2006] trebuie interpretată în sensul că include numai vehicule sau combinații de vehicule utilizate exclusiv în scopul livrării de expedieri poștale în cadrul serviciului universal sau este aplicabilă și atunci când vehiculele sau combinațiile de vehicule sunt utilizate în principal sau într-o măsură stabilită în alt mod în scopul livrării de expedieri poștale în cadrul serviciului universal?
- 2) În ceea ce privește dispoziția derogatorie menționată la prima întrebare, pentru a aprecia dacă vehicule sau combinații de vehicule sunt utilizate exclusiv sau – eventual – în principal sau într-o măsură stabilită în alt mod în scopul livrării de trimiteri în cadrul serviciului universal, trebuie să se ia în considerare utilizarea unui vehicul sau a unei combinații de vehicule în general sau utilizarea concretă a unui vehicul sau a unei combinații de vehicule în cadrul unei curse individuale?”

Cauza C-374/18

- 25 La fel ca în cauza C-203/18, litigiul principal are ca obiect respectarea de către Deutsche Post a obligațiilor prevăzute de FPersV, care preia anumite dispoziții din Regulamentul nr. 561/2006. Totuși, în cauza C-374/18, faptele diferă în sensul că este vorba numai despre vehicule sau combinații de vehicule cu o masă maximă admisibilă cuprinsă între 2,8 tone și 3,5 tone.
- 26 Considerând că nerespectarea de către Deutsche Post a acestor obligații constituie o încălcare a articolelor 3 și 3a din Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (Legea împotriva concurenței neloiale, BGBl. 2010 I, p. 254), UPS Deutschland și alții au introdus o acțiune în fața Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln, Germania), având ca obiect încetarea acestor practici și constatarea obligației de reparare a prejudiciului suferit din acest motiv.
- 27 Această instanță pare să considere că Deutsche Post nu se poate prevala de excepția prevăzută la articolul 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV în măsura în care, astfel cum ar reieși din sensul și din finalitatea acestei dispoziții, derogarea în discuție se poate aplica numai atunci când sunt distribuite doar expedierile care intră sub incidența serviciului poștal universal. Astfel, obiectivul îmbunătățirii condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și a siguranței rutiere, urmărit de FPersV, care reia fidel în ordinea juridică germană Regulamentul nr. 561/2006, nu poate fi atins decât dacă, într-un sector precum sectorul poștal, caracterizat printr-o concurență puternică, excepțiile sunt de strictă interpretare.
- 28 În plus, dat fiind că FPersV a reluat și dispozițiile Regulamentului nr. 561/2006 în ceea ce privește vehiculele cu o masă maximă autorizată mai mare de 2,8 tone și care nu depășește 3,5 tone, se pune întrebarea dacă și în ce măsură trebuie să se recurgă la dispozițiile de drept al Uniunii în cadrul interpretării unei dispoziții naționale precum articolul 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV.
- 29 În plus, instanța de trimitere are îndoieli cu privire la problema dacă faptul că anumite prestații suplimentare sunt furnizate în legătură cu o expediție poștală constituie un obstacol în privința calificării acesteia drept trimitere efectuată „în cadrul serviciului universal”. În opinia sa, această întrebare trebuie să primească un răspuns afirmativ. Totuși, ea estimează că soluționarea litigiului depinde în special de interpretarea care trebuie dată dispozițiilor Regulamentului nr. 561/2006.

30 În aceste condiții, Landgericht Köln (Tribunalul Regional Köln) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că această dispoziție permite derogări de la articolele 5-9 din [acest regulament] doar în cazul în care vehiculul unui furnizor de serviciu universal în sensul articolului 2 punctul 13 din Directiva 97/67, conform articolului 13 alineatul (1) litera (d) din [regulamentul menționat], transportă în mod unic și exclusiv trimiteri în cadrul serviciului universal sau sunt permise derogări de la articolele 5-9 din [aceleși regulament] și în cazul în care vehiculele în cauză, pe lângă trimerile transportate în cadrul serviciului universal, transportă de asemenea și alte trimeri, care nu intră sub incidența serviciului universal?
- 2) În cazul în care răspunsul la prima întrebare este în sensul că derogările de la articolele 5-9 din Regulamentul nr. 561/2006] sunt de asemenea permise în cazul în care vehiculele în cauză, pe lângă trimerile transportate în cadrul serviciului universal, transportă și alte trimeri, care nu intră sub incidența serviciului universal:
 - a) Ce cotă minimă trebuie să aibă expedierile pe care un vehicul le transportă în cadrul serviciului universal?
 - b) Ce cotă maximă pot avea expedierile care nu intră sub incidența serviciului universal și pe care vehiculul le transportă simultan cu prestațiile serviciului universal?
 - c) Cum se stabilește fiecare dintre cele două cote, așa cum sunt acestea descrise la literele a) și b)?
 - d) Este necesar ca cotele, așa cum sunt acestea descrise la literele a) și b), să fie date pentru fiecare cursă a vehiculului în cauză sau este suficientă o anumită valoare medie calculată în raport cu totalul curselor vehiculului în cauză?
- 3)
 - a) O dispoziție națională a unui stat al Uniunii privind perioadele de conducere și repaus pentru vehicule și combinații de vehicule destinate transportului de mărfuri, având o masă maximă admisibilă mai mare de 2,8 tone, dar mai mică de 3,5 tone, care preia literal dispozițiile articolului 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006, trebuie să fie interpretată exclusiv în temeiul dreptului Uniunii?
 - b) În pofida preluării literale a dreptului Uniunii, o instanță națională poate aplica criterii diferite de cele din dreptul Uniunii pentru interpretarea dispozițiilor care au fost preluate din dreptul Uniunii?
- 4) Se opune clasificării unei expedieri ca expediere în cadrul serviciului universal în conformitate cu Directiva 97/67 faptul că, în legătură cu aceasta, servicii suplimentare precum:
 - colectare (fără interval orar);
 - colectare (cu interval orar);
 - verificare vizuală a vârstei;
 - livrare condiționată de plata unei sume de bani;
 - livrare cu plata la primire a unei expedieri de maximum 31,5 kilograme;
 - redirecționare a livrării;
 - instrucțiuni în cazul în care livrarea nu se poate efectua;
 - livrare în ziua dorită;
 - livrare la ora dorită,

sunt propuse?”

Cu privire la întrebările preliminare

Observații introductive

- 31 Întrebările adresate în cauza C-203/18, precum și prima, a doua și a patra întrebare în cauza C-374/18 privesc în esență interpretarea dispozițiilor Regulamentului nr. 561/2006, precum și ale Directivei 97/67.
- 32 În schimb, în ceea ce privește a treia întrebare în cauza C-374/18, îndoielile formulate de Landgericht Köln (Tribunalul Regional Köln) își au originea în împrejurarea că litigiul principal are ca obiect vehicule sau combinații de vehicule cu o masă maximă admisibilă cuprinsă între 2,8 tone și 3,5 tone, și anume vehicule care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006. Astfel, conform articolului 2 alineatul (1) litera (a), Regulamentul nr. 561/2006 se aplică numai transportului de mărfuri a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone.
- 33 Totuși, legiuitorul german, care a utilizat posibilitatea prevăzută la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006 respectând strict litera acestei dispoziții, prin intermediul articolului 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV, aplică și vehiculelor care nu ating masa de 3,5 tone dispozițiile derogatorii prevăzute la articolul 13 menționat din Regulamentul nr. 561/2006.
- 34 În aceste condiții, astfel cum arată domnul avocat general la punctele 39 și 40 din concluziile sale, răspunsul la a treia întrebare preliminară în cauza C-374/18 este susceptibil să aibă consecințe cu privire la competența Curții de a răspunde la prima, la a doua și la a patra întrebare în această cauză, care se referă la interpretarea dispozițiilor Regulamentului nr. 561/2006. Prin urmare, trebuie ca această a treia întrebare să fie analizată în primul rând.

Cu privire la a treia întrebare în cauza C-374/18

- 35 Prin intermediul celei de a treia întrebări în cauza C-374/18, Landgericht Köln (Tribunalul Regional Köln) solicită în esență să se stabilească dacă o dispoziție de drept național precum cea în discuție în litigiul principal, care reia literal dispozițiile articolului 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, în măsura în care se aplică unor vehicule cu o masă maximă de peste 2,8 tone, dar care nu depășesc 3,5 tone și care, astfel, nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, trebuie să fie interpretată exclusiv în temeiul dreptului Uniunii sau dacă o instanță națională poate aplica criteriile diferite de cele din dreptul Uniunii pentru a interpreta o astfel de dispoziție internă.
- 36 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie amintit că Curtea s-a declarat în mai multe rânduri competentă să statueze asupra unei cereri de decizie preliminară referitoare la dispoziții de drept al Uniunii în cazuri în care, deși situația de fapt din litigiul principal se situa în afara domeniului de aplicare al acestui drept, dispozițiile dreptului menționat au devenit aplicabile datorită dreptului național, printr-o trimitere operată de acesta la conținutul lor. Astfel, în asemenea situații, există un interes cert al Uniunii Europene ca, pentru evitarea unor viitoare divergențe de interpretare, dispozițiile preluate din dreptul Uniunii să primească o interpretare uniformă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 octombrie 1990, Dzodzi, C-297/88 și C-197/89, EU:C:1990:360, punctul 37, și Hotărârea din 13 martie 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, punctele 35 și 36, precum și jurisprudența citată).
- 37 Astfel, o interpretare dată de Curte unor dispoziții de drept al Uniunii în situații care nu intră în domeniul de aplicare al acestora se justifică atunci când dispozițiile menționate au devenit, în temeiul dreptului național, direct și necondiționat aplicabile unor asemenea situații pentru a se asigura un

tratament identic acestor situații și situațiilor care intră în domeniul de aplicare al respectivelor dispoziții (Hotărârea din 13 martie 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, punctul 37 și jurisprudența citată).

- 38 În speță, trebuie să se verifice dacă trimiterea la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, operată de articolul 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV, trebuie să fie calificată drept „directă și necondiționată”, în sensul jurisprudenței citate la punctul anterior, și, în consecință, dacă dispoziția menționată din dreptul Uniunii a devenit aplicabilă vehiculelor care, din cauza unei mase maxime admisibile inferioare limitei minime de 3,5 tone stabilite de regulamentul menționat, nu intră în domeniul de aplicare al acestuia.
- 39 Astfel cum arată domnul avocat general la punctul 53 din concluziile sale, textul articolului 18 din FPersV, după ce a făcut referire, atât în titlul său, cât și în prima sa teză, la Regulamentele nr. 561/2006 și nr. 165/2014, reproduce cuvânt cu cuvânt, fără nicio variație, la alineatul (1) punctul 4, conținutul derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, astfel cum a fost modificat prin articolul 45 din Regulamentul nr. 165/2014.
- 40 În plus, instanța de trimitere, singura competentă să interpreteze dreptul național în cadrul sistemului de cooperare judiciară prevăzut la articolul 267 TFUE (a se vedea prin analogie Hotărârea din 7 noiembrie 2018, K și B, C-380/17, EU:C:2018:877, punctul 37, precum și jurisprudența citată), a precizat, în decizia de trimitere, că FPersV reia dispozițiile regulamentului menționat pentru a le extinde la vehiculele cu o masă maximă autorizată cuprinsă între 2,8 și 3,5 tone, referindu-se în mod expres la cerințele dreptului Uniunii. În plus, astfel cum rezultă din decizia de trimitere în cauza C-203/18, reiese cu claritate din documentele referitoare la geneza articolului 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV că legiuitorul german „a urmărit să facă uz pe deplin de excepția prevăzută la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006” și, astfel, a armonizat tratamentul situațiilor interne cu cel al situațiilor reglementate de Regulamentul nr. 561/2006.
- 41 Reiese, astfel cum subliniază domnul avocat general la punctul 57 din concluziile sale, că articolul 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV se înscrie astfel în contextul unui sistem complet de norme naționale care extinde aplicarea regimului juridic al Uniunii privind durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus, instituit prin Regulamentul nr. 561/2006, la transporturile efectuate de vehicule a căror masă maximă admisibilă este mai mică decât cea a vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006.
- 42 În aceste condiții, trimiterea la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006 operată la articolul 18 alineatul (1) punctul 4 din FPersV trebuie să fie calificată drept „directă și necondiționată”, în sensul jurisprudenței citate la punctul 37 din prezenta hotărâre, astfel încât Curtea este competentă, în temeiul articolului 267 TFUE, să răspundă la întrebările adresate de instanța de trimitere și să interpreteze astfel dispozițiile Regulamentului nr. 561/2006, într-o situație precum cea în discuție în litigiul principal.
- 43 Pe de altă parte, având în vedere existența unui interes cert ca o astfel de dispoziție de drept al Uniunii făcută aplicabilă în dreptul intern să primească, așa cum decurge din jurisprudența citată la punctul 36 din prezenta hotărâre, o interpretare uniformă, instanța de trimitere este ținută de interpretarea dată de Curte dispozițiilor dreptului Uniunii în discuție în litigiul principal și nu se poate întemeia pe alte criterii.
- 44 În consecință, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că o dispoziție a dreptului național precum cea în discuție în litigiul principal, care reia literal dispozițiile articolului 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, în măsura în care ea se aplică unor vehicule cu o masă maximă admisibilă mai mare de 2,8 tone, dar care nu depășește 3,5 tone și care, din acest motiv, nu intră în

domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, trebuie să fie interpretată exclusiv în temeiul dreptului Uniunii, astfel cum a fost interpretat de Curte, atunci când dreptul național a făcut ca aceste dispoziții să devină aplicabile în mod direct și necondiționat unor asemenea vehicule.

Cu privire la întrebările în cauza C-203/18, precum și cu privire la prima și la a doua întrebare în cauza C-374/18

- 45 Prin intermediul întrebărilor adresate în cauza C-203/18, precum și al primei și al celei de a doua întrebări în cauza C-374/18, care trebuie analizate împreună, instanțele de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că derogarea pe care o prevede vizează numai vehiculele sau combinațiile de vehicule utilizate exclusiv, în timpul unei operațiuni de transport determinate, în scopul livrării de trimiteri în cadrul serviciului poștal universal sau că această derogare este aplicabilă și atunci când vehiculele sau combinațiile de vehicule vizate sunt utilizate în principal sau într-o proporție definită în scopul livrării de trimiteri aparținând serviciului poștal universal.
- 46 Pentru a se răspunde la aceste întrebări, trebuie amintit că, în conformitate cu considerentul (17) și cu articolul 1, Regulamentul nr. 561/2006 are drept obiective armonizarea condițiilor de concurență privind sectorul rutier și îmbunătățirea condițiilor de muncă, precum și a siguranței rutiere (Hotărârea din 7 februarie 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punctul 18 și jurisprudența citată).
- 47 În acest scop, articolele 5-9 din acest regulament prevăd o serie de norme care reglementează durata de conducere, pauzele, precum și perioadele de repaus care trebuie respectate de conducătorii vehiculelor care intră în domeniul său de aplicare.
- 48 În special în temeiul articolului 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, statele membre sunt totuși autorizate să acorde derogări de la normele menționate prevăzute la articolele 5-9 din acest regulament, aplicabile în special transporturilor efectuate de vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 13 din Directiva 97/67 pentru livrarea loturilor în cadrul serviciului universal.
- 49 Întrucât Republica Federală Germania a exercitat posibilitatea acordată de articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, trebuie să se determine întinderea derogării prevăzute de această dispoziție.
- 50 În această privință, trebuie să se arate că, în calitate de derogare de la articolele 5-9 din Regulamentul nr. 561/2006, condițiile de aplicare a articolului 13 alineatul (1) litera (d) primul paragraf din acest regulament sunt de strictă interpretare [a se vedea prin analogie, în ceea ce privește articolul 13 alineatul (1) litera (d) al doilea paragraf din respectivul regulament, Hotărârea din 28 iulie 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punctul 33, și, în ceea ce privește articolul 13 alineatul (1) litera (p) din Regulamentul nr. 561/2006, Hotărârea din 7 februarie 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punctul 21]. Pe de altă parte, întinderea acestei derogări trebuie să fie determinată ținând seama de textul, de contextul și de scopurile reglementării în discuție în litigiul principal.
- 51 În ceea ce privește textul articolului 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, este necesar să se observe că această dispoziție vizează în mod expres vehiculele utilizate pentru a livra „loturi[...] în cadrul serviciului universal”. Astfel, derogarea enunțată la dispoziția respectivă este delimitată în funcție de tipul de expedieri realizate cu vehiculele vizate, ceea ce sugerează că legiuitorul Uniunii nu dorea să includă în domeniul de aplicare al acestei derogări toate vehiculele prestatorilor serviciului poștal universal, ci numai pe cele care transportă expedieri imputabile serviciului poștal universal.

- 52 În consecință, derogarea în discuție în litigiul principal nu poate fi interpretată în sensul că acoperă vehiculele utilizate pentru a livra, în plus față de expedierile imputabile serviciului poștal universal, alte expedieri care nu aparțin unui astfel de serviciu.
- 53 Această interpretare nu poate fi infirmată de argumentele referitoare la contextul derogării menționate, expuse de Deutsche Post și de guvernul polonez, potrivit cărora alegerea legiuitorului Uniunii de a folosi termenul „exclusiv” în ceea ce privește derogările care figurează la articolul 13 alineatul (1) literele (e), (i) și (o) din Regulamentul nr. 561/2006 ar dovedi că intenția legiuitorului Uniunii, în ceea ce privește derogarea care figurează la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din acest regulament, nu era de a restrânge domeniul de aplicare al acestei excepții la transporturile efectuate prin intermediul unor vehicule utilizate exclusiv pentru livrarea de expedieri în cadrul serviciului universal, ci de a integra aici și cazurile în care vehiculele sunt utilizate numai în parte pentru livrarea de asemenea expedieri.
- 54 Astfel, după cum arată în esență Comisia în observațiile sale scrise, lipsa termenului „exclusiv” din textul uneia dintre derogările enumerate la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006 nu trebuie să conducă în mod obligatoriu la a concluziona *a contrario* că aceasta necesită o interpretare largă. Este suficient, în această privință, să se amintească că Curtea a statuat deja că, în cazul unei utilizări, chiar parțială, a vehiculelor în alte scopuri decât cele vizate expres la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006, derogările prevăzute de această dispoziție nu sunt aplicabile (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 martie 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punctele 31 și 35).
- 55 În plus, interpretarea derogării enunțate la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, reținută de Curte la punctul 52 din prezenta hotărâre, este susținută de finalitățile regulamentului menționat, de care trebuie să se țină seama pentru a se determina întinderea unei astfel de derogări (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 martie 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punctul 28 și jurisprudența citată).
- 56 În această privință, trebuie amintit că, după cum s-a arătat la punctul 46 din prezenta hotărâre, în conformitate cu considerentul (17) și cu articolul 1, Regulamentul nr. 561/2006 are drept obiective armonizarea condițiilor de concurență privind sectorul rutier și îmbunătățirea condițiilor sociale ale lucrătorilor, precum și a siguranței rutiere, impunând printre altele norme privind durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus, care trebuie respectate de conducătorii ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători.
- 57 Or, o interpretare largă a derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006 ar putea avea drept consecință că, pe de o parte, conducătorii auto ai Deutsche Post, mai exact un număr mare de conducători, nu ar mai beneficia de protecția condițiilor lor de muncă, astfel cum este prevăzută de Regulamentul nr. 561/2006, ceea ce ar veni în contradicție cu obiectivul îmbunătățirii condițiilor sociale ale acestor lucrători. Pe de altă parte, o astfel de extindere a derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006 este susceptibilă să aibă efectul ca toate vehiculele Deutsche Post, și anume un mare număr de vehicule, să poată fi conduse legal de astfel de conducători pe parcursul mai multor ore, fără repaus, ceea ce ar fi de natură să aducă în mod serios atingere obiectivului de îmbunătățire a siguranței rutiere (a se vedea prin analogie Hotărârea din 28 iulie 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punctele 35 și 36).
- 58 În plus, o asemenea interpretare extensivă a derogării în discuție în litigiul principal ar risca să aducă atingere și obiectivului constând în eliminarea disparităților care pot denatura concurența în domeniul transportului rutier. Astfel, o întreprindere precum Deutsche Post, care își exercită activitățile în domeniul serviciului poștal universal, dar care furnizează și alte servicii poștale obișnuite, fiind scutită de obligațiile prevăzute la articolele 5-9 din Regulamentul nr. 561/2006, ar beneficia în acest mod de

un avantaj concurențial în raport cu întreprinderile concurente precum UPS Deutschland și alții, care nu furnizează decât servicii poștale obișnuite (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 13 martie 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punctul 32).

- 59 În special, în ceea ce privește vehiculele care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, o întreprindere precum Deutsche Post ar putea face economie de costurile legate de instalarea și de întreținerea tahografelor pe vehiculele pe care le utilizează, în raport cu alte întreprinderi concurente.
- 60 Reiese că trebuie să se răspundă la prima întrebare în cauzele C-203/18 și, respectiv, C-374/18 că articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că derogarea pe care o prevede vizează numai vehiculele sau combinațiile de vehicule utilizate exclusiv, în timpul unei operațiuni de transport determinate, în scopul livrării de expedieri în cadrul serviciului poștal universal.
- 61 Ținând seama de răspunsul dat la aceste întrebări, nu trebuie să se răspundă la a doua întrebare preliminară în cauzele C-203/18 și, respectiv, C-374/18.

Cu privire la a patra întrebare în cauza C-374/18

- 62 Prin intermediul celei de a patra întrebări în cauza C-374/18, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (1) din Directiva 97/67 trebuie interpretat în sensul că faptul că, în legătură cu o expediere, sunt furnizate prestații suplimentare precum colectarea cu sau fără interval orar, verificarea vizuală a vârstei, livrarea condiționată de plata unei sume de bani, livrarea cu plata la primire a unei expedieri de maximum 31,5 kilograme, redirecționarea livrării, instrucțiunile în cazul în care livrarea nu se poate efectua, precum și alegerea zilei și a orei constituie un obstacol în a o considera ca fiind o expediere efectuată în cadrul „serviciului universal” în temeiul acestei dispoziții și, în consecință, ca fiind o expediere livrată „în cadrul serviciului universal” în scopul aplicării derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006.
- 63 În această privință, rezultă de la bun început din articolul 3 alineatele (4) și (5) din Directiva 97/67 că serviciul poștal universal pe care statele membre sunt obligate să îl garanteze utilizatorilor cuprinde cel puțin ridicarea, sortarea, transportul și distribuția coletelor poștale de cel mult 10 kilograme, limită care poate fi ridicată până la 20 de kilograme.
- 64 În plus, trebuie amintit, în ceea ce privește în mod specific serviciile de curierat expres, că, în conformitate cu considerentul (18) al Directivei 97/67, diferența esențială dintre aceste servicii și serviciul poștal universal constă în valoarea adăugată, oricare ar fi forma acesteia, adusă de serviciile de curierat expres și percepută de clienți. În consecință, cel mai eficient mod de a determina valoarea adăugată percepută de clienți este de a lua în considerare surplusul de preț pe care aceștia sunt dispuși să îl plătească.
- 65 În această privință, Curtea a statuat recent că o trimitere cu valoare adăugată, mai exact o trimitere însoțită de o prestație suplimentară, trebuie să fie diferențiată de serviciul universal ca serviciu de bază. Astfel, serviciile de curierat expres se diferențiază de serviciul poștal universal prin valoarea adăugată adusă clienților, pentru care clienții acceptă să plătească o sumă mai ridicată. Asemenea prestații corespund unor servicii specifice care pot fi separate de serviciul de interes general, care satisfac necesitățile speciale ale operatorilor economici și care impun anumite prestații suplimentare pe care serviciul poștal tradițional nu le oferă (Hotărârea din 31 mai 2018, Confetra și alții, C-259/16 și C-260/16, EU:C:2018:370, punctul 38, precum și jurisprudența citată).

- 66 În speță, după cum arată domnul avocat general la punctul 125 din concluziile sale, este cert că serviciile de bază însoțite de prestații suplimentare, precum cele enumerate de instanța de trimitere, sunt de natură să aducă valoare adăugată clienților, care sunt astfel dispuși să plătească un preț mai mare pentru a beneficia de prestațiile suplimentare menționate.
- 67 În consecință, asemenea servicii, care se înrudesesc mai degrabă cu serviciile de curierat expres, nu pot fi considerate ca intrând în sfera „serviciului universal”, în sensul articolului 3 alineatul (1) din Directiva 97/67.
- 68 Ținând seama de considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a patra întrebare că articolul 3 alineatul (1) din Directiva 97/67 trebuie interpretat în sensul că faptul că, în legătură cu o expediție, sunt furnizate prestații suplimentare precum colectarea cu sau fără interval orar, verificarea vizuală a vârstei, livrarea condiționată de plata unei sume de bani, livrarea cu plata la primire a unei expediții de maximum 31,5 kilograme, redirecționarea livrării, instrucțiunile în cazul în care livrarea nu se poate efectua, precum și alegerea zilei și a orei constituie un obstacol în a o considera ca fiind o expediție efectuată în cadrul „serviciului universal” în temeiul acestei dispoziții și, în consecință, ca fiind o expediție livrată „în cadrul serviciului universal” în scopul aplicării derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 69 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanțele de trimitere, este de competența acestora să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

- 1) **O dispoziție a dreptului național precum cea în discuție în litigiul principal, care reia literal dispozițiile articolului 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014, în măsura în care ea se aplică unor vehicule cu o masă maximă admisibilă mai mare de 2,8 tone, dar care nu depășește 3,5 tone și care, din acest motiv, nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 165/2014, trebuie să fie interpretată exclusiv în temeiul dreptului Uniunii, astfel cum a fost interpretat de Curte, atunci când dreptul național a făcut ca aceste dispoziții să devină aplicabile în mod direct și necondiționat unor asemenea vehicule.**
- 2) **Articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 165/2014, trebuie interpretat în sensul că derogarea pe care o prevede vizează numai vehiculele sau combinațiile de vehicule utilizate exclusiv, în timpul unei operațiuni de transport determinate, în scopul livrării de expediții în cadrul serviciului poștal universal.**
- 3) **Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 97/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2008/6/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 februarie 2008, trebuie interpretat în sensul că faptul că, în legătură cu o expediție, sunt furnizate prestații**

suplimentare precum colectarea cu sau fără interval orar, verificarea vizuală a vârstei, livrarea condiționată de plata unei sume de bani, livrarea cu plata la primire a unei expedieri de maximum 31,5 kilograme, redirecționarea livrării, instrucțiunile în cazul în care livrarea nu se poate efectua, precum și alegerea zilei și a orei constituie un obstacol în a o considera ca fiind o expediere efectuată în cadrul „serviciului universal” în temeiul acestei dispoziții și, în consecință, ca fiind o expediere livrată „în cadrul serviciului universal” în scopul aplicării derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 561/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 165/2014.

Semnături