SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS DÁMASO RUIZ-JARABO COLOMER

vom 10. Juni 1999 *

1. Das Oberlandesgericht Köln hat nach Artikel 234 EG (früher Artikel 177) eine Frage nach der Auslegung des Begriffes „Kraftfahrzeug" in Artikel 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten [1] zur Vorabentscheidung vorgelegt.

I — Sachverhalt

2. Nach dem Vorlagebeschluß fuhr Herr Pfennigmann, Inhaber eines Ackerbaubetriebs, am 14. November 1996 mit einem Ackerschlepper (zulässiges Gesamtgewicht 7 490 kg) nebst Anhänger (zulässiges Gesamtgewicht 8 500 kg) auf den Bundesautobahnen A 93 und A 9 von der Anschlußstelle Alteglofsheim bis zur Anschlußstelle Schwandorf und zurück, ohne die entsprechenden Benutzungsgebühren entrichtet zu haben. Zweck der Fahrt war die Lieferung von Feldfrüchten (Weiß- und Rotkohl, Zwiebeln) an die Firma G. in Schwandorf, der der Betroffene Erzeugnisse zu liefern pflegt.

Das Bundesamt für Güterverkehr verhängte gegen Herrn Pfennigmann mit Bescheid vom 8. Juli 1997 eine Geldbuße von 100 DM. Gegen diesen Bescheid legte der Betroffene form- und fristgerecht Einspruch ein. Der Einspruch blieb ohne Erfolg, wie sich aus dem Urteil des Amtsgerichts Köln vom 17. November 1997 ergibt.

Das Gericht folgte nicht der Auffassung des Betroffenen, daß er keine Autobahngebühren zu entrichten brauche, weil die von ihm zur Tatzeit geführte Fahrzeugkombination (Ackerschlepper und Anhänger) nicht ausschließlich zum Güterkraftverkehr bestimmt sei, sondern in erster Linie zur Bewirtschaftung seines landwirtschaftlichen Betriebes diene. Es vertrat vielmehr die Ansicht, daß allein entscheidend sei, ob das Kraftfahrzeug oder die Fahrzeugkombination zum Zeitpunkt der Autobahnbenut-

* Originalsprache: Spanisch.

1 — Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 (ABl. L 279, S. 32).

zung ausschließlich zur Güterbeförderung bestimmt sei und daß weitere Zweckbestimmungen außerhalb der Autobahnbenutzung ohne Bedeutung seien.

II — Die Vorlagefrage

3. Gegen dieses Urteil legte Herr Pfennigmann Rechtsbeschwerde ein. Im Rahmen dieses Verfahrens hat der Erste Senat für Bußgeldsachen des Oberlandesgerichts Köln dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist für die Frage, ob ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 des Übereinkommens in Verbindung mit Artikel 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89/EWG des Rates *ausschließlich* für den Güterkraftverkehr bestimmt ist, auf den Zeitpunkt und die Art der jeweiligen Benutzung abzustellen oder kommt es unabhängig vom Verwendungszweck im Einzelfall darauf an, ob eine generelle Zweckbestimmung des Kraftfahrzeugs oder der Fahrzeugkombination für den Einsatz zum Güterkraftverkehr besteht?

III — Das Gemeinschaftsrecht

4. Dem vorlegenden Gericht geht es um die Auslegung des Artikels 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89, der lautet:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

...

— ‚Kraftfahrzeug' ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt."

IV — Im Vorabentscheidungsverfahren eingereichte Erklärungen

5. In diesem Verfahren haben die Regierungen von Deutschland, Belgien und Schweden sowie die Kommission gemäß Artikel 20 der EG-Satzung des Gerichtshofes Erklärungen eingereicht.

In der mündlichen Verhandlung vom 19. Mai 1999 haben Herr Pfennigmann, die deutsche Regierung, die schwedische Regierung und die Kommission mündliche Erklärungen abgegeben.

6. Nach Ansicht von Herrn Pfennigmann kommt es für die Auslegung des Begriffes „Kraftfahrzeug" in Artikel 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89 nicht auf die Verwendung des Fahrzeugs in einem isolierten Einzelfall an, sondern auf dessen dauernde Zweckbestimmung, die notwendigerweise in der Güterbeförderung auf der Straße bestehen müsse.

7. Die deutsche Regierung macht geltend, die Definitionen in Artikel 2 der Richtlinie 93/89 seien im Zusammenhang mit den Zielen der Richtlinie zu sehen. Diese Ziele seien zum einen die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung und andererseits die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege. Die Einordnung eines Fahrzeugs als Fahrzeug, das ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sei, könne nur im Hinblick auf die Benutzung von Autobahnen im Sinne von Artikel 2 erster Gedankenstrich erfolgen, da Zwecke, für die ein Fahrzeug auf anderen Straßen eingesetzt werde, von dieser Definition ausgeschlossen bleiben müßten.

Diese Auslegung werde durch Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 93/89 bestätigt, der jedem Mitgliedstaat die Befugnis einräume, auf Kraftfahrzeuge, die nur gelegentlich im Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt würden, in dem sie zugelassen seien, und die von natürlichen oder juristischen Personen benutzt würden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr sei, ermäßigte Sätze oder Befreiungen anzuwenden. Wären solche Fahrzeuge schon durch die Verwendung des Wortes „ausschließlich" von der Gebührenpflicht ausgeschlossen, hätte es einer solchen Ausnahmeregelung nicht bedurft. Deutschland habe jedenfalls von dieser Ausnahmeregelung keinen Gebrauch gemacht. Daher seien auch Fahrzeuge, mit denen nur hin und wieder Güter befördert würden, sofern sie für solche Beförderungen gebaut seien, gebührenpflichtig, wenn sie eine Autobahn im Sinne der Richtlinie benutzten. Andernfalls könnte ein und dasselbe Kraftfahrzeug der Gebührenpflicht unterliegen oder von ihr befreit sein, je nach der jeweiligen kurzzeitigen subjektiven Verwendung durch seinen Besitzer, wodurch eines der wesentlichen Ziele der Richtlinie vereitelt würde, nämlich eine gerechtere Anlastung der Wegekosten. Die deutsche Regierung kommt zu dem Ergebnis, daß eine Fahrzeugkombination wie ein Traktor mit Anhänger, die 12 t wiege, als Kraftfahrzeug im Sinne der Richtlinie 93/89 anzusehen sei, und zwar unabhängig davon, ob dieses Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt keine Waren befördere oder aber Waren, die im Eigentum des Fahrers ständen. Dabei sei ohne Bedeutung, daß der Eigentümer des Fahrzeugs dieses in erster Linie im Rahmen seiner landwirtschaftlichen Tätigkeit einsetze.

8. Die belgische Regierung vertritt dagegen die Ansicht, daß für die Frage, ob für ein Kraftfahrzeug Gebühren zu entrichten sei-

en, entscheidend sei, ob das betreffende Fahrzeug generell zum Güterverkehr bestimmt sei, unabhängig davon, wie es in einer bestimmten Situation eingesetzt werde. Das innerstaatliche Gericht müsse dazu auf die Art des Fahrzeugs abstellen.

9. Die schwedische Regierung spricht sich für eine wörtliche Auslegung der Vorschrift aus, so daß Benutzungsgebühren nur für Fahrzeuge zu erheben seien, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt seien, was Fahrzeuge, die zu anderen Zwecken verwendet würden, ausschließe. Auch das der Richtlinie zugrunde liegende Ziel, die Wegekosten den Benutzern anzulasten, bestätige die Auslegung, daß die Definition des Fahrzeugs, für das Gebühren zu entrichten seien, die traditionellen Lastkraftwagen erfassen solle, nicht aber die in der Landwirtschaft eingesetzten Fahrzeuge, auch wenn diese punktuell für den Güterkraftverkehr verwendet würden.

10. Nach Auffassung der Kommission spricht bereits die Wortwahl in Artikel 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89 gegen eine auf der tatsächlichen Nutzung des fraglichen Fahrzeugs beruhende Auslegung der Vorschrift. Für die Frage, ob ein „Kraftfahrzeug" ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sei, könne es unabhängig vom Verwendungszweck im Einzelfall nur darauf ankommen, ob eine generelle Zweckbestimmung für den Einsatz zum Güterkraftverkehr bestehe. Diese Zweckbestimmung sei objektiv anhand der technischen Beschaffenheit des Fahrzeugs zu ermitteln.

V — Prüfung der Vorlagefrage

A. *Zu dem Ersuchen um Auslegung des Artikels 2 Absatz 1 des von einigen Mitgliedstaaten geschlossenen Übereinkommens über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen*

11. Nach Artikel 8 der Richtlinie 93/89 können zwei oder mehr Mitgliedstaaten bei der Einführung eines gemeinsamen Systems von Benutzungsgebühren für ihre Hoheitsgebiete zusammenarbeiten; andere Mitgliedstaaten können sich dem gemeinsamen System anschließen. Auf der Grundlage dieser Bestimmung haben am 9. Februar 1994 die Regierungen von Deutschland, Belgien, Dänemark, Luxemburg und den Niederlanden ein Abkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (im folgenden: Übereinkommen) geschlossen [2].

2 — Die schwedische Regierung hat in ihren Erklärungen in diesem Verfahren mitgeteilt, daß ihr durch ein in Brüssel im September 1997 unterzeichnetes Protokoll die Möglichkeit eingeräumt worden sei, diesem Übereinkommen beizutreten. Im Dezember des gleichen Jahres habe das schwedische Parlament dieses Protokoll gebilligt, so daß es am 1. Februar 1998 in Schweden in Kraft getreten sei.

Das Oberlandesgericht Köln ersucht um Auslegung des Artikels 2 Absatz 1 des Übereinkommens in Verbindung mit Artikel 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89.

12. Es ist nicht das erste Mal, daß sich dieses Gericht wegen der Auslegung von Bestimmungen dieses Übereinkommens an den Gerichtshof wendet. In den Rechtssachen Pörschke [3] und Claasen [4] ging es um Artikel 8 Absatz 1 und in der Rechtssache Hartmann [5] um Artikel 4 Absatz 1 des Übereinkommens. Der Gerichtshof hat sich in den drei Rechtssachen mittels Beschlusses für offensichtlich unzuständig erklärt, um über die vorgelegten Fragen zu entscheiden.

13. Nach Artikel 234 EG ist der Gerichtshof zuständig, im Wege der Vorabentscheidung über die Auslegung des Vertrages sowie über die Gültigkeit und die Auslegung der Handlungen der Organe der Gemeinschaft zu entscheiden. Zwar gestattet Artikel 8 der Richtlinie 93/89 den Mitgliedstaaten, bei der Einführung eines gemeinsamen Systems von Benutzungsgebühren zusammenzuarbeiten, doch bedeutet dies nicht, daß ein Übereinkommen, das sie auf der Grundlage dieser Richtlinie schließen, Teil des Gemeinschaftsrechts wird, für dessen Auslegung der Gerichtshof zuständig ist.

3 — Beschluß des Gerichtshofes vom 12. November 1998 in der Rechtssache C-194/98 (nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht).

4 — Beschluß des Gerichtshofes vom 11. Februar 1999 in der Rechtssache C-313/98 (nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht).

5 — Beschluß des Gerichtshofes vom 12. November 1998 in der Rechtssache C-162/98 (Slg. 1998, I-7083).

14. Wie der Gerichtshof in Randnummer 12 der genannten drei Beschlüsse festgestellt hat, unterscheiden sich die Bestimmungen des Übereinkommens von anderen Rechtsvorschriften, die jeder einzelne Mitgliedstaat auf der Grundlage dieser Richtlinie erlassen darf, nur dadurch, daß sie von mehreren Mitgliedstaaten gemeinsam vereinbart worden sind.

Da der Gerichtshof für die Auslegung dieser Rechtsvorschriften nicht zuständig ist, kommt es ihm auch nicht zu, Inhalt und Tragweite der Bestimmungen des Übereinkommens zu verdeutlichen.

15. Allerdings gelten nach Artikel 2 Absatz 1 des Übereinkommens für dieses die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 93/89. Das Oberlandesgericht ersucht gerade um die Auslegung einer dieser Begriffsbestimmungen. Die Auslegung des Gerichtshofes in seinem Urteil wird für diese Begriffsbestimmung gelten. Ohne Zweifel ist die Auslegung einer Bestimmung der Richtlinie 93/89 wie die des Artikels 2 vierter Gedankenstrich nicht nur für die Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen geschlossen haben, sondern auch für alle übrigen Mitgliedstaaten verbindlich, die die Bestimmung anzuwenden haben.

16. Somit ist klar, daß die Antwort auf die Vorlagefrage sich nur und ausschließlich auf die Auslegung des Artikels 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89 beziehen kann.

B. *Beantwortung der Vorlagefrage*

17. Das vorlegende Gericht möchte mit seiner Frage wissen, ob für die Entscheidung, ob ein Kraftfahrzeug ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt ist, auf den Zeitpunkt und die Art der jeweiligen Benutzung abzustellen ist oder ob es unabhängig von der Verwendung im Einzelfall auf die generelle Zweckbestimmung des Fahrzeugs ankommt.

18. Der Gerichtshof hat erstmals im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens eine der Bestimmungen der Richtlinie 93/89 zu untersuchen. Dies bedeutet jedoch nicht, daß der Gerichtshof nicht bereits Gelegenheit gehabt hätte, sich dazu zu äußern. Mit Urteil vom 5. Juli 1995 hat er nämlich in der Rechtssache Parlament/Rat [6] die Richtlinie wegen Verletzung wesentlicher Formvorschriften für nichtig erklärt, weil der Rat nach wesentlichen Änderungen an dem Entwurf das Parlament nicht erneut angehört hatte. Der Gerichtshof entschied in diesem Urteil, alle Wirkungen der für nichtig erklärten Richtlinie aufrechtzuerhalten, bis der Rat eine neue Richtlinie erlassen hat, um eine Diskontinuität im Programm zur Harmonisierung der Verkehrsabgaben zu verhindern. Diese neue Richtlinie ist noch nicht erlassen worden [7].

Darüber hinaus wurde die Französische Republik mit dem unlängst ergangenen Urteil vom 5. März 1998 [8] gemäß dem Antrag der Kommission wegen Vertragsverletzung verurteilt, weil sie die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 93/89 in innerstaatliches Recht nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist erlassen hatte. Die Frist lief am 1. Januar 1995 ab. Schließlich ist derzeit in der Rechtssache C-205/98 eine Klage der Kommission gegen die Republik Österreich wegen Verstoßes gegen Artikel 7 Buchstaben b und h der Richtlinie 93/89 anhängig [9].

19. Hauptzweck der Richtlinie 93/89 ist nach ihren Begründungserwägungen die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den einzelnen Mitgliedstaaten. Dazu müssen die Abgabensysteme harmonisiert und gerechte Mechanismen für die Anlastung der Wegekosten an die Verkehrsunternehmer eingeführt werden. Diese Ziele werden schrittweise verwirklicht. Konkret beschränkt sich die Richtlinie 93/89 auf die Angleichung der einzelstaatlichen Abgabensysteme für Nutzfahrzeuge mit einem bestimmten Mindestgesamtgewicht.

20. Artikel 2 definiert für die Zwecke der Richtlinie die Begriffe „Autobahn", „Maut", „Benutzungsgebühr" und „Kraftfahrzeug"; der letztgenannte Begriff ist Gegenstand der Vorlagefrage. Im weiteren

6 — Rechtssache C-21/94, Slg. 1995, I-1827.

7 — Die Kommission hat dem Rat am 13. November 1996 den Vorschlag für eine Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge KOM(96) 331 endg. — 96/0182(SYN) (ABl. 1997, C 59, S. 9) vorgelegt. Gemäß der siebten Begründungserwägung soll dieser die Richtlinie 93/89 ersetzen.

8 — Rechtssache C-175/97, Kommission/Frankreich, Slg. 1998, I-963.

9 — ABl. 1998, C 234, S. 20.

unterscheidet die Richtlinie klar zwischen Steuern einerseits und Maut und Benutzungsgebühren andererseits.

21. Die Steuern, mit denen die für den Güterverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge belastet werden können, sind für jeden einzelnen Mitgliedstaat in Artikel 3 der Richtlinie 93/89 aufgeführt. Sie sind dadurch gekennzeichnet, daß sie nur von dem Mitgliedstaat der Zulassung erhoben werden (Artikel 5). Nach Artikel 6 Absatz 3 können die Mitgliedstaaten ermäßigte Sätze oder Befreiungen von den in Artikel 3 genannten Steuern auf Kraftfahrzeuge der nationalen Verteidigung, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und der Fahrzeuge des Straßenwartungsdienstes sowie auf alle Fahrzeuge anwenden, die nur gelegentlich im Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt werden, in dem sie zugelassen sind, und die von natürlichen oder juristischen Personen benutzt werden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr ist.

22. Die Regelung der Maut- und Benutzungsgebühren ist von der der Besteuerung verschieden, da die Entrichtung der Steuer nicht von der Zahlung der Gebühren befreit, wenn die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmten Fahrzeuge Autobahnen, vergleichbare Straßen, Brücken, Tunnels und Gebirgspässe benutzen. Die Mitgliedstaaten dürfen diese Benutzung nicht in einer Weise belasten, die zu einer unmittelbaren oder mittelbaren Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers bzw. des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs führt. Die Möglichkeiten, die die Mitgliedstaaten insoweit haben, sind in den Artikeln 7 bis 9 geregelt.

23. Die deutsche Regierung macht geltend, sie habe von der ihr nach Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 93/89 eingeräumten Möglichkeit ermäßigter Sätze oder von Befreiungen keinen Gebrauch gemacht. Daher seien auch für Fahrzeuge, mit denen nur hin und wieder Güter befördert würden, Benutzungsgebühren zu entrichten.

24. Ich bin mit dieser Auslegung aus zwei Gründen nicht einverstanden. Erstens weil die Fahrzeuge, auf die die Mitgliedstaaten ermäßigte Sätze oder Befreiungen anwenden können, in dieser Bestimmung aufgeführt sind und sich in zwei Gruppen einteilen lassen: Solche der nationalen Verteidigung, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenwartungsdienstes und solche, die nur gelegentlich im Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt werden, in dem sie zugelassen sind und die von natürlichen oder juristischen Personen benutzt werden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr ist. Zu dieser letztgenannten Gruppe gehören

meines Erachtens vor allem die Lastwagen, die in geschlossenen Industrieanlagen wie etwa in Gruben oder Steinbrüchen eingesetzt werden.

Zweitens bezieht sich, wie meine Analyse des Aufbaus der Richtlinie zeigt, die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, ermäßigte Sätze oder Befreiungen anzuwenden, ausschließlich auf die Steuern für die Kraftfahrzeuge und nicht auf die Maut- und Benutzungsgebühren. Herrn Pfennigmann wurde aber eine Geldbuße auferlegt, weil er eine Autobahn benutzt hatte, ohne diese Gebühren bezahlt zu haben.

25. Bei einer wörtlichen Auslegung des Artikels 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89 ist festzustellen, daß in allen Sprachfassungen übereinstimmend betont wird, daß Kraftfahrzeug oder Fahrzeugkombination im Sinne der Richtlinie diejenigen Kraftfahrzeuge sind, die nach der spanischen Fassung: „destinados *únicamente* al transporte de mercancías por carretera", nach der französischen: „destinés *exclusivement* au transport de marchandises par route", nach der italienischen: „adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada", nach der portugiesischen: „*exclusivamente* destinados ao transporte rodoviário de mercadorias", nach der englischen: „intended *exclusively* for the carriage of goods by road", nach der deutschen: „*ausschließlich* für den Güterkraftverkehr bestimmt sind", nach der niederländischen: „*uitsluitend* bestemd is voor het goederenvervoer over de weg", nach der dänischen: „*udelukkende* er beregnet til vejgodstranspot", nach der griechischen: „που προορίζονται *αποκλειστικά* για οδικές εμπορευματικές μεταφορές", nach der schwedischen: „*uteslutande* för godstransporter på väg" und nach der finnischen: „on tarkoitettu *ainoastaan* maanteidentavarakuljetukseen". Alle Fassungen in den Amtssprachen stimmen also insoweit überein, daß es sich um Kraftfahrzeuge handeln muß, deren ausschließliche Zweckbestimmung der Güterkraftverkehr ist.

Für diese und für keine anderen Kraftfahrzeuge müssen nach der Regelung der Richtlinie die in Artikel 3 aufgeführten Steuern im Mitgliedstaat der Zulassung entrichtet werden und kann die Entrichtung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege in allen Mitgliedstaaten verlangt werden.

26. Unter Berücksichtigung der Ziele, die die Richtlinie 93/89 verfolgt, und aufgrund der systematischen Untersuchung ihrer Bestimmungen und des Vergleichs der verschiedenen Sprachfassungen des Artikels 2 vierter Gedankenstrich komme ich zu dem Ergebnis, daß für die Frage, ob ein Kraftfahrzeug ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt ist, auf die allgemeine Zweckbestimmung des Fahrzeugs und nicht auf die Art der jeweiligen Benutzung abzustellen ist.

VI — Schlußantrag

27. Nach alledem möchte ich dem Gerichtshof vorschlagen, auf die vom Oberlandesgericht Köln vorgelegte Frage wie folgt zu antworten:

Für die Frage, ob ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination im Sinne von Artikel 2 vierter Gedankenstrich der Richtlinie 93/89/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt ist, ist auf die allgemeine Zweckbestimmung des Kraftfahrzeugs und nicht auf die Art der jeweiligen Benutzung abzustellen.