Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 21. novembra 2019*

„Predhodno odločanje – Uredba (ES) št. 561/2006 – Cestni promet – Socialnopravne določbe – Vozila, ki se uporabljajo za dostavo pošiljk kot del univerzalne poštne storitve – Izjeme – Vozila, ki se delno uporabljajo za takšno dostavo – Direktiva 97/67/ES – Člen 3(1) – ‚Univerzalna storitev' – Pojem"

V združenih zadevah C-203/18 in C-374/18,

katerih predmet sta predloga za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ju je vložilo Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (višje upravno sodišče zvezne dežele Severno Porenje - Vestfalija, Nemčija) (C-203/18) z odločbo z dne 21. februarja 2018, ki je na Sodišče prispela 20. marca 2018, in Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija) (C-374/18) z odločbo z dne 22. maja 2018, ki je na Sodišče prispela 7. junija 2018, v postopkih

Deutsche Post AG,

Klaus Leymann

proti

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

ter

UPS Deutschland Inc. & Co. OHG,

DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG,

Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V.

proti

Deutsche Post AG (C-374/18),

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi A. Prechal, predsednica senata, L. S. Rossi (poročevalka), sodnica, in J. Malenovský, sodnik,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodni tajnik: D. Dittert, vodja oddelka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 28. marca 2019,

* Jezik postopka: nemščina.

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za Deutsche Post AG in K. Leymanna T. Mayen in B. Stamm, Rechtsanwälte,

– za Land Nordrhein-Westfalen A. Baron-Barth in B. Spieles, agenta,

– za UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG in Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. S. Maaßen in P. Pommerening, Rechtsanwälte,

– za Deutsche Post AG K. Hamacher, Rechtsanwalt,

– za poljsko vlado B. Majczyna, agent,

– za Evropsko komisijo W. Mölls in J. Hottiaux, agenta,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 13. junija 2019

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predloga za sprejetje predhodne odločbe se nanašata na razlago člena 13(1)(d) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL 2006, L 102, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 (UL 2014, L 60, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba št. 561/2006).

2 Ta predloga sta bila vložena v okviru sporov, prvič, med izvajalcem poštnih storitev Deutsche Post AG in odgovornim za prevoz njegove poslovne enote v Bonnu (Nemčija), K. Leymannom (v nadaljevanju skupaj: Deutsche Post in drugi), na eni strani ter Land Nordrhein-Westfalen (zadeva C-203/18) na drugi in, drugič, med družbami UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG in Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (v nadaljevanju skupaj: UPS Deutschland in drugi) na eni strani ter izvajalcem poštnih storitev Deutsche Post na drugi (zadeva C-374/18) v zvezi z uporabo pravil o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za prevoze, opravljene z vozili družbe Deutsche Post.

Pravni okvir

Pravo Unije

Uredba št. 561/2006

3 V uvodnih izjavah 4, 17, 22 in 23 Uredbe št. 561/2006 je navedeno:

„(4) Zaželeno je učinkovito in enotno izvrševanje [določb Uredbe (EGS) št. 3820/85 glede časa vožnje, odmorov in časa počitka za voznike, ki opravljajo notranje in mednarodne prevoze znotraj Skupnosti], da se doseže njihove cilje in da se uporabe pravil ne spravi na slab glas. Zato so potrebna jasnejša in enostavnejša pravila, ki jih bodo sektor cestnega prevoza in nadzorni organi lažje razumeli, razlagali in uporabljali.

[…]

(17) Cilj te uredbe je izboljšati socialne razmere za zaposlene, ki jih zajema ta uredba, kakor tudi izboljšati splošno varnost v cestnem prometu. To se doseže z določbami, ki se nanašajo na najdaljši čas vožnje na dan, na teden in za obdobje dveh zaporednih tednov, določbo, ki voznika obvezuje, da si vzame redni tedenski čas počitka vsaj enkrat v dveh zaporednih tednih, in določbami, ki predpisujejo, da dnevni čas počitka ne sme biti v nobenem primeru krajši od neprekinjenega obdobja devetih ur. Ker te določbe zagotavljajo ustrezen počitek, ob hkratnem upoštevanju izkušenj s praksami izvrševanja v zadnjih letih, sistem nadomestil za skrajšani dnevni časa počitka ni več potreben.

[…]

(22) Za spodbujanje socialnega napredka in izboljšanja varnosti v cestnem prometu bi morala vsaka država članica ohraniti pravico do sprejemanja nekaterih ustreznih ukrepov.

(23) Nacionalna odstopanja bi morala odražati spremembe v sektorju cestnega prevoza in biti omejena na tiste elemente, ki sedaj niso izpostavljeni konkurenčnim pritiskom.“

4 Člen 1 te uredbe določa:

„Ta uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za uskladitev [harmonizacijo] pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu. Cilj določb te uredbe je tudi pospeševati boljše spremljanje in prakso izvrševanja držav članic ter boljšo delovno prakso v sektorju cestnega prevoza.“

5 Člen 2(1)(a) navedene uredbe določa:

„Ta uredba se uporablja za prevoz po cesti:

(a) blaga, kjer največja dovoljena masa vozil, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 3,5 tone; […]“

6 V členih od 5 do 9 navedene uredbe so določena pravila glede posadke vozila, ki opravlja prevoz, časa vožnje, odmorov in časa počitka.

7 Poglavje IV te uredbe z naslovom „Izjeme“ vsebuje člen 13, ki določa:

„1. Če to ne posega v cilje iz člena 1, lahko vsaka država članica na svojem ozemlju ali s soglasjem zadevnih držav na ozemlju drugih držav članic odobri izjeme od členov 5 do 9 in dovoli te izjeme, če so izpolnjeni posamezni pogoji, ki se uporabljajo za prevoz:

[…]

(d) z vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso vlečnega vozila, ki ne presega 7,5 tone in ki jih uporabljajo izvajalci univerzalnih storitev, kakor so opredeljeni v členu 2(13) Direktive 97/67/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. decembra 1997 o skupnih pravilih za razvoj notranjega trga poštnih storitev v Skupnosti in za izboljšanje kakovosti storitve [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 3, str. 71)], za dostavo pošiljk kot del […] univerzalne storitve.

Ta vozila se lahko uporabljajo samo v območju s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, če vožnja z vozilom ni glavna voznikova dejavnost;

(e) z vozili, ki vozijo izključno na otokih, katerih površina ne presega 2300 kvadratnih kilometrov in niso povezani s preostalim državnim ozemljem z mostom, nasipom ali predorom, odprtim za motorna vozila;

[…]

(i) z vozili z 10 do 17 sedežev, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz potnikov;

[…]

(o) z vozili, ki se uporabljajo izključno na cestah znotraj vozlišč, kot so pristanišča, pristaniška razkladališča in železniški terminali;

[…]“

Direktiva 97/67

8 V uvodni izjavi 18 Direktive 97/67, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2008/6/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 (UL 2008, L 52, str. 3) (v nadaljevanju: Direktiva 97/67), je navedeno:

„ker glede na dejstvo, da je bistvena razlika med ekspresno/kurirsko pošto in univerzalnimi poštnimi storitvami v dodani vrednosti (v kakršni koli obliki) opravljenih ekspresnih/kurirskih storitev, ki jo le-ta za uporabnike predstavlja, je najbolj učinkovit način določanja posebne [dodane] vrednosti upoštevanje posebne cene, ki so jo uporabniki pripravljeni plačati, ne da bi pri tem posegali v cenovno omejitev rezerviranega področja, ki jo je treba spoštovati“.

9 Člen 2, točka 13, te direktive določa:

„V tej direktivi se uporabljajo naslednje definicije:

[…]

(13) *izvajalec univerzalne storitve*: javni ali zasebni izvajalec poštnih storitev, ki zagotavlja univerzalno poštno storitev ali njene dele v državi članici, katerega identiteta je bila v skladu s členom 4 priglašena Komisiji“.

10 Člen 3(1), (4) in (5) navedene direktive določa:

„1. Države članice zagotovijo, da lahko uporabniki koristijo pravico do univerzalne storitve, ki vključuje stalno izvajanje poštnih storitev predpisane kakovosti na vseh točkah dostopa na njihovem ozemlju po dostopnih cenah za vse uporabnike.

[…]

4. Vsaka država članica sprejme potrebne ukrepe za zagotovitev, da univerzalna storitev vključuje naslednje minimalne ugodnosti:

[…]

– sprejem, prenos, usmerjanje in dostavo poštnih paketov do 10 kilogramov,

[…]

5. Nacionalni regulativni organi lahko povečajo omejitev teže poštnih paketov pri univerzalni storitvi do vsake teže, ki ne presega 20 kilogramov, in lahko predpišejo posebne ureditve za dostavo od vrat do vrat takšnih paketov.

[…]“

Nemško pravo

11 Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (uredba o izvajanju zakona o voznem osebju v cestnem prometu) z dne 27. junija 2005 (BGBl. 2005 I, str. 1882), kakor je bila nazadnje spremenjena z uredbo z dne 8. avgusta 2017 (BGBl. 2017 I, str. 3158) (v nadaljevanju: FPersV), je sprejelo Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (zvezno ministrstvo za promet, gradbeništvo in razvoj mest, Nemčija), da bi v nemškem pravnem redu zagotovilo izvajanje Uredbe št. 561/2006.

12 Člen 1 FPersV, naslovljen „Čas vožnje in čas počitka na področju cestnega prometa“, določa:

„(1) Vozniki:

1. vozil, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, ki se uporabljajo za prevoz blaga ter katerih največja dovoljena masa presega 2,8 tone in ne presega 3,5 tone, […]

[…]

morajo spoštovati pravila o času vožnje, odmorih in času počitka v skladu z določbami členov 4, od 6 do 9 in 12 [Uredbe št. 561/2006].

(2) Določbe odstavka 1 se ne uporabljajo za

1. vozila iz člena 18,

[…]

(6) […]

Podjetnik mora:

1. vozniku izročiti zadostno število obrazcev za pripravo evidenc, ki morajo ustrezati vzorcu iz priloge 1;

2. evidence po prejemu od voznika nemudoma pregledati in nemudoma sprejeti ukrepe, ki so nujni za zagotavljanje spoštovanja obveznosti iz stavkov od prvega do petega;

3. zagotoviti hrambo evidenc v kronološkem zaporedju in v čitljivi obliki zunaj vozila eno leto po njihovem prejemu od voznika ter jih na zahtevo predložiti pooblaščenim osebam;

4. evidence po poteku roka hrambe do 31. marca naslednjega koledarskega leta uničiti […];

[…]“

13 Člen 18 FPersV, naslovljen „Izjeme v skladu z uredbama (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014“, določa:

„(1) Na podlagi člena 13(1) Uredbe (ES) št. 561/2006 in člena 3(2) Uredbe (EU) št. 165/2014 se na področju uporabe [Fahrpersonalgesetz (zakon o voznem osebju v cestnem prometu)] členi od 5 do 9 Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredba (EU) št. 165/2014 ne uporabljajo za te kategorije vozil:

[…]

4. vozila ali kombinacije vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 7,5 tone in ki jih na območju s polmerom 100 km od kraja sedeža podjetja za dostavo pošiljk kot del univerzalne storitve uporabljajo izvajalci poštnih storitev, ki opravljajo univerzalno storitev, kot je opredeljena v členu 1(1) Post-Universaldienstleistungsverordnung (zvezna uredba o univerzalni poštni storitvi) z dne 15. decembra 1999 (BGBl. 1999 I, str. 2418), kakor je bila nazadnje spremenjena s členom 3(26) zakona z dne 7. julija 2005 (BGBl. I, str. 1970), če vožnja vozila ni glavna voznikova dejavnost.

[…]“

14 Člen 4(1)(b) Postgesetz (zakon o poštnih storitvah) z dne 22. decembra 1997 (BGBl. 1997 I, str. 3294), kakor je bil nazadnje spremenjen s členom 169 zakona z dne 29. marca 2017 (BGBl. 2017 I, str. 626) (v nadaljevanju: PostG), določa:

„1. Poštne storitve v smislu tega zakona so te komercialne storitve:

[…]

(b) prevoz naslovljenih paketov, katerih posamezna masa ne presega 20 kilogramov, ali

[…]“

15 Člen 11 PostG določa:

„(1) Univerzalne storitve so minimalna ponudba poštnih storitev v skladu s členom 4, točka 1, ki se zagotavljajo na celotnem ozemlju v predpisani kakovosti in po dostopnih cenah. Univerzalna storitev je omejena na poštne storitve, za katere je potrebna licenca, in poštne storitve, ki se z vidika tehnike transporta lahko vsaj deloma izvajajo s poštnimi storitvami, za katere je potrebna licenca. Zajema samo take storitve, ki se na splošno štejejo za nujne.

(2) Zvezna vlada je pooblaščena, da z uredbo, za katero je potrebno soglasje Bundestag (zvezni parlament, Nemčija) in Bundesrat (zvezni svet, Nemčija), določi vsebino in obseg univerzalne storitve v skladu z odstavkom 1. […]“

16 Zvezna vlada je na podlagi člena 11(2) PostG natančno določila obseg univerzalne storitve za pošiljanje paketov iz člena 1(1), točka 2, Post-Universaldienstleistungsverordnung (uredba o univerzalni poštni storitvi) z dne 15. decembra 1999 (BGBl. I, str. 2418), kakor je bila nazadnje spremenjena s členom 3(26) zakona z dne 7. julija 2005 (BGBl. 2005 I, str. 1970), ki določa:

„(1) Kot ‚univerzalne storitve‘ se določijo naslednje poštne storitve:

[…]

2. prenos naslovljenih paketov, katerih posamezna masa ne presega 20 kilogramov, njihove mere pa ne mer, določenih v Svetovni poštni konvenciji in ustreznih izvedbenih predpisih;

[…]“

Spora o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

Zadeva C-203/18

17 Iz predložitvene odločbe izhaja, da je družba Deutsche Post imenovana za izvajalca univerzalne poštne storitve v smislu člena 11(1) PostG in tako v skladu s členom 1(1), točka 2, uredbe o univerzalni poštni storitvi, kakor je bila spremenjena 7. julija 2005, opravlja prevoz paketov, katerih masa ne presega 20 kilogramov. Družba Deutsche Post to storitev opravlja z vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso, ki znaša od 2,8 tone do 3,5 tone, in vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 tone. Družba Deutsche Post hkrati z istimi vozili zagotavlja tudi dostavo paketov, katerih masa presega 20 kilogramov – to je paketov, ki niso del univerzalne poštne storitve – ki pa po navedbah te družbe ne predstavljajo več kot 5 % skupnega tovora vozil celo v obdobju intenzivne dostave.

18 Družba Deutsche Post meni, da zanjo kot izvajalca univerzalne storitve velja določba o izjemi iz člena 18(1), točka 4, FPerSV, s katerim je prevzet člen 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006. Zato naj zanjo med drugim ne bi veljala obveznost uporabe pravil za podjetja v zvezi s časom vožnje, odmori in časom počitka, ki jih morajo upoštevati vozniki, ki na podlagi navedene uredbe opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti.

19 Po mnenju pristojnih nemških organov in zveznih dežel pa se ta določba o izjemi za družbo Deutsche Post ne uporablja, ker ta prevaža tudi pakete, katerih masa presega 20 kilogramov, kar je omejitev, ki velja za pošiljke, ki so del univerzalne poštne storitve. V tem okviru so bili v poslovnih enotah družbe Deutsche Post že opravljeni inšpekcijski pregledi, zoper tega izvajalca pa so bili uvedeni postopki, ki bi lahko privedli do naložitve glob.

20 Družba Deutsche Post in drugi so 21. januarja 2015 pri Verwaltungsgericht Köln (upravno sodišče v Kölnu, Nemčija) vložili ugotovitveno tožbo, s katero so predlagali, naj se pojasni obseg izjeme iz člena 18(1), točka 4, FPersV in naj se prizna, da se ta izjema uporablja tudi za zadevne storitve. S sodbo z dne 2. februarja 2016 je bila tožba zavrnjena kot neutemeljena, pri čemer je navedeno sodišče med drugim upoštevalo razlago Land Nordrhein-Westfalen (dežela Severno Porenje - Vestfalija, Nemčija), da se zadevna izjema uporablja le, če se vozila uporabljajo „izključno“ za dostavo pošiljk, ki so del univerzalne poštne storitve.

21 Družba Deutsche Post in drugi so 7. marca 2016 zoper to sodbo pri Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (višje upravno sodišče zvezne dežele Severno Porenje - Vestfalija) vložili pritožbo. To sodišče izpostavlja, da je nemški zakonodajalec s sprejetjem člena 18(1), točka 4, FPersV v celoti prevzel vsebino izjeme iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, tako da je razlaga zadevne nacionalne določbe odvisna predvsem od razlage, ki jo je treba dati v zvezi z določbo o izjemi iz prava Unije.

22 Predložitveno sodišče zlasti ugotavlja, da ker Sodišče še ni pojasnilo obsega in vsebine te izjeme, naj v tej fazi ne bi bilo mogoče izključiti niti razlage, ki so jo podali družba Deutsche Post in drugi, niti razlage, ki jo zagovarja Land Nordrhein-Westfalen (zvezna dežela Severno Porenje - Vestfalija, Nemčija). Predložitveno sodišče v zvezi s tem izpostavlja, da naj bi razlaga, ki jo zagovarja zadnjenavedena, v Nemčiji omogočila preprečiti, da bi podjetje, ki zagotavlja tudi univerzalno poštno storitev, lahko dobilo konkurenčno prednost pred podjetjem, ki te storitve ne zagotavlja in za katero zaradi tega veljajo pravila o času vožnje, odmorih in času počitka. Vendar je po mnenju tega sodišča

mogoče predvideti tudi, da je ta konkurenčna prednost določena kot nadomestilo za konkurenčno manj ugoden položaj, ki za podjetja, ki zagotavljajo univerzalno poštno storitev, izhaja iz državne regulacije cen in kakovosti opravljanja te storitve.

23 Poleg tega naj bi bilo treba, če se z določbo o izjemi iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 ne bi zahtevalo, da se vozila ali kombinacije vozil, na katere se nanaša ta izjema, uporabljajo „izključno“ za dostavo pošiljk kot del univerzalne storitve, pojasniti, ali ta določba zahteva vsaj določen delež pošiljk, ki so del univerzalne storitve, da bi bili ta vozila in kombinacije vozil lahko oproščeni obveznosti, ki jih nalaga ta uredba.

24 V teh okoliščinah je Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (višje upravno sodišče zvezne dežele Severno Porenje - Vestfalija) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je treba določbo o izjemi iz člena 13(1)(d) [Uredbe št. 561/2006] razlagati tako, da zajema samo vozila ali kombinacije vozil, ki se uporabljajo izključno za dostavo pošiljk v okviru univerzalne storitve, ali pa se lahko uporablja tudi takrat, kadar se vozila ali kombinacije vozil večinoma ali v deležu, določenem na drugačen način, uporabljajo tudi za dostavo pošiljk v okviru univerzalne storitve?

2. Ali je treba v okviru določbe o izjemi iz prvega vprašanja pri presoji, ali se vozila ali kombinacije vozil izključno ali, če je to mogoče, večinoma ali v deležu, določenem na drugačen način, uporabljajo tudi za dostavo pošiljk v okviru univerzalne storitve, upoštevati splošno uporabo vozila oziroma kombinacije vozil ali konkretno uporabo vozila oziroma kombinacije vozil pri posameznem prevozu?“

Zadeva C-374/18

25 Tako kot zadeva C-203/18 se ta spor o glavni stvari nanaša na to, ali je družba Deutsche Post spoštovala obveznosti iz FPersV, s katero so prevzete nekatere določbe Uredbe št. 561/2006. Vendar se v zadevi C-374/18 dejansko stanje razlikuje v tem smislu, da gre le za vozila ali kombinacije vozil z največjo dovoljeno maso, ki znaša od 2,8 tone do 3,5 tone.

26 Ker naj bi nespoštovanje teh obveznosti družbe Deutsche Post pomenilo kršitev členov 3 in 3a Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (zakon o preprečevanju nelojalne konkurence, BGBl. 2010 I, str. 254), so družba UPS Deutschland in drugi pri Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija) vložili tožbo, s katero zahtevajo opustitev teh praks in ugotovitev obveznosti povrnitve zaradi tega nastale škode.

27 To sodišče se nagiba k mnenju, da se družba Deutsche Post ne more sklicevati na izjemo iz člena 18(1), točka 4, FPerSV, ker se, kot naj bi izhajalo iz smisla in cilja te določbe, zadevna izjema lahko uporablja zgolj za dostavo pošiljk, ki so del univerzalne poštne storitve. Cilj izboljšanja pogojev dela za voznike in varnost v cestnem prometu, ki ga uresničuje FPersV, s katero je v nemški pravni red zvesto prevzeta Uredba št. 561/2006, je namreč mogoče doseči le, če se v sektorju, kot je poštni sektor, za katerega je značilna močna konkurenca, izjeme razlagajo ozko.

28 Poleg tega se glede na to, da so bile s FPerSV prav tako prevzete določbe Uredbe št. 561/2006 v zvezi z vozili, katerih največja dovoljena masa presega 2,8 tone in ne presega 3,5 tone, postavlja vprašanje, ali in v kolikšnem obsegu je treba pri razlagi nacionalne določbe, kot je člen 18(1), točka 4, FPerSV, upoštevati določbe prava Unije.

29 Poleg tega predložitveno sodišče dvomi o tem, ali dejstvo, da se v povezavi s poštno pošiljko opravljajo nekatere dodatne storitve, onemogoča, da se ta pošiljka opredeli „kot del univerzalne storitve“. To sodišče meni, da je treba na to vprašanje odgovoriti pritrdilno. Kljub temu to sodišče meni, da je rešitev spora zlasti odvisna od razlage določb Uredbe št. 561/2006.

30 V takih okoliščinah je Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je treba člen 13(1) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da dopušča izjeme od členov od 5 do 9 [te uredbe], samo kadar se z vozilom izvajalca univerzalnih storitev v smislu člena 2(13) Direktive 97/67 v skladu s členom 13(1)(d) [navedene uredbe] prevažajo samo in izključno pošiljke v okviru univerzalne storitve, ali pa se lahko izjeme od členov od 5 do 9 [te uredbe] dopustijo tudi takrat, kadar se z zadevnimi vozili poleg pošiljk, ki se prevažajo v okviru univerzalne storitve, prevažajo tudi druge pošiljke, ki niso del univerzalne storitve?

2. Če je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da se lahko izjeme od členov od 5 do 9 Uredbe št. 561/2006 dopustijo tudi, kadar se z zadevnimi vozili poleg pošiljk, ki se prevažajo v okviru univerzalne storitve, prevažajo tudi druge pošiljke, ki niso del univerzalne storitve:
   (a) kolikšen mora biti v tem primeru minimalni delež pošiljk, ki jih vozilo prevaža v okviru univerzalne storitve?
   (b) kolikšen je v tem primeru lahko maksimalni delež pošiljk, ki niso del univerzalne storitve in ki jih vozilo prevaža hkrati z univerzalnimi storitvami?
   (c) kako se v vsakem posameznem primeru določi ustrezen delež, kot je opisan v točkah (a) in (b)?
   (d) ali mora biti ustrezni delež, kot je opisan v točkah (a) in (b), izpolnjen pri vsakem posameznem prevozu z zadevnim vozilom ali zadošča ustrezna povprečna vrednost od vseh prevozov s tem vozilom?

3. (a) Ali je treba določbo nacionalnega prava države članice Unije o času vožnje in času počitka za vozila in kombinacije vozil za prevoz blaga z največjo dovoljeno maso, ki presega 2,8 tone in ne presega 3,5 tone, ki dobesedno prevzema določbe člena 13(1) Uredbe št. 561/2006, razlagati izključno na podlagi prava Unije?
   (b) Ali lahko nacionalno sodišče kljub dobesednemu prevzemu določb prava Unije uporabi drugačna merila za razlago določb, prevzetih iz prava Unije?

4. Ali opredelitev pošiljke za pošiljko v okviru univerzalne storitve na podlagi Direktive 97/67 onemogoča to, da se v zvezi s to pošiljko zagotavljajo dodatne storitve, kot so:

   – pobiranje (brez časovnega okvira);

   – pobiranje (s časovnim okvirom);

   – vizualno preverjanje starosti;

   – plačilo po povzetju;

   – odkupnina do 31,5 kilograma;

   – storitev preusmeritve;

   – navodila v primeru neuspešne dostave;

   – dostava na želeni dan;

   – dostava v izbranem časovnem okviru?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Uvodne ugotovitve

31 Vprašanji v zadevi C-203/18 ter prvo, drugo in četrto vprašanje v zadevi C-374/18 se v bistvu nanašajo na razlago določb Uredbe št. 561/2006 in Direktive 97/67.

32 V zvezi s tretjim vprašanjem v zadevi C-374/18 pa dvomi Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu) izhajajo iz okoliščine, da se spor o glavni stvari nanaša na vozila ali kombinacije vozil z največjo dovoljeno maso, ki znaša od 2,8 tone do 3,5 tone, torej na vozila, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe št. 561/2006. V skladu s členom 2(1)(a) Uredbe št. 561/2006 se namreč ta uredba uporablja samo za prevoz blaga, pri katerem največja dovoljena masa vozil presega 3,5 tone.

33 Vendar pa nemški zakonodajalec, ki je uporabil možnost iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, pri čemer je zvesto sledil besedilu te določbe, prek člena 18(1), točka 4, FPersV uporablja določbe o izjemah iz člena 13 Uredbe št. 561/2006 tudi za vozila, ki ne dosegajo mase 3,5 tone.

34 V teh okoliščinah, kot izpostavlja generalni pravobranilec v točkah 39 in 40 sklepnih predlogov, lahko odgovor na tretje vprašanje za predhodno odločanje v zadevi C-374/18 vpliva na pristojnost Sodišča za odgovor na prvo, drugo in četrto vprašanje v tej zadevi, ki se nanašajo na razlago določb Uredbe št. 561/2006. Zato je treba to tretje vprašanje obravnavati najprej.

Tretje vprašanje v zadevi C-374/18

35 Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu) s tretjim vprašanjem v zadevi C-374/18 v bistvu sprašuje, ali je treba določbo nacionalnega prava, kot je ta v postopku v glavni stvari, s katero so dobesedno prevzete določbe člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, v delu, v katerem se ta določba nacionalnega prava uporablja za vozila z največjo maso, ki presega 2,8 tone, vendar ne presega 3,5 tone, zaradi česar ta vozila ne spadajo na področje uporabe Uredbe št. 561/2006, razlagati izključno na podlagi prava Unije ali pa lahko nacionalno sodišče za razlago take nacionalne določbe uporabi drugačna merila od tistih iz prava Unije.

36 Za odgovor na to vprašanje je treba spomniti, da se je Sodišče večkrat izreklo za pristojno za odločanje o predlogu za sprejetje predhodne odločbe, ki se nanaša na določbe prava Unije, v okoliščinah, v katerih se – tudi če dejansko stanje v postopku v glavni stvari neposredno ne spada na področje uporabe tega prava – določbe navedenega prava uporabljajo na podlagi nacionalnega prava, ker se to sklicuje na njihovo vsebino. V takih položajih obstaja namreč nedvomen interes Evropske unije za to, da se zaradi izogibanja razhajanj pri razlagi v prihodnosti povzete določbe prava Unije razlagajo enotno (glej v tem smislu sodbi z dne 18. oktobra 1990, Dzodzi, C 297/88 in C 197/89, EU:C:1990:360, točka 37, in z dne 13. marca 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, točki 35 in 36 ter navedena sodna praksa).

37 Tako je razlaga Sodišča glede določb prava Unije v položajih, za katere se ne uporablja to pravo, upravičena, kadar se te določbe neposredno in brezpogojno uporabljajo za take položaje na podlagi nacionalnega prava, da bi se zagotovilo enako obravnavanje teh položajev in položajev, za katere se navedene določbe uporabljajo (sodba z dne 13. marca 2019, E., C-635/17, EU:C:2019:192, točka 37 in navedena sodna praksa).

38 V obravnavani zadevi je treba preveriti, ali je treba sklicevanje na člen 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 v členu 18(1), točka 4, FPersV opredeliti kot „neposredno in brezpogojno“ v smislu sodne prakse, navedene v prejšnji točki, in posledično, ali se navedena določba prava Unije uporablja za vozila, ki zaradi največje dovoljene mase, ki ne presega minimalne omejitve 3,5 tone, določene z navedeno uredbo, ne spadajo na področje uporabe te uredbe.

39 Kot je navedel generalni pravobranilec v točki 53 sklepnih predlogov, besedilo člena 18 FPersV, potem ko se tako v naslovu kot v prvem stavku izrecno sklicuje na uredbi št. 561/2006 in št. 165/2014, dobesedno brez vsakršne spremembe v odstavku 1, točka 4, prevzema vsebino izjeme iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, kakor je bila spremenjena s členom 45 Uredbe št. 165/2014.

40 Poleg tega je predložitveno sodišče, ki je edino pristojno za razlago nacionalnega prava v okviru sistema pravosodnega sodelovanja, vzpostavljenega s členom 267 PDEU (glej po analogiji sodbo z dne 7. novembra 2018, K in B, C-380/17, EU:C:2018:877, točka 37 in navedena sodna praksa), v predložitveni odločbi pojasnilo, da se s FPersV – z izrecnim sklicevanjem na zahteve prava Unije – prevzemajo določbe navedene uredbe zato, da se te določbe razširijo na vozila z največjo dovoljeno maso, ki znaša od 2,8 do 3,5 tone. Poleg tega, kot izhaja iz predložitvene odločbe v zadevi C-203/18, iz dokumentov v zvezi z zgodovino nastanka člena 18(1), točka 4, FPersV jasno izhaja, da je nemški zakonodajalec „želel v celoti uporabiti izjemo iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006“ in je tako harmoniziral obravnavo notranjih položajev z obravnavo položajev, ki jih ureja Uredba št. 561/2006.

41 Iz tega izhaja, kot tudi poudarja generalni pravobranilec v točki 57 sklepnih predlogov, da se člen 18(1), točka 4, FPersV uvršča v okvir celovitega sistema nacionalnih pravil, s katerimi je uporaba pravne ureditve Unije v zvezi s časom vožnje, odmori in časom počitka, vzpostavljene z Uredbo št. 561/2006, razširjena na prevoz, ki se opravlja z vozili, katerih največja dovoljena masa je manjša od tiste mase vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe št. 561/2006.

42 V teh okoliščinah je treba sklicevanje na člen 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 v členu 18(1), točka 4, FPersV šteti za „neposredno in brezpogojno“ v smislu sodne prakse, navedene v točki 37 te sodbe, tako da je Sodišče na podlagi člena 267 PDEU pristojno za odgovor na vprašanja, ki jih je postavilo predložitveno sodišče, in tako za razlago določb Uredbe št. 561/2006 v položaju, kakršen je ta v postopku v glavni stvari.

43 Poleg tega je predložitveno sodišče – ob upoštevanju obstoja nedvomnega interesa, da se taka določba prava Unije, ki se uporablja v nacionalnem pravu, kot izhaja iz sodne prakse, navedene v točki 36 te sodbe, enotno razlaga – vezano na razlago določb prava Unije iz postopka v glavni stvari, ki jo poda Sodišče, in se ne more opreti na druga merila.

44 Zato je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da je treba določbo nacionalnega prava, kot je ta iz postopka v glavni stvari, s katero so dobesedno prevzete določbe člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, v delu, v katerem se ta določba nacionalnega prava uporablja za vozila z največjo dovoljeno maso, ki presega 2,8 tone, vendar ne presega 3,5 tone, zaradi česar ta vozila ne spadajo na področje uporabe Uredbe št. 561/2006, razlagati izključno na podlagi prava Unije, kot ga razlaga Sodišče, če se te določbe neposredno in brezpogojno uporabljajo za takšna vozila na podlagi nacionalnega prava.

Vprašanji v zadevi C-203/18 ter prvo in drugo vprašanje v zadevi C-374/18

45 Predložitveni sodišči z vprašanji v zadevi C-203/18 ter prvim in drugim vprašanjem v zadevi C-374/18, ki jih je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašujeta, ali je treba člen 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da se izjema, ki jo določa, nanaša le na vozila ali na kombinacije vozil, ki se med določenim prevozom uporabljajo izključno za dostavo pošiljk kot del univerzalne poštne storitve, ali pa se ta izjema uporablja tudi, kadar se zadevna vozila ali kombinacije zadevnih vozil uporabljajo predvsem ali v določenem deležu za dostavo pošiljk, ki so del univerzalne poštne storitve.

46 Za odgovor na ta vprašanja je treba spomniti, da je v skladu z uvodno izjavo 17 in členom 1 Uredbe št. 561/2006 cilj te uredbe harmonizacija pogojev konkurence v cestnem sektorju ter izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu (sodba z dne 7. februarja 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, točka 18 in navedena sodna praksa).

47 V ta namen členi od 5 do 9 te uredbe določajo več pravil, ki urejajo čas vožnje, odmore in čas počitka ter ki jih morajo upoštevati vozniki vozil, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.

48 Zlasti na podlagi člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 pa lahko države članice odobrijo izjeme od navedenih pravil iz členov od 5 do 9 te uredbe, ki se uporabljajo zlasti za prevoz z vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 tone, ki jih uporabljajo izvajalci univerzalne storitve, kot so opredeljeni v členu 2, točka 13, Direktive 97/67, za dostavo pošiljk kot del univerzalne storitve.

49 Ker je Zvezna republika Nemčija uporabila možnost, ki jo daje člen 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, je treba določiti obseg izjeme iz te določbe.

50 V zvezi s tem je treba poudariti, da je treba pogoje za uporabo člena 13(1)(d), prvi pododstavek, Uredbe št. 561/2006 kot izjemo od členov od 5 do 9 te uredbe razlagati ozko (glej po analogiji v zvezi s členom 13(1)(d), drugi pododstavek, navedene uredbe sodbo z dne 28. julija 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, točka 33, in v zvezi s členom 13(1)(p) Uredbe št. 561/2006 sodbo z dne 7. februarja 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, točka 21). Poleg tega je treba obseg te izjeme določiti ob upoštevanju besedila, sobesedila in ciljev ureditve iz postopka v glavni stvari.

51 Glede besedila člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 je treba ugotoviti, da se ta določba izrecno nanaša na vozila, ki se uporabljajo za dostavo „pošiljk kot del[…] univerzalne storitve“. Tako je izjema iz navedene določbe omejena glede na vrsto pošiljk, dostavljenih z zadevnimi vozili, kar kaže na to, da zakonodajalec Unije v področje uporabe te izjeme ni želel vključiti vseh vozil izvajalcev univerzalne poštne storitve, ampak samo vozila, ki prevažajo pošiljke, ki so del univerzalne poštne storitve.

52 Zato izjeme iz postopka v glavni stvari ni mogoče razlagati tako, da zajema vozila, ki se uporabljajo za to, da se poleg pošiljk, ki so del univerzalne poštne storitve, dostavijo tudi druge pošiljke, ki niso del te storitve.

53 Te razlage ni mogoče ovreči z argumenti, ki se nanašajo na sobesedilo navedene izjeme ter ki sta jih izpostavili družba Deutsche Post in poljska vlada, v skladu s katerimi naj bi odločitev zakonodajalca Unije za uporabo izraza „izključno“ v zvezi z izjemami iz člena 13(1)(e)(i) in (o) Uredbe št. 561/2006 dokazovala, da namen zakonodajalca Unije v zvezi z izjemo iz člena 13(1)(d) te uredbe ni bil omejiti področje uporabe te izjeme na prevoz z vozili, ki se uporabljajo izključno za dostavo pošiljk kot del univerzalne storitve, temveč v to izjemo vključiti tudi primere, v katerih se vozila samo delno uporabljajo za dostavo takšnih pošiljk.

54 Neobstoj izraza „izključno“ v besedilu ene od izjem, naštetih v členu 13(1) Uredbe št. 561/2006, kot v bistvu trdi Komisija v pisnem stališču, namreč ne more nujno pripeljati do nasprotne ugotovitve, da je treba to izjemo razlagati široko. V zvezi s tem zadošča spomniti, da je Sodišče že razsodilo, da se v primeru uporabe – tudi če le delne – vozil za druge namene, ki niso izrecno navedeni v členu 13(1) Uredbe št. 561/2006, izjeme, določene s to določbo, ne uporabljajo (glej v tem smislu sodbo z dne 13. marca 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, točki 31 in 35).

55 Poleg tega je razlaga izjeme iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, ki jo je navedlo Sodišče v točki 52 te sodbe, podprta s cilji zadevne uredbe, ki jih je treba upoštevati pri opredelitvi obsega takšne izjeme (glej v tem smislu sodbo z dne 13. marca 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, točka 28 in navedena sodna praksa).

56 V zvezi s tem je treba spomniti, da so cilji Uredbe št. 561/2006 – kot je bilo izpostavljeno v točki 46 te sodbe – v skladu z uvodno izjavo 17 te uredbe in njenim členom 1 namenjeni harmonizaciji pogojev konkurence v cestnem sektorju ter izboljšanju pogojev dela in varnosti v cestnem prometu, tako da se zlasti določijo pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti.

57 Široka razlaga izjeme iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 pa bi lahko imela za posledico, po eni strani, da vozniki družbe Deutsche Post, torej veliko število voznikov, ne bi bili več upravičeni do varstva svojih delovnih pogojev, kot je določeno z Uredbo št. 561/2006, kar bi bilo v nasprotju s ciljem izboljšanja pogojev dela. Po drugi strani bi taka razširitev izjeme iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 lahko povzročila, da bi takšni vozniki lahko vsa vozila družbe Deutsche Post, torej veliko število vozil, zakonito vozili dolgo časa brez počitka, kar bi lahko resno ogrozilo cilj izboljšanja varnosti v cestnem prometu (glej po analogiji sodbo z dne 28. julija 2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, točki 35 in 36).

58 Poleg tega bi lahko taka široka razlaga izjeme iz postopka o glavni stvari ogrozila tudi cilj odpravljanja razlik, ki lahko izkrivijo konkurenco na področju cestnega prevoza. Podjetje, kot je družba Deutsche Post, ki opravlja svoje dejavnosti na področju univerzalne poštne storitve, vendar zagotavlja tudi druge običajne poštne storitve, pri tem pa je oproščeno obveznosti iz člena od 5 do 9 Uredbe št. 561/2006, bi namreč tako imelo konkurenčno prednost pred konkurenčnimi podjetji, kot so UPS Deutschland in drugi, ki zagotavljajo le običajne poštne storitve (glej v tem smislu zlasti sodbo z dne 13. marca 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, točka 32).

59 Natančneje, glede vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe št. 561/2006, bi lahko podjetje, kot je družba Deutsche Post, v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji privarčevalo pri stroških, povezanih z namestitvijo in vzdrževanjem tahografov v vozilih, ki jih uporablja.

60 Iz tega sledi, da je treba na prvo vprašanje v zadevah C-203/18 in C-374/18 odgovoriti, da je treba člen 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da se izjema, ki jo ta člen določa, nanaša le na vozila ali kombinacije vozil, ki se med določenim prevozom uporabljajo izključno za dostavo pošiljk kot del univerzalne poštne storitve.

61 Ob upoštevanju odgovora na ti vprašanji na drugo vprašanje za predhodno odločanje v zadevah C-203/18 in C-374/18 ni treba odgovoriti.

Četrto vprašanje v zadevi C-374/18

62 Predložitveno sodišče s četrtim vprašanjem v zadevi C-374/18 v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(1) Direktive 97/67 razlagati tako, da dejstvo, da se v povezavi s pošiljko opravljajo dodatne storitve – kot so pobiranje brez časovnega okvira in s časovnim okvirom, vizualno preverjanje starosti, plačilo po povzetju, odkupnina do 31,5 kilograma, storitev preusmeritve, navodila v primeru neuspešne dostave ter dostava na želeni dan in v izbranem časovnem okviru – onemogoča, da se ta pošiljka na podlagi te določbe opredeli kot del „univerzalne storitve“ in zato kot pošiljka, dostavljena „kot del univerzalne storitve“, za uporabo izjeme iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006.

63 V zvezi s tem iz člena 3(4) in (5) Direktive 97/67 najprej izhaja, da univerzalna poštna storitev, ki jo morajo države članice zagotoviti uporabnikom, vključuje vsaj sprejem, prenos, usmerjanje in dostavo paketov do 10 kilogramov, kar je mogoče povečati do 20 kilogramov.

64 Poleg tega je treba posebej v zvezi s storitvami ekspresne/kurirske pošte spomniti, da je v skladu z uvodno izjavo 18 Direktive 97/67 bistvena razlika med ekspresno/kurirsko pošto in univerzalnimi poštnimi storitvami v dodani vrednosti – v kakršni koli obliki – opravljenih ekspresnih/kurirskih storitev, ki jo te za uporabnike predstavljajo. Zato je najbolj učinkovit način določanja dodane vrednosti za uporabnike upoštevanje posebne cene, ki so jo uporabniki pripravljeni plačati.

65 V zvezi s tem je Sodišče nedavno razsodilo, da je treba pošiljko z dodano vrednostjo, in sicer pošiljko, ki vključuje dodatno storitev, razlikovati od univerzalne storitve kot osnovne storitve. Storitve ekspresne/kurirske pošte se namreč od univerzalne poštne storitve razlikujejo po njihovi dodani vrednosti, ki jo imajo za stranke in za katero so te pripravljene plačati višji znesek. Take storitve ustrezajo posebnim storitvam, ki so ločene od storitev v javnem interesu ter ki ustrezajo posebnim potrebam gospodarskih subjektov in zahtevajo nekatere dodatne storitve, ki jih tradicionalna poštna služba ne opravlja (sodba z dne 31. maja 2018, Confetra in drugi, C-259/16 in C-260/16, EU:C:2018:370, točka 38 in navedena sodna praksa).

66 V obravnavani zadevi, kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 125 sklepnih predlogov, ni sporno, da imajo lahko osnovne storitve skupaj z dodatnimi storitvami, kot jih je naštelo predložitveno sodišče, dodano vrednost za stranke, ki so tako za navedene dodatne storitve pripravljene plačati višjo ceno.

67 Iz tega izhaja, da takšnih storitev, ki so bližje storitvam ekspresne/kurirske pošte, ni mogoče šteti za del „univerzalne storitve“ v smislu člena 3(1) Direktive 97/67.

68 Ob upoštevanju zgoraj navedenih preudarkov je treba na četrto vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3(1) Direktive 97/67 razlagati tako, da dejstvo, da se v povezavi s pošiljko opravljajo dodatne storitve – kot so pobiranje brez časovnega okvira in s časovnim okvirom, vizualno preverjanje starosti, plačilo po povzetju, odkupnina do 31,5 kilograma, storitev preusmeritve, navodila v primeru neuspešne dostave ter dostava na želeni dan in v izbranem časovnem okviru – onemogoča, da se ta pošiljka na podlagi te določbe opredeli kot del „univerzalne storitve“ in zato kot pošiljka, dostavljena „kot del univerzalne storitve“, za uporabo izjeme iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006.

Stroški

69 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenima sodiščema, ti odločita o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

1. **Določbo nacionalnega prava, kot je ta iz postopka v glavni stvari, s katero so dobesedno prevzete določbe člena 13(1)(d) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014, v delu, v katerem se ta določba nacionalnega prava uporablja za vozila z največjo dovoljeno maso, ki presega 2,8 tone, vendar ne presega 3,5 tone, zaradi česar ta vozila ne spadajo na področje uporabe Uredbe št. 561/2006, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 165/2014, je treba razlagati izključno na podlagi prava Unije, kot ga razlaga Sodišče, če se te določbe neposredno in brezpogojno uporabljajo za takšna vozila na podlagi nacionalnega prava.**

2. **Člen 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 165/2014, je treba razlagati tako, da se izjema, ki jo ta člen določa, nanaša le na vozila ali kombinacije vozil, ki se med določenim prevozom uporabljajo izključno za dostavo pošiljk kot del univerzalne poštne storitve.**

3. **Člen 3(1) Direktive 97/67/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. decembra 1997 o skupnih pravilih za razvoj notranjega trga poštnih storitev v Skupnosti in za izboljšanje kakovosti storitve, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2008/6/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008, je treba razlagati tako, da dejstvo, da se v povezavi s pošiljko opravljajo dodatne storitve – kot so pobiranje brez časovnega okvira in s časovnim okvirom, vizualno preverjanje starosti, plačilo po povzetju, odkupnina do 31,5 kilograma, storitev preusmeritve, navodila v primeru neuspešne dostave ter dostava na želeni dan in v izbranem časovnem okviru – onemogoča, da se ta pošiljka na podlagi te določbe opredeli kot del „univerzalne storitve“ in zato kot pošiljka, dostavljena „kot del univerzalne storitve“, za uporabo izjeme iz člena 13(1)(d) Uredbe št. 561/2006, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 165/2014.**

Podpisi