



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 21 november 2019*

”Begäran om förhandsavgörande – Förordning (EG) nr 561/2006 – Vägtransport – Sociala bestämmelser – Fordon som används för leverans av försändelser inom ramen för samhällsomfattande posttjänster – Undantag – Fordon som till viss del används för en sådan leverans – Direktiv 97/67/EG– Artikel 3.1 – ’Samhällsomfattande tjänst’ – Begrepp”

I de förenade målen C-203/18 och C-374/18,

angående beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, dels från Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Förvaltningsöverdomstolen i Nordrhein-Westfalen, Tyskland) (C-203/18), genom beslut av den 21 februari 2018, som inkom till domstolen den 20 mars 2018, dels från Landgericht Köln (Regionala domstolen i Köln, Tyskland) (C-374/18), genom beslut av den 22 maj 2018, som inkom till domstolen den 7 juni 2018, i målen

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

mot

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

och

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

mot

Deutsche Post AG (C-374/18),

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Prechal samt domarna L.S. Rossi (referent) och J. Malenovský,

generaladvokat: P. Pikamäe,

* Rättegångsspråk: tyska.

justitiesekreterare: D. Dittert, enhetschef,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 28 mars 2019,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Deutsche Post AG och Klaus Leymann, genom T. Mayen och B. Stamm, Rechtsanwälte,
- Land Nordrhein-Westfalen, genom A. Baron-Barth och B. Spieles, båda i egenskap av ombud,
- UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG och Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., genom S. Maaßen och P. Pommerening, Rechtsanwälte,
- Deutsche Post AG, genom K. Hamacher, Rechtsanwalt,
- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom W. Mölls och J. Hottiaux, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 13 juni 2019 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande i båda målen avser tolkningen av artikel 13.1 d i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 2006, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 (EUT L 60, 2014, s. 1) (nedan kallad förordning nr 561/2006).
- 2 Begäran har framställts i mål mellan postföretaget Deutsche Post AG och den ansvariga personen för dess transportverksamhet i Bonn (Tyskland), Klaus Leymann (nedan gemensamt kallade "Deutsche Post m.fl."), å ena sidan, och Land Nordrhein-Westfalen, å andra sidan (mål C-203/18), samt i mål mellan UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG och Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V., (nedan gemensamt kallade UPS Deutschland m.fl.), å ena sidan, och postföretaget Deutsche Post, å andra sidan (mål C-374/18), angående tillämpningen, såvitt avser transporter med Deutsche Posts fordon, av regler om körtid, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Förordning nr 561/2006

3 I skälen 4, 17, 22 och 23 i förordning nr 561/2006 anges följande:

”(4) För att tillämpningen av bestämmelserna [i förordning (EEG) nr 3820/85 om körtider, raster och viloperioder för förare som utför nationella och internationella vägtransporter inom gemenskapen] inte skall urholkas och målen för dem skall kunna uppfyllas är det angeläget att efterlevnaden kontrolleras på ett effektivt och enhetligt sätt. Det är därför nödvändigt att utarbeta tydligare och enklare bestämmelser som vägtransportindustrin och tillsynsmyndigheterna lättare kan förstå, tolka och tillämpa.

...

(17) Denna förordning syftar till att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten. Detta uppnås huvudsakligen genom bestämmelser i vilka det anges en maximal körtid per dag, per vecka och per period om två på varandra följande veckor, samt genom en bestämmelse enligt vilken föraren är skyldig att ha en normal veckovila minst en gång per två på varandra följande veckor samt bestämmelser i vilka det anges att en dygnsvila under inga omständigheter får vara kortare än nio timmars sammanhängande viloperiod. Eftersom dessa bestämmelser garanterar adekvat vila och hänsyn också tas till de erfarenheter man fått under de senaste åren genom att tillämpa bestämmelserna i praktiken, är det inte längre nödvändigt med ett kompensationsystem för reducerade dygnsviloperioder.

...

(22) För att kunna främja social utveckling och förbättra trafiksäkerheten bör varje medlemsstat även i fortsättningen ha rätt att vidta vissa lämpliga åtgärder.

(23) Nationella undantag bör återspegla förändringar inom vägtransportsektorn och de bör begränsas till de områden som för närvarande inte är utsatta för konkurrens.”

4 Artikel 1 i denna förordning har följande lydelse:

”I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransporter, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Denna förordning syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.”

5 Artikel 2.1 a i denna förordning har följande lydelse:

”Denna förordning skall tillämpas på vägtransporter av

a) gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton ...”

6 Artiklarna 5–9 i förordningen innehåller regler om transportfordons besättning, körtider, raster och viloperioder.

7 Artikel 13 i förordningen, som återfinns i kapitel IV, med rubriken ”Undantag”, har följande lydelse:

”1. Om det är förenligt med de mål som fastställs i artikel 1, får varje medlemsstat inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, medge undantag från föreskrifterna i artiklarna 5 till 9, och förena sådana undantag med särskilda villkor, för transporter enligt följande:

...

d) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton vilka används av personer som tillhandahåller samhällsomfattande tjänster i enlighet med definitionen i artikel 2.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG av den 15 december 1997 om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna [EGT L 15, 1998, s. 14] för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten.

Sådana fordon får endast användas inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget och på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

e) Fordon som uteslutande används på öar med en areal av högst 2 300 km² vilka inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon.

...

i) Fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport.

...

o) Fordon som uteslutande används på vägar inom knutpunktsanläggningar som hamnar, intermodala terminaler och järnvägsterminaler.

...”

Direktiv 97/67

8 I skäl 18 i direktiv 97/67, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008 (EUT L 52, 2008, s. 3) (nedan kallat direktiv 97/67), föreskrivs följande:

” Med hänsyn till det faktum att den grundläggande skillnaden mellan expressbefordran och samhällsomfattande posttjänster ligger i det mervärde (oberoende av form) som exprestjänsterna tillhandahåller och som kunderna tillmäter dessa tjänster, är det effektivaste sättet att fastställa detta uppfattade extravärde att utgå från det ytterligare pris som kunder är beredda att betala, dock utan att påverka prisgränserna inom det monopoliserade området, vilka måste respekteras.”

9 I artikel 2.13 i detta direktiv anges följande:

”I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

...

(13) *tillhandahållare av samhällsomfattande tjänster*: den offentliga eller privata tillhandahållare av posttjänster som tillhandahåller samhällsomfattande posttjänster eller delar därav inom en medlemsstat och vars identitet har meddelats kommissionen i enlighet med artikel 4.”

10 I artikel 3.1, 3.4 och 3.5 i direktivet föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna skall säkerställa att användarna har tillgång till samhällsomfattande tjänster som inbegriper stadigvarande tillhandahållna posttjänster av fastställd kvalitet inom hela territoriet till rimliga priser för samtliga användare.

...

4. Varje medlemsstat skall besluta om nödvändiga åtgärder för att de samhällsomfattande tjänsterna skall omfatta följande minimiprestationer:

...

– Insamling, sortering, transport och utdelning av postpaket som väger högst 10 kg.

...

5. De nationella tillsynsmyndigheterna får höja viktgränsen för vad som täcks av de samhällsomfattande tjänsterna med avseende på postpaket till högst 20 kg och får föreskriva särskilda ordningar för överlämnande av postpaket vid dörren.

...”

Tysk lagstiftning

11 Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (förordning om genomförandet av lagen om besättning vid vägtransport), av den 27 juni 2005 (BGBl. 2005 I, s. 1882), i ändrad lydelse, i sista hand genom förordning av den 8 augusti 2017 (BGBl. 2017 I, s. 3158) (nedan kallad FPersV), antogs av Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (förbundsministeriet för transporter, bygg- och tätortsutveckling, Tyskland) för att genomföra förordning nr 561/2006 i den tyska rättsordningen.

12 I 1 § FPersV, med rubriken ”Körtid och vilotid på vägtransportområdet”, föreskrivs följande:

”(1) Förare av

1. fordon, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, som utför godstransporter, vars högsta tillåtna vikt överstiger 2,8 ton och inte överstiger 3,5 ton, ...

...

ska efterleva de körtider, raster och viloperioder som föreskrivs enligt artiklarna 4, 6–9 och 12 i [förordning nr 561/2006].

(2) Bestämmelserna i punkt 1 ska inte gälla

1. fordon som anges i 18 §,

...

(6) ...

Näringsidkaren ska

1. ge föraren ett tillräckligt antal lämpliga formulär enligt förlagan i bilaga 1 för registrering av uppgifter,
2. kontrollera de registrerade uppgifterna utan dröjsmål efter det att de överlämnats av föraren, och ska utan dröjsmål vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att första till femte meningen efterlevs,
3. lagra de registrerade uppgifterna i kronologisk ordning och i läsbar form utanför fordonet under ett års tid efter det att de överlämnats av föraren och på begäran lägga fram dem för ansvariga personer,
4. förstöra de registrerade uppgifterna efter det att lagringsperioden har löpt ut, dock senast den 31 mars efterföljande kalenderår, ...

...”

- 13 I 18 § FPersV, med rubriken ”Undantag enligt förordning (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014”, föreskrivs följande:

”(1) Enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 3.2 i förordning (EU) nr 165/2014 undantas inom tillämpningsområdet för [Fahrpersonalgesetz (lagen om besättning vid vägtransport)] följande fordonskategorier från tillämpningen av artiklarna 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006 och från tillämpningen av förordning (EU) nr 165/2014:

...

4. Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton vilka används, inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten, av personer som tillhandahåller samhällsomfattande tjänster i enlighet med 1 § stycke 1 i Post-Universaldienstleistungsverordnung [(förordning om samhällsomfattande posttjänster) av den 15 december 1999 (BGBl. 1999 I, s. 2418), i dess senaste aktuella lydelse enligt 3 § stycke 26 i lag av den 7 juli 2005 (BGBl. I, s. 1970)], på villkor att framförandet av fordonet inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

...”

- 14 I 4 § punkt 1 b i Postgesetz (lag om posttjänster) av den 22 december 1997 (BGBl. 1997 I, s. 3294), i dess senaste aktuella lydelse enligt 169 § i lag av den 29 mars 2017 (BGBl. 2017 I, s. 626) (nedan kallad PostG) föreskrivs följande:

”1. Med posttjänster avses i denna lag följande kommersiella tjänster:

...

- b) transport av adresserade paket vars individuella vikt inte överskrider 20 kilogram, eller

...”

15 I 11 § PostG föreskrivs följande:

”(1) Samhällsomfattande tjänster är ett minimiutbud av posttjänster enligt 4 § punkt 1 vilka är av fastställd kvalitet och tillhandahålls inom hela territoriet till rimliga priser. Samhällsomfattande tjänster är begränsade till licensbelagda posttjänster och posttjänster som av transporttekniska skäl åtminstone delvis kan tillhandahållas med licensbelagda posttjänster. De omfattar endast sådana tjänster som generellt betraktas som oundgängliga.

(2) Förbundsregeringen är behörig att enligt punkt 1 anta förordningar, vilka kräver Bundestags [(Förbundsdagen, Tyskland)] och Bundesrats [(Förbundsrådet, Tyskland)] godkännande, för att fastställa innehållet och omfattningen av samhällsomfattande tjänster. ...”

16 Med stöd av 11 § stycke 2 PostG fastställde förbundsregeringen omfattningen av den samhällsomfattande tjänsten vad gäller de paketförsändelser som föreskrivs i 1 § stycke 1 punkt 2 Post-Universaldienstleistungsverordnung (förordning om samhällsomfattande posttjänster) av den 15 december 1999 (BGBl. I, s. 2418), i dess senaste aktuella lydelse enligt 3 § punkt 26 i lag av den 7 juli 2005 (BGBl. 2005 I, s. 1970). Där föreskrivs följande:

”(1) Följande posttjänster anses vara samhällsomfattande tjänster:

...

2. Befordran av adresserade paket vars individuella vikt inte överskrider 20 kilogram och vars mått inte överskrider de som föreskrivs i världspostkonventionen och motsvarande genomförandeförordningar,

...”

Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

Mål C-203/18

17 Det framgår av beslutet om hänskjutande att Deutsche Post har utsetts till tillhandahållare av samhällsomfattande posttjänster i den mening som avses i 11 § punkt 1 PostG och att företaget därmed utför transport av paket med en vikt på högst 20 kilogram i enlighet med 1 § stycket 1 punkt 2 i förordning om samhällsomfattande posttjänster, i dess lydelse enligt lagen av den 7 juli 2005. Företaget tillhandahåller denna tjänst med användning av fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåten vikt på mellan 2,8 och 3,5 ton samt fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton. Samtidigt levererar Deutsche Post med samma fordon paket, vars vikt överskrider 20 kilogram, nämligen paket som inte innefattas i de samhällsomfattande tjänsterna, men som, enligt uppgifter från Deutsche Post, utgör mindre än 5 procent av den sammanlagda lasten för alla fordon, även under perioder av intensiv utdelning.

18 Deutsche Post anser att det, i egenskap av tillhandahållare av samhällsomfattande tjänster, omfattas av undantagsbestämmelsen i 18 § stycke 1 punkt 4 FPerSV, vilken återger artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006. På grund härav är bolaget inte skyldigt att tillämpa de bestämmelser som är tillämpliga på företag om körtider, raster och viloperioder som måste efterlevas av förare som utför person- och godstransporter på väg enligt denna förordning.

- 19 Enligt behöriga tyska myndigheter och delstaterna är denna undantagsbestämmelse däremot inte tillämplig på Deutsche Post, eftersom Deutsche Post även transporterar paket vars vikt överskrider den gräns på 20 kg som är tillämplig på leveranser som omfattas av den samhällsomfattande posttjänsten. I detta sammanhang har Deutsche Posts anläggningar redan varit föremål för inspektioner och förfaranden har inletts som kan leda till administrativa straffavgifter.
- 20 Den 21 januari 2015 väckte Deutsche Post m.fl. talan vid Verwaltungsgericht Köln (Förvaltningsdomstolen i Köln, Tyskland) och yrkade att den domstolen skulle fastställa räckvidden av det undantag som föreskrivs i 18 § stycke 1 punkt 4 FPersV och fastställa att detta undantag även är tillämpligt på de aktuella tjänsterna. Talan ogillades i dom av den 2 februari 2016. Nämnda domstol framhöll särskilt den tolkning som gjorts av Land Nordrhein-Westfalen (delstaten Nordrhein-Westfalen, Tyskland), enligt vilken undantaget i fråga endast är tillämpligt när fordonen används ”uteslutande” för leverans av försändelser som omfattas av den samhällsomfattande posttjänsten.
- 21 Den 7 mars 2016 överklagade Deutsche Post m.fl. denna dom till Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Förvaltningsöverdomstolen i Nordrhein-Westfalen, Tyskland). Denna domstol har framhållit att den tyska lagstiftaren genom att anta 18 § stycke 1 punkt 4 FPersV till fullo återgav innehållet i det undantag som föreskrivs i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006, vilket innebär att tolkningen av den aktuella nationella bestämmelsen huvudsakligen är avhängig tolkningen av undantagsbestämmelsen i unionsrätten.
- 22 Den hänskjutande domstolen har särskilt påpekat att eftersom EU-domstolen ännu inte hade klargjort räckvidden av och innehållet i detta undantag, är det i detta skede inte möjligt att utesluta vare sig den tolkning som Deutsche Post m.fl. har gjort eller den tolkning som har gjorts gällande av Land Nordrhein-Westfalen (delstaten Nordrhein-Westfalen). Den hänskjutande domstolen har i detta hänseende angett att den tolkning som förespråkas av delstaten Nordrhein-Westfalen gör det möjligt att förhindra att den som tillhandahåller samhällsomfattande posttjänster kan uppnå en konkurrensfördel i förhållande till företag som inte tillhandahåller en sådan tjänst och som därför omfattas av bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder. Enligt den hänskjutande domstolen är det även tänkbart att denna konkurrensfördel är avsedd att kompensera för den konkurrensnackdel som uppkommer för de företag som tillhandahåller samhällsomfattande posttjänster med anledning av den statliga regleringen av priser och kvaliteten på tjänster som tillhandahålls.
- 23 För det fall undantagsbestämmelsen i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 inte kräver att de fordon eller fordonskombinationer som avses där ”uteslutande” används för att leverera försändelser som omfattas av den samhällsomfattande tjänsten, bör det klargöras om denna bestämmelse åtminstone kräver att en viss andel av försändelserna ska omfattas av de samhällsomfattande tjänsterna för att fordon och fordonskombinationer ska kunna undantas från de skyldigheter som föreskrivs i denna förordning.
- 24 Mot denna bakgrund beslutade Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Förvaltningsöverdomstolen för Nordrhein-Westfalen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:
1. Ska undantagsbestämmelsen i artikel 13.1 d i [förordning nr 561/2006] tolkas så, att den endast omfattar fordon eller fordonskombinationer som uteslutande används för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten, eller kan den även vara tillämplig om fordonen eller fordonskombinationerna, även eller till övervägande del eller till en viss på annat sätt fastställd andel, används för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten?
 2. Ska vid bedömningen huruvida fordon eller fordonskombinationer uteslutande eller – i förekommande fall – även eller till övervägande del eller till en viss på annat sätt fastställd andel används för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten, inom ramen för den

undantagsbestämmelse som anges i första punkten, ett fordon eller en fordonskombinations allmänna användning eller ett fordon eller en fordonskombinations konkreta användning vid en enskild körning anses vara avgörande?”

Mål C-374/18

- 25 I likhet med mål C-203/18 rör tvisten i målet vid den nationella domstolen frågan huruvida Deutsche Post iakttar de skyldigheter som föreskrivs i FPersV, i vilken vissa bestämmelser i förordning nr 561/2006 återges. I mål C-374/18 skiljer sig emellertid de faktiska omständigheterna på så sätt att det endast rör sig om fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåten vikt på mellan 2,8 och 3,5 ton.
- 26 UPS Deutschland m.fl. ansåg att Deutsche Post åsidosatte sina skyldigheter enligt 3 § och 3a § i Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (lag om illojal konkurrens, BGBl. 2010 I, s. 254), och väckte talan vid Landgericht Köln (Regionala domstolen i Köln, Tyskland) med yrkade om föreläggande att upphöra med dessa förfaranden samt förpliktande att ersätta den skada som uppkommit med anledning härav.
- 27 Denna domstol är benägen att anse att Deutsche Post inte kan göra gällande det undantag som föreskrivs i 18 § stycke 1 punkt 4 FPersV, eftersom, såsom framgår av bestämmelsens innebörd och syfte, det aktuella undantaget endast kan tillämpas när det enbart är fråga om leveranser av försändelser som innefattas i den samhällsomfattande posttjänsten. Syftet att förbättra arbetsvillkoren för förare och trafiksäkerheten, som eftersträvas i FPersV, som troget återger förordning nr 561/2006 i den tyska rättsordningen, kan nämligen uppnås endast om undantagen, inom en sådan sektor som postsektorn som kännetecknas av en hård konkurrens, tolkas restriktivt.
- 28 Med hänsyn till att FPersV även har återgett bestämmelserna i förordning nr 561/2006 vad gäller fordon med en högsta tillåten vikt på över 2,8 ton och högst 3,5 ton, uppkommer frågan huruvida, och i så fall i vilken utsträckning, bestämmelserna i unionsrätten ska tillämpas vid tolkningen av en nationell bestämmelse, såsom 18 § stycke 1 punkt 4 FPerSV.
- 29 Den hänskjutande domstolen hyser dessutom tvivel om huruvida det faktum att vissa tilläggstjänster tillhandahålls i samband med en postförsändelse utgör ett hinder för att kvalificera den som leverans som äger rum ”inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten”. Den hänskjutande domstolen anser att denna fråga ska besvaras jakande. Den anser emellertid att tvistens lösning bland annat beror på hur bestämmelserna i förordning nr 561/2006 ska tolkas.
- 30 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Köln (Regionala domstolen i Köln) att vilandeförklara målet och hänskjuta följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:
- ”1) Ska artikel 13.1 i förordning nr 561/2006 tolkas så, att bestämmelsen endast tillåter avvikelser från artiklarna 5–9 i förordning nr 561/2006 i fall då ett fordon som tillhör en person som tillhandahåller samhällsomfattande tjänster, i den mening som avses i artikel 2.13 i direktiv 97/67, jämförd med artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006, endast och uteslutande transporterar försändelser inom ramen för samhällsomfattande tjänster, eller är avvikelser från artiklarna 5–9 i förordning nr 561/2006 även tillåtna om de berörda fordonen utöver försändelserna som transporteras inom ramen för samhällsomfattande tjänster även transporterar andra försändelser som inte innefattas i samhällsomfattande tjänster?”

- 2) Om fråga 1 ska besvaras så, att avvikelser från artiklarna 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006 är tillåtna även om de berörda fordonen utöver försändelser som transporteras inom ramen för samhällsomfattande tjänster dessutom transporterar andra försändelser som inte innefattas i samhällsomfattande tjänster:
- Hur stor måste i sådana fall den minsta andelen försändelser som ett fordon transporterar inom ramen för samhällsomfattande tjänster vara?
 - Hur stor får i sådana fall den största andelen försändelser som inte innefattas i samhällsomfattande tjänster vilka fordonet transporterar samtidigt med försändelser inom ramen samhällsomfattande tjänster vara?
 - Hur ska en andel som anges under a) och b) ovan fastställas i det enskilda fallet?
 - Måste en sådan andel som anges under a) och b) ovan anges vid varje enskild körning med det berörda fordonet eller är det tillräckligt att ange ett motsvarande medelvärde för samtliga körningar med det berörda fordonet?
- 3) a) Ska en nationell bestämmelse i en medlemsstat om kör- och viloperioder för fordon och kombinationer av fordon för transport av gods med en högsta tillåten vikt som överstiger 2,8 ton men inte 3,5 ton, vilken återger den exakta ordalydelsen av artikel 13.1 i förordning nr 561/2006, endast tolkas på grundval av unionsrätten?
- b) Kan en nationell domstol trots att den nationella bestämmelsen har samma ordalydelse som unionsrätten tillämpa avvikande kriterier för tolkningen av bestämmelserna som tagits över från unionsrätten?
4. Utgör det ett hinder för att klassificera en försändelse som en försändelse inom ramen för samhällsomfattande tjänster enligt direktiv 97/67 om det i förening med dessa även erbjuds tilläggstjänster som:
- insamling (utan tidsfönster),
 - insamling (med tidsfönster),
 - ålderskontroll,
 - postförskott,
 - mottagaren betalar (upp till 31,5 kilogram),
 - eftersändning,
 - avsändarinstruktioner,
 - önskad leveransdag,
 - önskad leveranstid?"

Prövning av tolkningsfrågorna

Inledande synpunkter

- ³¹ Frågorna i mål C-203/18 samt den första, den andra och den fjärde frågan i mål C-374/18 avser i huvudsak tolkningen av bestämmelserna i förordning nr 561/2006 och direktiv 97/67.

- 32 När det däremot gäller den tredje frågan i mål C-374/18 har de tvivel som Landgericht Köln (Regionala domstolen i Köln) har uttryckt sitt ursprung i den omständigheten att tvisten i målet vid den nationella domstolen avser fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåtna vikt på mellan 2,8 och 3,5 ton, det vill säga fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006. Enligt artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 är förordningen nämligen endast tillämplig på transport av gods med fordon med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton.
- 33 Den tyska lagstiftaren har dock använt sig av den möjlighet som föreskrivs i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 och tillämnar – genom att nära anknyta till denna bestämmelses ordalydelse – i 18 § stycke 1 punkt 4 FPersV de undantagsbestämmelser som föreskrivs i artikel 13 i förordning nr 561/2006 även på fordon som inte uppnår 3,5 ton.
- 34 Mot denna bakgrund kan svaret på den tredje tolkningsfrågan i mål C-374/18, såsom generaladvokaten har påpekat i punkterna 39 och 40 i sitt förslag till avgörande, påverka domstolens behörighet att besvara den första, den andra och den fjärde frågan i detta mål, som rör tolkningen av bestämmelserna i förordning nr 561/2006. Den tredje frågan ska därför prövas först.

Den tredje frågan i mål C-374/18

- 35 Landgericht Köln (Regionala domstolen i Köln) har ställt den tredje frågan i mål C-374/18 för att få klarhet i om en bestämmelse i nationell rätt, såsom den som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, som ordagrant återger bestämmelserna i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006, med hänsyn till att bestämmelsen är tillämplig på fordon med en högsta vikt på över 2,8 ton men högst 3,5 ton och därför inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006, ska tolkas uteslutande på grundval av unionsrätten eller om en nationell domstol kan tillämpa andra kriterier än unionsrättsliga bestämmelser för att tolka en sådan nationell bestämmelse.
- 36 För att besvara denna ska det erinras om att domstolen vid ett flertal tillfällen har förklarat sig behörig att meddela förhandsavgörande beträffande unionsbestämmelser även när de faktiska omständigheterna i det nationella målet inte direkt omfattas av unionsrättens tillämpningsområde, men då unionsbestämmelserna har gjorts tillämpliga genom en hänvisning till dem i nationell lagstiftning. I sådana situationer föreligger nämligen ett klart unionsintresse av att unionsbestämmelserna tolkas på ett enhetligt sätt, för att undvika olika tolkningar i framtiden (se, för ett liknande resonemang, dom av den 18 oktober 1990, Dzodzi, C-297/88 och C-197/89, EU:C:1990:360, punkt 37, och dom av den 13 mars 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, punkterna 35 och 36 och där angiven rättspraxis).
- 37 Det är således motiverat att EU-domstolen tolkar unionsbestämmelser i situationer som inte omfattas av dessa bestämmelser när de har gjorts tillämpliga på sådana situationer på ett direkt och ovillkorligt sätt genom nationell rätt, i syfte att säkerställa att de behandlas på samma sätt som de situationer som omfattas av dessa bestämmelser (dom av den 13 mars 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, punkt 37 och där angiven rättspraxis).
- 38 I förevarande fall ska det prövas huruvida hänvisningen i 18 § stycke 1 punkt 4 FPersV till artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 ska anses vara ”direkt och ovillkorlig” i den mening som avses i den rättspraxis som anges i föregående punkt. Det ska följaktligen prövas huruvida nämnda unionsbestämmelse har gjorts tillämplig på fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för nämnda förordning på grund av de har en högsta tillåten vikt som understiger den minimigräns på 3,5 ton som fastställs i nämnda förordning.

- 39 Sålös generaladvokaten har påpekat i punkt 53 i sitt förslag till avgörande, återger ordalydelsen i 18 § FPersV – efter att först uttryckligen hänvisa till förordningarna nr 561/2006 och nr 165/2014 i såväl rubriken som i första meningen – ord för ord utan någon ändring, i stycke 1 punkt 4, den väsentliga innehållet i det undantag som föreskrivs i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006, i dess lydelse enligt artikel 45 i förordning nr 165/2014.
- 40 Den hänskjutande domstolen, som är ensam behörig att tolka nationell rätt inom ramen för det rättsliga samarbete som inrättats genom artikel 267 FEUF (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 november 2018, K och B, C-380/17, EU:C:2018:877, punkt 37 och där angiven rättspraxis), har i begäran om förhandsavgörande uppgett att FPersV återger bestämmelserna i nämnda förordning i syfte att utsträcka tillämpningen till att omfatta fordon med en högsta tillåten vikt på mellan 2,8 och 3,5 ton genom att uttryckligen hänvisa till kraven i unionsrätten. Sålös följer av beslutet om hänskjutande i mål C-203/18, framgår det dessutom tydligt av handlingarna rörande förarbetena till 18 § stycke 1 punkt 4 FPersV att lagstiftaren ”avsåg att till fullo utnyttja det undantag som föreskrivs i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006”. Lagstiftaren harmoniserade således behandlingen av nationella situationer med behandlingen av de situationer som omfattas av förordning nr 561/2006.
- 41 Av detta följer, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 57 i sitt förslag till avgörande, att 18 § stycke 1 punkt 4 FPersV ingår i ett allomfattande system av nationella bestämmelser som utvidgar tillämpningen av unionens lagstiftning om körtider, raster och viloperioder, som inrättats genom förordning nr 561/2006, till att även omfatta transporter som utförs av fordon med en högsta tillåten vikt som understiger den som omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006.
- 42 Under dessa omständigheter ska hänvisningen i 18 § stycke 1 punkt 4 FPersV till artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 anses vara ”direkt och ovillkorlig” i den mening som avses i den rättspraxis som det hänvisas till i punkt 37 i förevarande dom. Detta innebär att domstolen är behörig enligt artikel 267 FEUF att besvara den hänskjutande domstolens frågor och att således tolka bestämmelserna i förordning nr 561/2006 i en sådan situation som den i det nationella målet.
- 43 Med hänsyn till att det föreligger ett väsentligt intresse av att en sådan bestämmelse i unionsrätten som gjorts tillämplig i nationell rätt tolkas på ett enhetligt sätt, såsom följer av den rättspraxis som anges ovan i punkt 36, är den hänskjutande domstolen bunden av EU-domstolens tolkning av de aktuella unionsrättsliga bestämmelserna och kan inte grunda sig på andra kriterier.
- 44 Den tredje frågan ska följaktligen besvaras enligt följande. En nationell bestämmelse, såsom den som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, som ordagrant återger bestämmelserna i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006, med hänsyn till att bestämmelsen är tillämplig på fordon med en högsta tillåten vikt på över 2,8 ton men högst 3,5 ton och därför inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006, ska tolkas utslutande på grundval av unionsrätten, såsom den tolkas av domstolen, när dessa bestämmelser har gjorts tillämpliga på sådana fordon enligt nationell rätt på ett direkt och ovillkorligt sätt.

Frågorna i mål C-203/18 och den första och den andra frågan i mål C-374/18

- 45 De hänskjutande domstolarna har ställt frågorna i mål C-203/18 och den första och den andra frågan i mål C-374/18, vilka ska prövas gemensamt, för att få klarhet i huruvida artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att det undantag som föreskrivs i denna bestämmelse endast avser fordon eller kombinationer av fordon som utslutande används, i samband med en viss transport, för leveranser inom ramen för samhällsomfattande posttjänster, eller att detta undantag även är tillämpligt när de aktuella fordonen eller kombinationer av fordon till övervägande del eller till viss del används för leveranser som omfattas av samhällsomfattande posttjänster.

- 46 För att besvara dessa frågor ska det erinras om att enligt skäl 17 och artikel 1 i förordning nr 561/2006 är syftet med förordningen att harmonisera konkurrensvillkoren inom vägtransportsektorn samt att förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten (dom av den 7 februari 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punkt 18 och där angiven rättspraxis).
- 47 I detta syfte föreskrivs i artiklarna 5–9 i den förordningen en rad bestämmelser om körtider, raster och viloperioder som ska iakttas av förare av fordon som omfattas av dess tillämpningsområde.
- 48 Enligt artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 får medlemsstaterna emellertid medge undantag från föreskrifterna i artiklarna 5–9 i förordningen, som bland annat är tillämpliga på transporter med fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används av personer som tillhandahåller samhällsomfattande tjänster i enlighet med definitionen i artikel 2.13 i direktiv 97/67 för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten.
- 49 Eftersom Förbundsrepubliken Tyskland har utnyttjat den möjlighet som ges i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006, ska domstolen fastställa räckvidden av det undantag som föreskrivs i denna bestämmelse.
- 50 Domstolen framhåller att tillämpningsvillkoren för artikel 13.1 d första stycket i förordning nr 561/2006 utgör undantag från artiklarna 5–9 i denna förordning och därför ska tolkas restriktivt (se, analogt, avseende artikel 13.1 d andra stycket i ovan nämnda förordning, dom av den 28 juli 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punkt 33, och avseende artikel 13.1 p i förordning nr 561/2006, dom av den 7 februari 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punkt 21). Räckvidden av detta undantag ska fastställas med beaktande av den aktuella lagstiftningens lydelse, sammanhang och ändamål.
- 51 Vad gäller ordalydelsen i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 avser denna bestämmelse uttryckligen de fordon som används för ”leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten”. Undantaget i denna bestämmelse är således begränsat beroende på vilken typ av leverans som sker med de berörda fordonen, vilket tyder på att unionslagstiftaren inte ville att alla fordon som tillhör den som tillhandahåller samhällsomfattande posttjänster skulle omfattas av tillämpningsområdet för detta undantag, utan endast de fordon som utför leveranser som omfattas av den samhällsomfattande posttjänsten.
- 52 Undantaget i fråga kan följaktligen inte tolkas så, att det omfattar fordon som används för att, utöver leveranser som omfattas av den samhällsomfattande posttjänsten, leverera andra försändelser som inte omfattas av den samhällsomfattande tjänsten.
- 53 Denna tolkning vederläggs inte av det argument som anförts av Deutsche Post och den polska regeringen angående det sammanhang som detta undantag ingår i. De har anført att unionslagstiftarens val att använda uttrycket ”uteslutande” beträffande undantagen i artikel 13.1 e, i och o i förordning nr 561/2006 visar att unionslagstiftarens avsikt beträffande undantaget i artikel 13.1 d i denna förordning inte var att begränsa tillämpningsområdet för detta undantag till transporter med fordon som uteslutande används för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten, utan att avsikten varit att även inbegripa de fall i vilka fordonen endast delvis används för sådana leveranser.
- 54 Såsom kommissionen har gjort gällande i sitt skriftliga yttrande, leder avsaknaden av uttrycket ”uteslutande” i lydelsen av ett av de undantag som räknas upp i artikel 13.1 i förordning nr 561/2006 nämligen inte nödvändigtvis till slutsatsen, e contrario, att bestämmelsen ska tolkas extensivt. Det är i detta avseende tillräckligt att erinra om att domstolen redan har slagit fast att en användning, även om det enbart är fråga om användning till viss del, av fordon för andra ändamål än de som uttryckligen anges i artikel 13.1 i förordning nr 561/2006, innebär att undantaget i denna bestämmelse inte är tillämpligt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 mars 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punkterna 31 och 35).

- 55 Den tolkning av artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 som domstolen gjort i punkt 52 i förevarande dom stöds dessutom av ändamålen med förordningen, vilka måste beaktas för att fastställa räckvidden av ett sådant undantag (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 mars 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punkt 28 och där angiven rättspraxis).
- 56 Såsom angetts i punkt 46 i förevarande dom syftar förordning nr 561/2006, i enlighet med skäl 17 och artikel 1 i förordningen, till att harmonisera konkurrensvillkoren inom vägtransportsektorn och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, bland annat genom att införa bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg.
- 57 En extensiv tolkning av undantaget i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 skulle kunna få till följd för det första att Deutsche Posts förare, det vill säga ett stort antal förare, inte längre åtnjuter det skydd för deras arbetsförhållanden som gäller enligt förordning nr 561/2006, vilket skulle strida mot syftet att förbättra dessa arbetstagares arbetsförhållanden. För det andra kan en sådan utvidgning av det undantag som föreskrivs i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 medföra att Deutsche Posts samtliga fordon, det vill säga ett stort antal fordon, lagligen skulle kunna framföras av sådana förare under lång tid utan vila, vilket allvarligt skulle undergräva målet att förbättra trafiksäkerheten (se, analogt, dom av den 28 juli 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, punkterna 35 och 36).
- 58 En sådan extensiv tolkning av det aktuella undantaget skulle dessutom riskera att äventyra syftet att undanröja sådana skillnader som kan snedvrída konkurrensen på vägtransportområdet. Ett sådant företag som Deutsche Post, som bedriver verksamhet inom området för samhällsomfattande posttjänster, men som även tillhandahåller andra vanliga posttjänster, skulle om bolaget samtidigt undantogs från de skyldigheter som föreskrivs i artiklarna 5–9 i förordning nr 561/2006, i själva verket därmed åtnjuta en konkurrensfördel i förhållande till konkurrerande företag, såsom UPS Deutschland m.fl., som endast tillhandahåller vanliga posttjänster (se, för ett liknande resonemang, bland annat dom av den 13 mars 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punkt 32).
- 59 I synnerhet när det gäller fordon som omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006 skulle ett sådant företag som Deutsche Post, jämfört med andra konkurrerande företag, kunna spara in kostnader för installation och underhåll av färdskrivare på de fordon som det använder.
- 60 Av det ovanstående följer att den första frågan i mål C-203/18 och i mål C-374/18 ska besvaras enligt följande. Artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att det däri föreskrivna undantaget endast avser fordon eller kombinationer av fordon som uteslutande används, i samband med en viss transport, för leveranser inom ramen för samhällsomfattande posttjänster.
- 61 Med hänsyn till svaret på dessa frågor saknas anledning att besvara den andra tolkningsfrågan i mål C-203/18 respektive i mål C-374/18.

Den fjärde frågan i mål C-374/18

- 62 Den hänskjutande domstolen har ställt den fjärde frågan i mål C-374/18 för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 i direktiv 97/67 ska tolkas så, att den omständigheten att tilläggstjänster – såsom insamling med eller utan tidsfönster, ålderskontroll, postförskott, mottagaren betalar (upp till 31,5 kilogram), eftersändning, avsändarinstruktioner, önskad leveransdag och leveranstid – tillhandahålls i samband med en försändelse, utgör ett hinder för att denna försändelse ska anses som en försändelse som utförs inom ramen för ”samhällsomfattande tjänster” enligt denna bestämmelse och följaktligen som en leverans ”inom ramen för samhällsomfattande tjänster” med avseende på tillämpningen av det undantag som föreskrivs i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006.

- 63 Det framgår i detta hänseende redan av artikel 3.4 och 3.5 i direktiv 97/67 att de samhällsomfattande posttjänster som medlemsstaterna är skyldiga att säkerställa att användarna har tillgång till ska omfatta insamling, sortering, transport och utdelning av paket upp till 10 kilogram, en viktgräns som får höjas till högst 20 kilogram.
- 64 Vad särskilt gäller expressbefordran följer det av skäl 18 i direktiv 97/67 att den grundläggande skillnaden mellan expressbefordran och samhällsomfattande posttjänster ligger i det mervärde, oberoende av form, som expresstjänsterna tillför kunderna och som kunderna tillmäter dem. Det bästa sättet att bestämma det mervärde som uppfattas av kunderna är att undersöka den merkostnad som kunderna är villiga att betala.
- 65 Domstolen har nyligen slagit fast att en försändelse med ett mervärde, det vill säga en försändelse som åtföljs av en tilläggstjänst, ska särskiljas från den samhällsomfattande tjänsten, i egenskap av grundservice. Expresstjänster skiljer sig från samhällsomfattande posttjänster genom det mervärde som de ger kunderna, vilket kunderna är villiga att betala mer för. Sådana tjänster utgör särskilda tjänster som kan särskiljas från tjänster av allmänintresse, och som tillgodoser särskilda behov hos ekonomiska aktörer och som kräver vissa tilläggsprestationer som den traditionella posttjänsten inte erbjuder (dom av den 31 maj 2018, Confetra m.fl., C-259/16 och C-260/16, EU:C:2018:370, punkt 38 och där angiven rättspraxis).
- 66 I förevarande fall är det, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 125 i sitt förslag till avgörande, utrett att bastjänster med tilläggstjänster, såsom dem som den hänskjutande domstolen räknat upp, kan tillföra kunderna ett mervärde. Kunderna är nämligen villiga att betala ett högre pris för att komma i åtnjutande av nämnda tilläggstjänster.
- 67 Av detta följer att sådana tjänster, som snarare liknar expresstjänster, inte kan anses utgöra "samhällsomfattande tjänster" i den mening som avses i artikel 3.1 i direktiv 97/67.
- 68 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den fjärde frågan besvaras enligt följande. Artikel 3.1 i direktiv 97/67 ska tolkas så, att den omständigheten att tilläggstjänster – såsom insamling med eller utan tidsfönster, ålderskontroll, postförskott, mottagaren betalar (upp till 31,5 kilogram), eftersändning, avsändarinstruktioner, önskad leveransdag och leveranstid – tillhandahålls i samband med en försändelse, utgör ett hinder för att denna försändelse ska anses som en försändelse som utförs inom ramen för "samhällsomfattande tjänster" enligt denna bestämmelse och följaktligen som en leverans "inom ramen för samhällsomfattande tjänster" med avseende på tillämpningen av det undantag som föreskrivs i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006.

Rättegångskostnader

- 69 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i de nationella målen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på de hänskjutande domstolarna att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

- 1) **En nationell bestämmelse, såsom den som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, som ordagrant återger bestämmelserna i artikel 13.1 d i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014, med hänsyn till att bestämmelsen är tillämplig på fordon med en**

högsta tillåten vikt på över 2,8 ton men högst 3,5 ton och därför inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006, i dess lydelse enligt förordning nr 165/2014, ska tolkas uteslutande på grundval av unionsrätten, såsom den tolkas av domstolen, när dessa bestämmelser har gjorts tillämpliga på sådana fordon enligt nationell rätt på ett direkt och ovillkorligt sätt.

- 2) Artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006, i dess lydelse enligt förordning nr 165/2014, ska tolkas så, att det däri föreskrivna undantaget endast avser fordon eller kombinationer av fordon som uteslutande används, i samband med en viss transport, för leveranser av försändelser inom ramen för samhällsomfattande posttjänster.
- 3) Artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG av den 15 december 1997 om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna, i ändrad lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008, ska tolkas så, att den omständigheten att tilläggstjänster – såsom insamling med eller utan tidsfönster, ålderskontroll, postförskott, mottagaren betalar (upp till 31,5 kilogram), eftersändning, avsändarinstruktioner, önskad leveransdag och leveranstid – tillhandahålls i samband med en försändelse, utgör ett hinder för att denna försändelse ska anses som en försändelse som utförs inom ramen för ”samhällsomfattande tjänster” enligt denna bestämmelse och följaktligen som en leverans ”inom ramen för samhällsomfattande tjänster” med avseende på tillämpningen av det undantag som föreskrivs i artikel 13.1 d i förordning nr 561/2006 i dess lydelse enligt förordning nr 165/2014.

Underskrifter